

ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ



Летом 2012 г. постоянному автору «АОН», российскому пилоту-любителю Павлу Козловскому довелось принять участие в авиаобеспечении ралли «Шелковый путь», прошедшего на территории РФ. В своей статье Павел рассказал о неделе, проведенной на ралли, и поделился впечатлениями о первом в своей летной карьере длительном авиационном путешествии в качестве второго пилота легкомоторного самолета.

Многие, следящие за спортивной жизнью, знают, что в июле этого года прошло незаурядное событие в мире автоспорта: силами французских организаторов на российских просторах было проведено ралли SILK WAY, которое называют неофициальным этапом ралли-марафона «Дакар» (долгие годы известного как «Париж-Дакар»). «Шелковый путь» каждый год проходит по разным маршрутам и предусматривает настолько сложные участки, что к концу гонки в строю остаются далеко не все автомобили и экипажи. В этом году был запланирован следующий маршрут ралли: Москва (Красная площадь) – Рязань (площадка Турлатово) – Волгоград (аэропорт Темрюк) – Элиста (аэропорт Элиста) – Майкоп (военный аэродром Ханская). Финишировать ралли должно было в Геленджике, но позже, уже в ходе гонки из-за наводнения в регионе организаторы решили отказаться от «пира во время чумы», и свернули крайний этап.

В течение прошлого и нынешнего годов авиакомпания «ЧелАвиа» принимала в проведении ралли, может быть, не слишком заметное со стороны, но, тем не менее, самое активное участие. Дело в том, что связь между гонщиками и штабом гонки на протяжении раллийных этапов не всегда может быть устойчивой и постоянной, и поэтому организаторы-французы решили использовать легкомоторные самолеты-ретрансляторы, которые, барражируя над гонкой, обеспечивают устойчивую зону покрытия радиосигна-

ла. С «ЧелАвиа» был заключен договор на сопровождение «Шелкового Пути», согласно которому она выделила два двухмоторных самолета Теспат P2006 Twin с экипажами из двух пилотов (третий борт находится в Москве, готовый к вылету на случай непредвиденных обстоятельств). Два самолета неотлучно следуют за гонкой, и в течение дня находятся в одной из указанных организаторами точек над местом событий. Пока один самолет в воздухе, другой экипаж отдыхает на земле, по окончании шестичасовой летной смены самолеты меняются местами. Таким образом, связь обеспечивается постоянная и непрерывная.

Примерно так выглядит преддверие событий с моим участием, речь о

которых пойдет ниже. А началось все весной, когда мой инструктор Влад Мезенцев предложил мне участвовать в ралли в качестве второго пилота «Твина». Можно сказать, что я отнесся к этому предложению со смешанным чувством: с одной стороны, это очень лестно и интересно, поскольку все-таки гонка мирового уровня, разные города и большие аэропорты, новые впечатления и богатый опыт полетов на новом для меня самолете. С другой стороны, у меня были большие сомнения, в первую очередь, насчет своей компетентности. К этому моменту мне довелось лишь пару раз посидеть в «Твине», Garmin 1000 я знал на уровне дилетанта, да и в английском (который, как объяснил инструктор, нужен для



Оба наших P2006T, готовых к вылету с Северки



Анатолий Аристов проводит совещание
(слева – вертолетчики, справа – КВС «Твинов» Сергей Гордовенко (Rele1)
и Влад Мезенцев (Rele2))

общения в воздухе с французским штабом гонки) давненько не практиковался. Плюс к этому, необходимого для участия в авиаобеспечении ралли пилотского свидетельства на тот момент у меня еще не было, да и заключение ВЛЭК подходило к концу, как назло, точно в июле.

Но, взвесив все «за» и «против», я решил не упускать такой шанс и взялся за подготовку к полету, благо, времени было больше двух месяцев. В первую очередь, я обзавелся РЛЭ «Твина» и принялся за его изучение. Занятие это оказалось не самым захватывающим: не видя самого самолета и его приборной панели, я начинал терять усидчивость на минуте этак пятой изучения руководства... Стоило больших сил



На аэродроме носить жилет обязаны все



Вертолеты, обеспечившие видеосъемку ралли

проштудировать его до конца, но это было только начало – впереди меня ждал внушительный англоязычный мануал по Garmin 1000.

Вот здесь, в самом деле, пришлось бы тяжело, но выручила компьютерная программа-тренинг этого пилотажно-навигационного комплекса. При этом я поначалу было пробовал поработать с «тысячником» в компьютерном симуляторе Flight Simulator X, реализацией которого так хвастались разработчики симулятора, но был разочарован: хотя общее представление о работе комплекса все же получить можно, многие нужные функции оказались нереализованными...

Параллельно с руководствами и мануалами я принялся подтягивать английский, который мне был необходим для связи со штабом гонки, поскольку

эта обязанность вменяется именно второму пилоту. Скачав оксфордский учебник для четвертого уровня ICAO вместе с аудиокурсом, я забросил свое авто на стоянке и принялся ходить на работу пешком, около двух часов в день слушая диалоги (здесь сразу оговорюсь, что авиационный язык мне мало понадобился, радиообмен с французами оказался несколько проще и лежал в более бытовой плоскости).

Ну, и итоговой фазой подготовки к участию в ралли стал тренажер. К этому времени в учебном комплексе «ЧелАвиа» в Москве на станции метро «Южная», помимо тренажера Cessna-172, уже установили комплекс P2006T, но окончить его настройку



В Остафьево

не успели, поэтому летал я на Cessna, благо, Garmin1000 там реализован отлично!

За несколько занятий я, в основном, отработал то, что, как мне объяснил инструктор, требуется от «правака» на ралли – ввод и редактирование маршрута, работа со схемами SID и STAR, ведение навигации и связи. Плюс к этому обновил в памяти различные типы заходов, главным образом, по ILS.

Ближе к лету в моей летной карьере случилось долгожданное событие: мне, наконец, вручили свидетельство пилота-любителя! Надо ли говорить, что и ВЛЭК к этому времени я благополучно прошел, и отпуск на работе не без проблем, но оформил? Оставалось ждать начала гонки. Ее старт был намечен на субботу 7 июля. В этот день все гоночные машины должны были собраться на Красной площади и в торжественной обстановке выехать из Москвы по Новорязанскому шоссе с курсом на Рязань и далее на Волгоград.

Нас же (пилотов) вызвали в московский офис «Шелкового Пути» 27 июня. Здесь было проведено совещание, в ходе которого начальник штаба авиаобеспечения ралли Анатолий Владимирович Аристов еще раз объяснил, какие задачи перед нами ставятся, как мы должны взаимодействовать со штабом гонки и между собой, разъяснили различные бытовые моменты: где ночевать, что есть, во что одеваться. Даже форму выдали, всю красного цвета с символикой ралли – семь футболок (по одной на каждый день гонки), кепку, ветровку и рюкзак. Также нам вручили карты, документы, различные ведомо-

сти и манифесты, которые нужно будет заполнять до и после предстоящих полетов.

Помимо наших двух экипажей Rele1 и Rele2 (так официально назвали оба самолета-ретранслятора), на совещании были несколько пилотов-вертолетчиков. В отличие от нас, Tango (позывной вертолетчиков) должны были ювелирно летать на минимальных высотах и вести видеосъемку происходящего на земле, а также выполнять иные сопутствующие авиационные работы.

Silk Way, за два дня до начала ралли

Накануне гонки, 5 июля, мы с моим КВС Владом Мезенцевым и Сергеем Гордовенко прибыли на аэродром Северка: нужно было перебраться оба наших борта на подмосковный аэродром

Остафьево, откуда 7 июня наше авиасопровождение начиналось перелетом в Волгоград.

Получасовой полет в Остафьево стал моим «боевым крещением» на новом типе. По итогам этого первого короткого перелета можно было сказать, что «премьера прошла успешно»: никто меня в самолете по рукам не бил и обидно не обзывался, маршрут я занес корректно и своевременно. Весь перелет занял 30 минут: от Северки мы долетели до Москвы, затем пошли вдоль МКАД по часовой стрелке и около Бутово ушли на юг к Остафьево. Штатно сели и сразу попали в цепкие руки САБовцев, которые долго и с неослабевающим интересом рассматривали наши «Твины» (надо заметить, что эта ситуация стабильно повторялась в ходе ралли в каждом аэропорту).

Остафьево оказался большим серьезным аэропортом, с внушительных размеров зданием аэровокзала и даже со своим Duty Free. Стоя на отведенной нам стоянке, я с трудом угадывал на горизонте очертания противоположной границы летного поля. Французы, также вылетавшие из Остафьево в Волгоград, были уже здесь: они копошились в большом ангаре, перебирая огромные коробки с оборудованием и готовя их к погрузке в несколько транспортных самолетов.

На следующий день организаторы ралли запланировали поставить на наши «Твины» свое оборудование для обеспечения связи. С этой целью в



Дмитрий Гусев и Юрий Курдов у здания аэровокзала Остафьево



«ЧелАвиа» загодя сняли с самолетов два задних кресла, установили дополнительные топливные баки, смонтировали деревянные основания для ретрансляторов.

Анатолий Аристов со своим мобильным штабом также был уже здесь, их «дом на колесах», который своим ходом прошел все рамы, пришвартовался неподалеку.

Обсудив некоторые детали, мы с Владом засобирались в Москву, а Сергей Гордовенко, недолго думая, отправился в комфортабельный отель близ аэродрома, оплаченный организаторами гонки: мы уже были как бы на работе, и «Шелковый Путь» начал обеспечивать нас всеми нормами «летного довольствия».

Так подошел к концу летный день, предшествующий началу гонки. До старта оставалось немногим меньше двух дней.

Налет 05.07 (Северка–Остафьево): 00 ч. 38 мин.

Общий налет: 00 ч. 38 мин.

Silk Way, день первый

Вот и настал долгожданный день вылета. Подъем в шесть ноль-ноль, все вещи собраны с вечера, быстрый завтрак, прощание с женой Юлей, которая еще сладко спит (все-таки суббота) и бегом в подземку. Встречаемся с моим командиром Владом Мезенцевым у метро «Царицыно», садимся на электричку и через 20 минут мы на станции «Щербинка», отсюда на аэродром



Штабной автобус

Остафьево ходит автобус.

На летном поле царит оживление и суета: несмотря на то, что сам старт ралли запланирован часов на пять вечера, уже сейчас французы грузят оборудование в несколько «чебурашек», Ан-72. Гонщики еще и выехать из Москвы не успеют, а эти самолеты уже будут в Волгограде.

Тем временем к командиру первого Rele Сергею Гордовенко присоединился его опытный второй пилот Дмитрий Гусев, летавший на «Шелковый Путь» в прошлом году и, в отличие от меня, знающий все тонкости и особенности предстоящей работы на гонке. Так нас стало четверо, пятый же член нашей команды, авиационный техник Юрий Курдов, сопровождавший нас все ралли (между аэродромами он

перемещался вместе со штабом гонки на Ан-72), был уже около «Твинов» и готовил их к вылету.

В ожидании старта гонки французы, желая убедиться, что установленное на «Твины» оборудование работает, решили провести контрольный облет, для чего наши КВС сделали несколько кругов над Остафьево. На это время места вторых пилотов в самолетах заняли французы, которые и проверяли связь с землей. Облет прошел не без проблем, все заработало только со второго раза. Мы же с Димой Гусевым, пока командиры были в воздухе, занялись сверкой координат поворотных пунктов нашего маршрута.

Незаметно настало время обеда: мы с французами основательно перекусили в столовой аэропорта, после чего стали готовиться к вылету на Волгоград. Наконец, неожиданно пришло так ожидаемое мной время вылета: все как-то вокруг было спокойно и тихо, и тут вдруг раздается команда: «По самолетам, от винта!» Бегом занимаю место в «Твине». Мы с Владом пристегиваемся, и тут я понимаю, что все, шутки кончились, в самом деле, улетаю черт знает куда и черт знает на сколько.

Признаюсь, на какой-то момент стало несколько не по себе, но командир быстро привел меня в чувство: «Паша, пока я гоняю движки, вбивай маршрут, не медли!»

Настало время применить на практике полученные знания, и пока Влад начинает рулить, я судорожно кручу ручки Garmin, вбивая первые поворотные. Сразу же выяснилось, что Garmin-950, установленный в «Твине», имеет



Анатолий Аристов и Влад Мезенцев (на переднем плане) среди французов



Погрузка в Ан-72

некоторые отличия от Garmin-1000 в Cessna-172, и не только в отображении приборов силовой установки. У «Твина» они на дисплей не выводятся, поскольку представлены на приборной панели в виде аналоговых «будильников». Есть отличия и в процедурах ввода точек, которые пришлось осваивать на ходу под бодрое «Паш, ну что ты там копаешься, где SID, мы уже, блин, почти летим!».

За «вбиванием» шестичасового маршрута я пропустил весь взлет и набор высоты, и, по сути, провел за этим занятием первые полчаса полета (на земле командир его вбивать не дал, чтобы не посадить аккумулятор). До Волгограда мы летели не на эшелоне, а по МВЛ, на трехстах метрах. При этом поначалу болтанка была такая, что было стойкое



Анатолий Аристов объясняет некоторые нюансы предстоящего перелета



За «вбиванием» шестичасового маршрута

желание покинуть воздушное судно хоть с парашютом, хоть без.

В себя я пришел ближе к району Липецка: после ввода маршрута заняться было решительно нечем: «Твин» и сам со всем нормально справлялся в режиме автопилота (здесь надо сказать, что он тоже не реализован в самом Garmin-950, а выведен отдельным блоком, с чем, видимо, связаны некоторые досадные погрешности в его работе). Поэтому я достал фотоаппарат и стал снимать.

Впервые в своей жизни я провел почти пять часов в самолете как пилот. До этого даже в роли пассажира лайнера доводилось находиться на борту не более трех часов. А тут не просто сидеть пришлось, но и работать. Хотя сложнее

все-таки было сидеть несколько часов подряд практически в одной и той же позе (к этому времени я еще не знал, что кресла у «Твина» регулируются). В процессе полета, признаюсь, я даже несколько раз задремал: ничего с собой поделывать не мог, просто «вырубало», и все тут...

Зато на посадке я уже подключился к управлению и внимательно следил за действиями командира. Мне показалось, что, несмотря на плотный ветер (он, как оказалось, – постоянный гость в этих местах), «Твин» довольно уверенно идет по глиссаде и сажать его в целом не так сложно, как кажется поначалу.

Вот и сели. Аэропорт представляет собой километры бетона с пробиваю-





Несколько фото почти пятичасового перелета

щейся сквозь асфальт то здесь, то там желтой травой, и, собственно, саму выжженную траву там, где нет бетона. Самолетов на стоянках немного, хотя есть и S7, и «Аэрофлот-Дон». Но основной трафик, на основе наблюдений в течение нескольких дней, составляют старенькие Ан-24.

Наш техник Юра, оказывается, был уже здесь: он, как и ожидалось, давно прилетел на штабном Ан-72, вылетевшим позже, чем мы.

Пока мы обменивались мнениями о перелете, он быстро зашвартовал оба самолета, после чего нас на автобусе провезли мимо возводимого бивуака гонки к выходу из аэропорта. Как выяснилось позже, бивуак французы

всегда устраивают одинаково в любом аэропорту. Для этого им выделяют большой участок земли, где они обустраивают стоянки для гонщиков, пищевой комплекс, медпункт, штаб, туалеты и душ, развлекательную зону со сценой.

Покинув аэропорт в десятом часу вечера, мы обосновались в тут же стоящей гостинице «Полет». Номера оказались в советской стилистике, но вполне комфортабельными, даже кондиционер не только физически присутствовал, но и работал. Разместившись в номерах, наши экипажи спустились в кафе при гостинице, где уже ужинали остальные прилетевшие (питания в бивуаке еще не было).

Поев и выпив по заслуженной бутыл-

ке пива, мы отправились спать. Вылет следующего дня был запланирован на 8 утра, поэтому подъем наместили на 6 часов. Как я добрался до номера и уснул, помню смутно, в памяти осталось лишь то, что закрыв глаза, пришлось по ощущениям со звонком будильника тут же их открыть. Правда, за окном уже вовсю светало...

Налет 07.07 (Остафьево - Гумрак): 04 ч. 39 мин.

Общий налет: 05 ч. 17 мин.

(продолжение следует)

Павел Козловский