



АОТ

## ПУТЬ В НЕБО СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

*Если вы уже нашли себя в авиации, можете отложить эту статью. Она важна тем, кто делает первые шаги в небо. Но если вам интересно узнать, как организована современная летная школа, хотите, чтобы ваш аэроклуб соответствовал времени и стал привлекательным для будущих частных пилотов, прочтите. Не пожалеете.*

### Есть одна у летчика мечта

Как люди приходят в авиацию? Почему выбирают эту романтическую, но полную терний стезю? Зачем раз за разом стремятся испытать на прочность свою судьбу в волнах небесного океана? Ответ на эти вопросы одновременно и прост, и сложен – человека влечет тяга, казалось бы, к противоестественному для «рожденных ползать» состоянию. Тяга к полету.

В наши дни ощущение полета, позволяющее почувствовать себя сродни птице, парящей в облаках, можно испытать по-разному. С развалом Советского Союза, практически прекратила свое существование отлаженная система начальной летной подготовки, существовавшая под крылом ДОСААФ и открывавшая молодежи дорогу в небо. Сегодня

для того чтобы связать свою жизнь с небом, придется окончить среднее или высшее учебное заведение гражданской авиации, после чего открывается далеко не всегда безоблачный горизонт дальнейшего совершенствования в профессии. Кому-то повезет попасть через крупную авиакомпанию в большую авиацию и бороздить небесные просторы на «тяжелой» иномарке, а кто-то так и будет крутить штурвал трудяги «кукурузника» в забытом богом медвежьем углу на просторах нашей необъятной Родины. Есть и еще один путь – высшее военное летное училище, но подходит он далеко не всем, и это уже совсем другая история...

А что же остается тем из нас, кто не поступил в «летное»? Не прошел по здоровью, не сдал вступительные экзамены,

да мало ли как еще жизнь повернулась? Можно ли найти способ реализовать мечту о небе так, чтобы не было необходимости кардинально и круто менять уже устоявшийся жизненный курс? А ведь есть и те, кто только нацеливается на выбор летной профессии и им иногда просто необходимо попробовать соприкоснуться с будущей специальностью, провести своеобразный тест-драйв своим профессионально-жизненным ориентирам. И, как в былые времена, этих людей по-прежнему ждут аэроклубы.

Конечно, со времен СССР их стало гораздо меньше: авиапарк сильно изношен, а законодательство, призванное помогать, чаще вставляет палки в колеса. Но клубы все же существуют, несмотря ни на



что, предоставляя возможность как просто прикоснуться к небу в ознакомительном полете, так и пройти полноценное обучение по программе пилота-любителя и получить вместе с «правами на самолет» навыки управления воздушным судном. Стоит отметить, что некоторые клубы помогают купить самолет (как правило, зарубежного производства) и занимаются сервисным обслуживанием. Практически все клубы – частные, действуют на правах организации малого и среднего бизнеса. Грамотный менеджмент, солидные финансовые вливания, определенная доля везенья и, самое главное, огромный личный вклад каждого члена в общее дело позволяют некоторым аэроклубам крепко встать на ноги и выйти на современный уровень услуг в малой авиации, во многом близкий к эталонному

законодательной базы и развитой аэродромной сети в России вызвало необходимость покупки такого самолета, который имел бы возможность взлетать и с грунта, и с воды, и со снега. В 2004 г. по-настоящему серьезным шагом стало создание в Челябинске летного комплекса «Калачево», включающего взлетно-посадочную полосу, ангары, кафе, подсобные помещения. Важной вехой на пути становления стал и 2006 г., в котором руководство компании приняло стратегическое решение о покупке коммерческой авиакомпании «Сибиа», необходимой для выполнения авиационных работ.

С 2004 по 2008 годы «ЧелАвиа» пополняет свой авиапарк новыми самолетами и вертолетами российского и зарубежного производства: СМ-92 «Турбо Финист» (производства Смоленского авиазавода, Россия),

стоящих перед авиакомпанией. В 2007 г. «ЧелАвиа» получает эксклюзивное дистрибьюторство итальянского производителя легких цельнометаллических самолетов Costruzioni Aeronautiche Tecnam s.r.l. и заключает контракт на поставку новых самолетов этой компании для развития региональной сети на территории Российской Федерации.

Модельный ряд Tecnam – это металлические самолеты с двойным управлением, оснащенные двигателями Rotax. На всех типах предусмотрена возможность установки спасательной парашютной системы. Следует отметить, что Tecnam имеет сертификат ISO9002, чем могут похвастаться не все производители легких и сверхлегких воздушных судов. Выбор «ЧелАвиа» в пользу этих машин был сделан исходя из того, что самолетов подобного



западному стандарту. Именно к таким организациям «новой формации» с полным основанием можно отнести молодую, но за шесть с лишним лет достойно зарекомендовавшую себя в авиационном сообществе челябинскую компанию «ЧелАвиа».

### Аэроклуб новой формации

Авиационная компания «ЧелАвиа» (учредитель – известный челябинский бизнесмен Олег Васильев) начала свою деятельность в 2003 г. с приобретения легкого самолета «Корвет-Л», который был выбран не случайно. Отсутствие

самолеты Katana DA-20 (Diamond Aircraft, Австрия), самолеты P96 Golf и P92 SeaSky (Costruzioni Aeronautiche Tecnam, Италия), вертолеты Robinson R-44 и MD520N (США). При этом большое внимание уделяется качественной подготовке персонала: специалисты проходят подготовку на заводах-производителях как в России, так и за рубежом.

В процессе эксплуатации различной авиационной техники был определен приоритет использования итальянских самолетов компании Tecnam, идеально подходящих для решения широкого спектра задач,

класса на отечественном рынке пока мало. Но спрос на подобную технику растет, и это стало особенно ясно в ходе нескольких лет ее эксплуатации.

До недавних пор аэродром в Калачево был единственным крупным представительством «ЧелАвиа», однако в 2009 г., в свете реализации концепции авиакомпании по развитию аэродромной филиальной сети, на подмосковном аэродроме «Северка» был открыт первый крупный филиал за пределами столицы Южного Урала.

Надо отдать должное «ЧелАвиа» – именно с появлением

ее представительства на «Северке» аэродром поднялся на качественно новый уровень. Сейчас он позиционируется как элитный: имеет ВПП с твердым (асфальтовым) покрытием размерами 520х20 метров, оснащен средствами связи, ему приданы пилотажные зоны, на территории создана инфраструктура для отдыха и подготовки к полетам, имеется противопожарная защита, осуществляется видеонаблюдение и круглосуточная охрана, квалифицированные специалисты обеспечивают техническое обслуживание воздушных судов и подготовку к полетам. Работает аэродром «Северка» в светлое время суток в простых метеословиях.

На территории «Северки», помимо «ЧелАвиа», расположено несколько клубов-«старожилов»: аэроклуб «КВС» и авиационный центр «Высота». Основу их авиапарка составляют издавшие виды самолеты еще советского производства – Як-18Т и Як-52, хотя присутствует несколько современных отечественных и зарубежных образцов – пилотажный Як-54, Cessna, TL Ultralight, Beechcraft, «Авион Фаворит Ф1» и некоторые другие. Кроме того, в клубе «КВС» восстанавливают легендарный самолет По-2, пострадавший от смерча, пронесшегося по «Северке» в 2010 г.

«ЧелАвиа» же, являясь эксклюзивным дистрибьютором в России самолетов Теспат, с 2009 г. полностью перешла на однотипную технику этого производителя. Сейчас на «Северке» можно увидеть всю линейку самолетов, выпускаемых компанией: высокопланы P92 Echo Super и P2008, низкоплан P2002 Sierra (созданный в развитие популярного Golf) и его модификации (P2002 RG и JF). В авиапарке «ЧелАвиа» есть место и экзотике – она представлена двухместным самолетом-амфибией P92 Sea-Sky. А не так давно интересным приобретением компании стали четырехместные двухмоторные высокопланы P2006Т с двигателями Rotax 912S, первые поставки которых с итальянского завода состоялись в 2010 г. и

продолжаются по сей день, причем прибывают самолеты из Италии «своим ходом». Принципиальным моментом является то, что Теспат P2006Т наравне с моделями P2002 JF и JR имеют российские сертификаты типа. Это означает, что самолеты удовлетворяют действующим нормам летной годности, предъявляемым Межгосударственным авиационным комитетом.

Зима 2010 г. была отмечена еще одним приятным событием: открытием в Московской области еще одного филиала «Челавиа» на аэродроме Большое Грызово. Вообще же, к сегодняшнему дню «Челавиа» имеет свои представительства, кроме Москвы и Челябинска, в Казани, Самаре и Красноярске. В каждом из них можно получить полный спектр услуг, необходимых для выполнения полета: подготовиться к нему, дозаправиться и просто отдохнуть. Немаловажно и то, что в представительствах компании можно пройти первоначальное летное обучение, выполнить тест-полет, получить консультацию по покупке и поставке самолета.

Резюмируя сказанное, можно с полным основанием сделать вывод о том, что авиакомпания «Челавиа» является одним из локомотивов авиации общего назначения России и стран СНГ, ее правофланговым, на которого можно и нужно равняться организациям, стремящимся занять свою нишу на этом рынке.

Так сложилось, что в авиационной отрасли невозможно добиться успеха, ставя во главу угла лишь финансовую заинтересованность, отдачу в виде прибыли. Без энтузиазма и любви к небу, полного посвящения делу всего себя шансов на успех практически нет. В «Челавиа» исповедуют именно такой подход: в компании трудятся настоящие профессионалы с огромным «бэкграундом» в авиационной отрасли, летный и технический составы имеют впечатляющий опыт работы, постоянно совершенствуют свое мастерство.

В процессе развития авиакомпания получила огромный опыт, став региональным представителем ФЛА, сотрудничая с общественной организацией РОСТО ДОСААФ, с





коммерческими авиакомпаниями, некоммерческими организациями АОН, учебными учреждениями, заводами-производителями.

«ЧелАвиа» является постоянным участником различных авиационных выставок и салонов, крайними из которых стали РосАвиаЭкспо-2008, AERO 2009 и международный авиационно-космический салон МАКС-2009, AirVeture 2010 и СЛА-2010. Но главное – эти люди любят то, чем занимаются, и это ощущает каждый, хотя бы единожды посетивший любое представительство компании.

Здесь уместно вернуться к началу нашего разговора и более подробно поговорить о том, какие возможности существуют у тех, кто хотел бы так или иначе попробовать себя в воздушной стихии: будь то выбор будущей профессии, формирование нового хобби или просто желание получить новые необычные впечатления. В качестве площадки для наших целей рассмотрим одно из двух московских представительств «ЧелАвиа», расположенных на аэродроме «Северка» Коломенского района Московской области. Этот филиал предлагает целый спектр слуг, среди которых ознакомительные полеты (в том числе по подарочному



сертификату), первоначальное летное обучение, переподготовка и повышение квалификации, продажа воздушных судов и сервисное сопровождение, авиационные работы. Время работы филиала – ежедневно, без выходных.

Наибольшее количество посетителей представительства «ЧелАвиа» на «Северке» традиционно наблюдается по выходным: в хорошую погоду самолеты заруливают на стоянку лишь на несколько минут, необходимых для пересадки пилотов и дозаправки, а все остальное время машины находятся в воздухе, обеспечивая потребности гостей и клиентов. На первое место выходят ознакомительные и учебно-тренировочные полеты. Причем многие, приехавшие вначале ради одного ознакомительного полета,



неоднократно возвращаются на «Северку» снова, чтобы еще и еще раз испытать недоступные в обычной жизненной рутине ощущения. А некоторые проходят первоначальное обучение по программе летной подготовки пилотов-любителей и получают свидетельства PPL – Private Pilot License.

Программа предусматривает изучение специальных теоретических дисциплин, а также летную подготовку в объеме 42-х часов. Чтобы участвовать в программе, необходимо иметь образование не ниже среднего и иметь действующий сертификат медицинского освидетельствования, то есть быть годным к полетам по состоянию здоровья. Результатом обучения являются устойчивые навыки работы с оборудованием кабины, ведения радиосвязи, визуального взлета и посадки, полетов по

маршруту, по приборам. В случае успешного завершения курса на основе документов, выданных по итогам обучения, территориальный орган Федерального агентства воздушного транспорта присваивает квалификацию «пилот-любитель» и оформляет «Свидетельство пилота-любителя». Имея на руках действующее свидетельство, можно пройти программу переподготовки на другой, более совершенный тип воздушного судна. Переподготовка значительно короче по времени и предусматривает налет в пределах 9–12 часов. Так, в ушедшем году на «Северке» проходил переподготовку летный состав нескольких авиакомпаний по программе Ульяновского училища перед обучением на новые типы воздушных судов (Airbus A320 и др.).

### Первый визит

Теперь давайте перейдем к конкретным примерам. Допустим, вы самостоятельно или по рекомендации друзей и знакомых (так бывает чаще всего) решили приехать в филиал «ЧелАвиа» на «Северку» с тем, чтобы совершить ознакомительный полет. Прежде всего, правильным будет накануне позвонить на аэродром и договориться с администратором о времени предстоящего полета и типе воздушного судна. Если вы не знаете, какой самолет выбрать – не беда, сможете сделать это на месте. Скажу лишь, что для первого демонстрационного полета самолет лучше выбирать из двух моделей TECNAM: Sierra P2002 и P92 Echo Super. Оба самолета цельнометаллические, одномоторные двухместные. Главным же их отличием является расположение крыла: «Сьерра» – «низкоплан», а «Ехо» – «высокоплан». Компоновка сказывается на обзоре из кабины пилотов. В первом случае он лучше по сторонам и вверх, а во втором – вниз. Что выбрать – дело вкуса: узнать, какой вариант лучше вам подходит, можно лишь опробовав в деле обе машины.

Аэродром «Северка» расположен по трассе М5 «Урал» (Новорязанское шоссе) в 80 км от Московской кольцевой автодороги. Дорога к аэродрому пролегает неподалеку от города

Жуковский через реку Москву и старинный город Бронницы (40 км от МКАД), основанный в XV веке, главной достопримечательностью и символом которого является Михайло-Архангельский собор и колокольня (которые хорошо видны, если ехать через город напрямую, а не в объезд). После Бронниц вам предстоит проехать немногим более 30 км. Не доезжая 10 километров до Коломны, в населенном пункте Непецино после светофора надо повернуть налево и проехать еще 5 км через деревню Санино до Успенской церкви (из красного кирпича), что в селе Мячково, через 500 метров от которой и находится аэродром.

Перед аэродромными воротами расположена парковка, но

полосе, но ближе к вам, по вашу сторону от ее забора.

Слева от МРД высится диспетчерская вышка, с которой осуществляется управление полетами, а в правом конце МРД расположен комплекс зданий (домики и ангары). Это и есть московское представительство авиакомпании «ЧелАвиа» на «Северке» – нам туда! По МРД идти нежелательно, поскольку она предназначена для передвижения самолетов, и бдительная охрана будет вправе сделать вам замечание. Воспользуйтесь пешеходной дорожкой, ведущей вправо мимо клуба «КВС», и идите по ней.

Все, вы на месте – перед вами висят два больших красных ангара с символикой «ЧелАвиа», а

водоема, когда знойным летним днем приведитесь неподалеку и нырнете в прохладную воду прямо с амфибийного поплавка!

А мы тем временем проходим к левому домику, заходим внутрь и попадаем на панорамную веранду, прекрасно подходящую для наблюдения за перроном аэродрома. Идем дальше, осматриваем помещения. На первом этаже расположены главный зал со стойкой администратора; учебный класс с компьютерами, на которых установлены авиационные симуляторы-тренажеры и другие специализированные программы; столовая-кухня, предоставляющая гостям горячее питание за умеренную плату (обед – 150 руб., завтрак и ужин – 100 руб., чай и кофе – бесплатно). На втором этаже здания находятся гостиничные номера: одноместный и двухместный (помимо отдельно расположенного гостиничного домика).

Администратор скоординирует время вашего вылета, согласует все нюансы предстоящего полета, познакомит с инструктором. Именно от инструктора, его умения вовлечь в процесс зависит ваша роль в предстоящем полете: проведете ли вы его как созерцающий пассажира или сможете в полной мере ощутить себя пилотом пускай небольшого, но полноценного воздушного судна.

### Инструкторы

На «Северке» в «ЧелАвиа» работают только квалифицированные инструкторы – все настоящие профессионалы своего дела. Некоторые в прошлом служили в ВВС, в том числе летчиками-инструкторами и даже испытателями. Расскажем об одном из них.

Знакомьтесь – Влад Мезенцев, имя которого широко известно среди гостей и курсантов «ЧелАвиа» на «Северке», в прошлом – профессиональный военный летчик-инструктор. После средней школы Владислав поступил в Качинское высшее военное авиационное училище летчиков, по окончании которого более 5 лет обучал летному делу курсантов военных летных училищ. В 2000 г. он с золотой медалью



можно проехать и на территорию аэродрома, предварительно договорившись. Пройдя за ворота, вы пообщаетесь с представителем службы охраны аэродрома, который запишет, куда и к кому вы направляетесь. На территории вы увидите несколько домиков – это и есть помещения аэроклубов, размещающихся здесь. За ними расположена огороженная сеткой взлетно-посадочная полоса: ее посадочные курсы 50° и 230°, самолеты попадают на ВПП по двум «рулежкам» – РД1 и РД2. Рулежки соединяют ВПП с главной магистральной рулежной дорожкой (вдоль нее расположены стоянки самолетов) – МРД, которая тянется параллельно взлетно-посадочной

полосе, чуть ближе стоят два двухэтажных домика: офис и гостиница, в которой можно переночевать: комфортабельные одно- и двухместные номера со всеми удобствами предоставляются за невысокую плату – 500 руб. с человека за сутки. Особенно эта возможность привлекательна летом – ведь в десяти минутах езды от «Северки» находится старинный город Коломна. Здесь можно осмотреть кремль и отлично провести время на пляжах рек Москвы и Оки, протекающих в черте города. А если вспомнить, что у «ЧелАвиа» на «Северке» базируется самолет-амфибия Sea-Sky, то представьте, какой эффект вы произведете на отдыхающих у



окончил Военно-воздушную инженерную академию им. Н.Е. Жуковского (выпускниками которой являются Юрий Гагарин, Валентина Терешкова, Алексей Леонов) по специальности «Исследование и испытание авиационной техники». Затем успешно окончил адъюнктуру, защитив диссертацию, связанную с применением математического моделирования в аэродинамике, после чего более пяти лет преподавал гидравлику и аэромеханику курсантам Академии. Одновременно со службой в Академии Владислав начал интенсивно летать в малой авиации, при этом одновременно заочно обучаясь в Финансовой академии при правительстве РФ. Уйдя в запас с военной службы в звании полковника, Влад полностью отдался малой авиации.

Сегодня Владислав Мезенцев является финансовым директором авиакомпания «ЧелАвиа» и параллельно передает свой богатый авиационный опыт ее курсантам, по праву считается одним из опытейших ее инструкторов. В его послужном списке более полутора тысяч часов налета на различных типах летательных аппаратов, в том числе и реактивных самолетах, и десятки курсантов, «поставленных на крыло» (этот список постоянно пополняется).

### Ознакомительный полет

Вернемся к нашему ознакомительному полету. Итак,

все подробности обсуждены, вы познакомились с инструктором, послушали короткую вводную лекцию, в ходе которой вам расскажут (и покажут на макете), почему самолет летает, как им управлять. В назначенное время инструктор проводит вас к самолету, стоящему на перроне. Вместе с ним вы осмотрите самолет, его основные узлы и агрегаты.

Теперь время занять места в кабине: вы займете место командира воздушного судна (КВС), а инструктор разместится справа от вас. В ходе подготовки к запуску двигателя вы познакомитесь с оборудованием кабины: приборами, органами управления; наденете гарнитуру (авиационные

наушники с микрофоном), чтобы переговариваться с инструктором и слышать весь радиообмен с диспетчером.

Когда вы пристегнете ремни, фонарь кабины закроется, инструктор подаст команду технику «От винта» и запустит двигатель самолета. Немного тяги – и самолет послушно катится по МРД к указанной диспетчером рулежке, с которой вы попадете на взлетно-посадочную полосу. Участок рулежки, примыкающей непосредственно к взлетно-посадочной полосе, называется «предварительный старт». Здесь экипаж еще раз проверяет двигатель и ждет разрешения диспетчера продолжить движение на взлет. Стоя на предварительном, обратите внимание на положение «колдуна» – указателя направления и силы ветра, установленного на мачте около ВПП и похожего на бело-оранжевый матерчатый колпак. Логика проста: чем сильнее «колдун» развевается, тем выше скорость ветра. При этом важно и его направление: хорошо, когда при взлете и посадке ветер направлен в нос самолета. Однако так бывает не часто, и, как правило, взлетно-посадочные процедуры выполняются именно с «боковиком», что требует от пилота определенного уровня мастерства. Полоса свободна от взлетающих и садящихся самолетов, и диспетчер разрешает вырुлить на ВПП и занять позицию для взлета – «исполнительный старт». Самолет рулит в конец полосы и, не





доезжая торца, разворачивается. На исполнительном инструктор выполнит еще одну проверку, а затем доложит диспетчеру о готовности к взлету.

Разрешение получено: инструктор переводит тягу двигателя во взлетный режим, и самолет, ускоряясь, бежит по полосе. На заданной скорости берем ручку управления «на себя» так, чтобы переднее колесо приподнялось в воздух. Когда самолет оторвется от земли, вы почувствуете по его легкому покачиванию, пара секунд – и здания аэродрома исчезают под крылом, а перед вами, насколько хватает взгляда, раскинется бескрайняя синь неба.

Программа первого ознакомительного полета включает в себя маршрут в специальную зону в районе аэродрома, где вы под контролем инструктора сможете взять управление самолетом в свои руки и выполнить такие маневры как развороты и виражи, набор высоты, снижение. Это не так сложно, как кажется на первый взгляд: самолет управляется ручкой управления (РУС), отклонения которой и позволяют произвести указанные действия. Потянули ручку на себя – самолет набирает высоту, отдали от себя – машина снижается, перевели вправо или влево – создаете крен. Здесь есть и особенности: посредством рукоятки управления двигателем (РУД) всегда нужно обеспечивать заданную воздушную (приборную) скорость



– без нее самолет не летает, а ее недостаток при маневре может иметь плачевные последствия. Отметим, что вместе с РУС и РУД для управления самолетом в полете используют педали, связанные с рулем направления, расположенным сзади на киле. Педаль отвечает за рысканье (угол поворота корпуса самолета в горизонтальной плоскости) и обращение с ними требует практики.

Ознакомительный полет по времени занимает около получаса. Через пять минут после взлета вы достигнете той самой зоны воздушного пространства, где попробуете себя в управлении самолетом. Инструктор будет внимательно следить за вашими действиями, указывать на ошибки и помогать исправлять их. При этом не стоит забывать о живописных видах, открывающихся с высоты. Земля



похожа на большое разноцветное лоскутное одеяло, состоящее из полей и лесных массивов; линия горизонта растворяется вдали, а внизу хорошо видны населенные пункты, водоемы и дороги, характерные ориентиры – вышки сотовой связи, промышленные трубы, купола храмов. А какое удовольствие можно получить, управляя самолетом вдоль русла реки и, покачивая крыльями, как бы «обводить» ее изгибы ручкой управления!

Через двадцать минут настанет время возвращаться на аэродром. Для захода на посадку используется схема, называемая «коробочкой», представляющая собой четырехугольник, каждый угол которой является разворотом, а взлетно-посадочная полоса аэродрома расположена на одной из его прямых. Полет по схеме выглядит так: после взлета самолет движется от ВПП к точке первого разворота, выполняет его (как и все последующие) под



углом  $90^\circ$  и следует по короткой прямой ко второму развороту. После второго самолет движется курсом, обратным взлетному по воображаемой длинной грани нашей коробочки. В точке третьего разворота и на прямой к четвертому пилот начинает выполнять предпосадочные процедуры: гасит скорость, выпускает шасси и закрылки. Наступает ответственный момент четвертого разворота – летчику важно выполнить его так, чтобы оказаться точно на посадочной прямой с тем же курсом, которым он до этого взлетал.

Заход на посадку – самый напряженный и захватывающий этап полета, требующий от экипажа собранности, мобилизации сил и концентрации внимания. Снижаясь к полосе, пилот должен следить одновременно за массой параметров: направлением и курсом полета, высотой, воздушной и вертикальной скоростями. Очень важен и хороший глазомер: заходя на посадку визуальнo, важно правильно оценить положение самолета на воображаемой прямой, соединяющей точку начала снижения к полосе до ее торца, в котором произойдет касание (эта прямая называется глиссадой).

Подведя самолет по глиссаде к торцу ВПП, пилоту предстоит выполнить само приземление. Для этого он уменьшает тягу двигателя и выполняет выравнивание, затем – выдерживание: плавно берет ручку управления на себя, чтобы





самолет с высоты одного-двух метров, теряя скорость, сначала замедлил снижение, а затем мягко коснулся полосы колесами основных стоек (у опытных пилотов эти фазы настолько плавно переходят одна в другую, что выполняются практически слитно). Посадка выполнена, осталось лишь дождаться момента, когда и носовое колесо коснется асфальта. И вот уже самолет бежит по ВПП, а пилот использует тормоза, помогая педалями самолету двигаться ровно по осевой линии разметки, нанесенной на ВПП.

Конечно, выполнять посадку курсанты учатся в ходе не одного и не двух учебно-тренировочных полетов. Но вы сможете оценить всю ее динамичность и красоту. Сначала (в точке четвертого разворота) полоса видится размытой серой чертой. Постепенно она растет, увеличивается в размерах, становятся видна ее разметка, бегущая белой тонкой нитью от середины одного торца к другому. Самолет снижается, и вот уже можно отчетливо различить мелкие детали пейзажа, ранее невидимые на общем фоне «лоскутного одеяла». А время начинает бежать все стремительнее, и полоса уже совсем близко, ее торец словно несется к носу самолета, кажется, что еще немного – и он воткнется в землю... Но инструктор выверенным движением тянет РУС на себя, убирает тягу, и вы словно зависаете над асфальтом ВПП, пробегающей внизу. Мгновение – и колеса основных стоек касаются



асфальта, еще несколько секунд – и то же происходит с носовым колесом. А между тем, дальний торец полосы начинает быстро приближаться, и кажется, что машина вот-вот выкатится за ее пределы, но нет: почувствовалось торможение. Еще немного, и самолет, свернув с ВПП, уже катится по рулежке на стоянку, с которой совсем недавно вез вас в первый ознакомительный полет.

Уверен, прыгнув из кабины на землю, вы почувствуете себя переполненным положительными эмоциями и отличными впечатлениями. Кто-то скажет, мол, что такое полчаса, это же мало. Однако этого времени, как показывает опыт, вполне достаточно для первого полета, особенно в том случае, если вы

## Летное обучение

Итак, наш ознакомительный полет окончен, теперь давайте поговорим о возможности первоначального летного обучения. Заболеть небом легко, с этим согласны подавляющее большинство людей, попробовавших хотя бы раз прикоснуться к нему ближе, чем во время авиaperелета в качестве пассажира. Многие, единожды слетав в ознакомительный полет, возвращаются на аэродром снова, чтобы еще и еще раз ощутить прекрасное и ни с чем не сравнимое чувство полета. Но человек устроен так, что со временем ощущения новизны притупляются, и ему хочется двигаться дальше, открывая все новые грани того вида



впервые управляли самолетом. Многим после такого полета кажется, что прошел час – усталость от непривычных нагрузок и незнакомых ощущений быстро накапливается, снижая внимание и ослабляя контроль над ситуацией. Поэтому здесь, как представляется, лучше выбрать золотую середину: попробовав себя в управлении машиной, с приходом усталости передать управление инструктору и получать удовольствие просто от самого полета и окружающего пейзажа. К тому же, в воздухе можно воспользоваться фотоаппаратом, а при желании – заказать видеосъемку небольшими экшн-камерами.

деятельности, которым он занят. Этот творческий рост влечет за собой и повышение уровня мастерства, и поддержание чувства новизны и интереса к выбранному увлечению. Вот здесь и выходит на первый план новая ступень развития «летного» хобби – планомерное и размеренное обучение, дающее человеку через знания уверенность в собственных силах, чувство контроля и единения с машиной и относительную власть над небесной стихией.

Цели обучения могут быть разными. Кто-то стремится получить квалификацию пилота-любителя просто для того, чтобы летать (сесть в самолет с другом,

близким человеком и полетать). У кого-то в планах, после получения свидетельства пилота-любителя, освоить профессию пилота гражданской авиации. А некоторых может заинтересовать авиаспорт (раньше им можно было заниматься только в аэроклубах ДОСААФ). Кстати, о спорте: уместно заметить, что «ЧелАвиа» имеет свою команду, выступающую в чемпионатах России и мира по авиаралли. При этом один из этапов Кубка России ежегодно проводится на аэродроме «Северка» – базе российской сборной.

Как было сказано выше, обучение включает в себя теоретическую и практическую части, овладев которыми, курсант сможет осуществлять самостоятельные полеты. В программу входит наземная подготовка, полеты с инструктором, самостоятельные полеты (в том числе, полеты по маршруту). Общий налет при обучении по программе PPL – 42 часа (из них не менее пяти часов полетов по маршруту и 10 часов самостоятельного налета). С начала обучения курсант становится обладателем летной книжки, где в течение всей летной биографии фиксируется налет.

На «Северке» в «ЧелАвиа» постоянно обучают курсантов с разным уровнем начальных знаний, но ко всем предъявляют общие требования: возраст курсанта должен быть старше 16-ти лет, образование не ниже среднего, также до первого самостоятельного полета необходимо пройти врачебно-летную экспертную комиссию (ВЛЭК). Вопреки распространенному мнению о чрезмерной сложности прохождения этой комиссии, это не совсем так. Как правило, ВЛЭК на пилота-любителя успешно проходят люди с достаточно распространенными проблемами со здоровьем, например, имеющие небольшую близорукость. Ограничений по состоянию здоровья немного – это сильные нарушения речи, слуха, зрения, любые нарушения связанные с артериальным давлением, а также серьезные психические расстройства.

Теперь, снова взяв для примера



представительство «ЧелАвиа» на «Северке», рассмотрим, как может строиться учебный процесс. Перед началом полетов по программе летного обучения каждому курсанту необходимо изучить документы, регламентирующие летную работу, и пройти теоретическую подготовку по таким дисциплинам, как практическая аэродинамика, основы самолетовождения и эксплуатации авиатехники, авиационное и радиоэлектронное оборудование, метеорология, руководство по летной эксплуатации летательного аппарата, на котором предстоит учиться. Такой объем теоретического обучения должен обеспечить достаточные знания для принятия грамотных решений

на земле и воздухе. Часть этих знаний будет закреплена непосредственно в процессе полетов, на предполетных и послеполетных брифингах: сначала инструктор на земле дает вам определенный объем теории по аэродинамике, навигации и летной эксплуатации и др., потом вы закрепляете теорию практикой в воздухе, а уже после посадки разбираете с инструктором ошибки и недочеты.

В то же время основным видом подготовки к полету остается самоподготовка. Для ее обеспечения в «ЧелАвиа» имеется необходимая литература по воздушной навигации, авиационной метеорологии, парашютно-спасательной подготовке. Плюс к этому





курсанты используют возможности интерактивного обучения при помощи компьютеров, установленных в учебном классе (или у них дома). К их услугам специальные программы по самолетовождению, навигации, эксплуатации летательных аппаратов. Так, для знакомства с основами летной работы используется симулятор полетов Microsoft Flight Simulator (MFS), достоверно имитирующий работу оборудования и приборов летательных аппаратов, в том числе – и самолетов Теспат. Обучающиеся имеют возможность совершить виртуальный полет по кругу «Северки» (в симуляторе аэродром имеет высокую степень подобия реальному), пролететь, используя навигационные карты, по реально существующим

маршрутам. При этом управление виртуальным самолетом осуществляется по аналогии с настоящим при помощи авиационного манипулятора-джойстика. Кстати, отмечу и то, что некоторые курсанты и пилоты «ЧелАвиа» начинали свой путь в небо именно с увлечения подобными программами, имитирующими полет, а некоторые, уже летая «вживую», не забывают любимое увлечение и регулярно совершают рейсы в виртуальном пространстве. Характерно, что многие опытные, в том числе и линейные, пилоты высказываются о несомненной пользе применения симулятора полетов MFS в подготовке летного состава в качестве справочно-наглядного интерактивного пособия.



Таким образом, погрузившись в симбиоз теории и практики, вы под руководством инструктора постепенно отработаете все навыки, необходимые для самостоятельного полета: подготовка к нему, руление, взлет, набор высоты и снижение, развороты, полет по кругу, полет на малых скоростях, действия в особых случаях, и, наконец, полет по маршруту.

Опытные пилоты-инструкторы подтвердят, что научиться управлять самолетом – дело не такое уж сложное, но требующее серьезной самоотдачи. В процессе обучения вам нужно будет регулярно посещать аэродром, что необходимо для прогресса и устойчивого закрепления получаемых навыков, в противном случае обучение может стать бессмысленной тратой времени и денег. Конечно, кто-то в состоянии вылетать положенные 42 часа летной практики за пару месяцев, но большинство курсантов зачастую уделяют учебе один из выходных дней, посещая аэродром раз в неделю и летая от 30 минут до часа. Такой режим обучения в целом оправдывает себя, а сам процесс займет примерно от одного года до двух лет.

Многие будущие курсанты задают вопрос о первом самостоятельном полете. В самом деле – это один из ключевых, а может и самый важный момент обучения: вам предстоит полностью самостоятельно, без инструктора, выполнить полет по аэродромному кругу. Конечно, перед этим событием вы практически до автоматизма отработаете необходимые для этого полета навыки, но, пожалуй, нет такого курсанта, который не испытывал бы волнения. Но нужно с ним справиться: сесть в самолет, запустить двигатель, вырлиться на старт и сделать то, чему вас учил инструктор. Кстати говоря, пока он не будет на 99,9 процентов уверен в курсанте, ни о каком самостоятельном и речи не будет. Так что можно не волноваться и отбросить всякие сомнения: если вас «выпускают», значит – готовы!

Путь к самостоятельному вылету у всех курсантов складывается по-разному: у одних занимает не больше пяти часов, у других

около десяти – двенадцати. Здесь многое зависит не только от усердия и хватки курсанта, но и от временных промежутков между учебными полетами: чем они меньше, а полеты чаще и длительнее, тем больше вероятность скорого самостоятельного полета. Также важны и индивидуальные врожденные способности каждого человека – у одних определенные вещи получаются быстрее и лучше, чем у других. Но как бы то ни было, практически все курсанты осуществляют свой первый самостоятельный полет в рамках пятнадцати часов вывозных полетов (с инструктором).

А что же дальше? Первый самостоятельный – это верхушка айсберга той летной подготовки, которую предстоит получить в ходе дальнейшего обучения. Пока вы уверенно справляетесь только с полетом по аэродромному кругу и, что конечно очень важно, посадкой. Далее предстоит вплотную заняться навигацией: полетами в учебно-тренировочные зоны и по различным, в том числе и спортивным маршрутам. Апофеозом же обучения на подобном типе самолета должен стать самостоятельный полет по маршруту с посадкой на другом аэродроме.

Перед окончанием курса первоначального летного обучения курсант выполняет зачетные полеты по кругу, в зону и по маршруту, после чего ему, согласно «Положению о классификации специалистов гражданской авиации», присваивается категория «пилот-любитель» с выдачей соответствующего свидетельства. Вас можно поздравить – теперь вы настоящий пилот и имеете все права (и обязанности) присвоенной категории. Вот что об этом говорят руководящие документы\* : «Обладателю действующего свидетельства пилота-любителя при наличии соответствующей подготовки и

\* подпункт 5.5.1 пункта 5.5. «Права обладателей свидетельств пилота» Положения о классификации специалистов гражданской авиации (Приложение № 2 к Сборнику «Безопасность полетов, сертификация и лицензирование», 1998 г.)





установленных квалификационных отметок дается право выполнять функции командира или второго пилота любого воздушного судна без права выполнения летной работы по найму и выполнения полетов с целью получения доходов, за исключением типов воздушных судов, в отношении которых Государственным полномочным органом временно или на постоянной основе введены ограничения по их использованию в любительских целях».

Другими словами, теперь вы «вольная птица»: можете брать самолет в аренду, катать своих знакомых (но без права брать за это с них деньги), летать по маршрутам, на

разные аэродромы, включая и зарубежные.

Вот вкратце такой путь ожидает тех, кто решит серьезно и надолго влиться в авиационное братство людей, влюбленных в небо. Не скроем: описанный курс обучения в нашей стране обходится дороже, чем за рубежом, поэтому его доступность для широких масс граждан пока ограничена. Но никто не может заставить вас учиться – ведь можно просто иногда приезжать на аэродром с тем, чтобы пускаться и редко, но регулярно подниматься в воздух. Ведь для многих полеты становятся подобны наркотику: однажды попробовав, уже сложно представить без них дальнейшую жизнь. И в этом случае в «ЧелАвиа»

вас всегда буду рады видеть.

Отдельно следует сказать о тех, кто задумывается о покупке собственного самолета. Сегодня это могут позволить себе единицы, но с течением времени ситуация хоть и незначительно, но меняется к лучшему. Советский авиапром практически полностью прекратил выпуск самолетов для малой авиации, на плаву остается лишь несколько небольших производств, выполняющих индивидуальные штучные заказы. В это время «ЧелАвиа» предлагает своим клиентам новые и современные, оснащенные по желанию заказчика различными пакетами оборудования, итальянские самолеты Теспат. Они уже успели отлично зарекомендовать себя в России, блестяще справляясь с поставленными задачами. Но этот разговор – тема для отдельной беседы.



## Итог

Почему-то многие люди, искренне симпатизирующие авиации, ограничивают увлечение ею рамками коллекционирования и авиамоделизма, посещения авиасалонов и выставок, наконец – компьютерными авиасимуляторами. Я же попытался рассказать о том, что путь в небо сейчас стал гораздо ближе, чем это может казаться на первый взгляд, и открыт практически для всех желающих: достаточно просто выбрать правильный аэродром, и приехать на аэродром. А что будет дальше – зависит только от вас.

До встречи в небе!

Павел Козловский

