

НАТАЛЬЯ КИРОВА

На днях страна отмечала Всемирный день авиации. Но поводов поднять бокал шампанского у наших летчиков, увы, было мало. По данным Госавиаслужбы, 300 летчиков из 1000 линейных пилотов (те, кто выполняет пассажирские рейсы) — старше 55 лет, они вот-вот уйдут на пенсию. 200 — иностранцы, которые могут в любой момент вернуться домой. Большая часть оставшихся 500 — учились летать еще при Союзе и уже перешагнули 40-летний рубеж. Процент молодых и перспективных ничтожно мал. Дело в том, что единственный украинский вуз, готовящий пилотов гражданской авиации, — Кировоградская летная академия Национального авиационного университета — 20 лет выпускает теоретиков — у курсантов попросту нет возможности практиковаться. Можно ли в такой ситуации говорить о безопасности полетов? О наблевшем «Сегодня» рассказали шеф-пилоты авиакомпаний, ректор Кировоградской летной академии и сами курсанты.

ПУТЬ В НЕБО. В идеале летный вуз должен выпускать курсантов, способных сесть вторым пилотом в кабину Боинга. Однако у украинских студентов нет возможности освоить даже летный минимум. Как и во всем мире, принцип обучения — от простого к сложному. Первый маленький шаг на пути к большому лайнеру — сертификат PPL. Privat Pilot License — лицензия частного пилота, дающая право управлять легким самолетом (можно перевозить свой груз, членов семьи, друзей — только не за деньги). Получить ее в кировоградском летном вузе можно, но с большим трудом и в конце учебы (хотя подобная практика должна быть уже на втором курсе). Большинство курсантов арендуют самолет и инструктора в частных авиаком-

паниях. 40 часов налета для PPL стоит около 50 тыс. грн. Вторая лицензия, дающая шанс, что тебя пригласят на собеседование в авиакомпанию, — свидетельство CPL (Comercial Pilot License multimotor plane). Это лицензия коммерческого пилота многодвигательного самолета, дающая право управлять двухдвигательным самолетом с четырьмя посадочными местами. В Академии всего пара самолетов такого уровня, и те непомерно дороги. Поэтому для получения CPL (110 часов полета) будущему летчику придется выложить еще минимум \$19 тыс. «Когда два с половиной года назад меня назначили ректором, у вуза не было ни одного самолета, естественно, что тогда вообще никто не летал», — вспоминает ректор Кировоградской летной академии Национального авиационного университета Сергей Неделько. — Сформировалась очередь из будущих летчиков, ждущих возможности полетать, человек в семьдесят. А что мы могли сделать, если с 1991 года нам из госказны на обеспечение полетов не выделяли ни копейки?». После присоединения к НАУ Кировоградская летная академия получила пару самолетов, но они очень затратны в эксплуатации. «Як-18 создавался для высшего пилотажа, у таких самолетов очень короткий ресурс — 500 часов (это полгода), и нужен капремонт. А это \$100 тыс., и еще полгода самолет стоит на заводе. Ан-2 потребляет 220 л топлива в час, это \$500 за час полета. Каждый курсант, чтобы стать коммерческим пилотом (перевозить пассажиров и грузы за деньги на небольшом самолете) должен налетать 150 часов, это \$75 тыс. Ежегодно мы выпускаем 50 человек. Для того чтобы всем им обеспечить летную практику, нужно \$3 750 000. Мы столько не зарабатываем», — сетует Неделько. И все же в академии пытаются выйти из ситуации — ремонтиру-

Разбор полетов ■ Треть украинских пилотов — почти пенсионеры. Еще каких-то пять лет — и летать будет некому

УКРАИНСКАЯ АВИАЦИЯ — КРУТОЕ ПИКЕ



ЛЕТАТЬ НЕ ОХОТА

► Без перспективы летать, а потом и работать, желающих стать летчиками очень мало. Поэтому число абитуриентов в Кировоградской летной государственной академии настолько сократилось, что едва ли можно

говорить о конкурсе. «Во времена СССР у нас был конкурс 20 человек на место, — вспоминает старые добрые времена помощник ректора по связям с общественностью Ольга Кушнир. — Тогда абитуриентов

делили на абсолютно годных, условно годных и не годных и выбирали абсолютно годного. Сейчас конкурс 1,5 на место, а основная масса поступающих — условно годные. Очень многие отсеиваются на медос-

мотре. Раньше преподаватели шутили: «Летчик должен быть тупой и храбрый». Сейчас самолеты стали сложнее, а летчик соответственно, должен быть умным и физически развитым. Найти такого сложно».

ют самолеты, проводят повышение квалификации, перечивают американцев, желающих освоить популярный за границей Ан-32 и Ан-26. Заработали — полетали. «За 2 года мы эту очередь за полетами почти ликвидировали. Нынешние студенты начинают летать уже после второго курса. Сейчас у нас 9 своих самолетов, 15 арендуем у частных авиакомпаний и владельцев», — объясняет ректор. — У нас на сегодня есть самолеты на первом этапе подготовки пилота (PPL). Для второго этапа подготовки летчика (CPL) — сертификат коммерческого пилота — два самолета Як-18 нам только пердал НАУ, три Ан-2 восстановили своими силами».

Но для курсантов пяти самолетов слишком мало, поэтому необходимые 110 часов налета ребята получают в производственных условиях коммерческих авиакомпаний, куда их берут вторыми пилотами — сами доплачивают за топливо и опрыскивают поля, совершают облет нефтепровода, патрулируют леса. То, что они летают вторыми пилотами, засчитывается как полноценный налет. «Но это — не нормальная ситуация. Такая летная практика не дает самого главного — безопасности. Несмотря на то, что техника сейчас новая и качественная, самолеты падают из-за ошибок пилотов. Лучше, чтобы курсанты летали с инструкторами нашей академии. Тогда они отрабатывают аварийные ситуации — отказ двигателя, посадка без двигателя в частной компании он этому научиться не сможет. Но, когда в стране дефицит 500 пилотов, это выход», — резюмирует ректор.

НОВИЧКАМ ВХОД ВОСПРЕЩЕН. Работодатель подготовкой курсантов не доволен. Берут все-таки студента, только если летчиков крайне не хватает. «Стараемся брать опытных пилотов из других авиакомпаний», — честно признается начальник штаба летной службы

авиакомпания «Донбассаэро» Николай Сосновий. — Украинская авиация держится на тех, что учились при Союзе. Кировоградское летное училище было хорошее, когда у них были Як-40 и Ан-24, а сейчас они на метле студенты начинают летать уже после второго курса. Сейчас у нас 9 своих самолетов, 15 арендуем у частных авиакомпаний и владельцев», — объясняет ректор. — У нас на сегодня есть самолеты на первом этапе подготовки пилота (PPL). Для второго этапа подготовки летчика (CPL) — сертификат коммерческого пилота — два самолета Як-18 нам только пердал НАУ, три Ан-2 восстановили своими силами».

Но для курсантов пяти самолетов слишком мало, поэтому необходимые 110 часов налета ребята получают в производственных условиях коммерческих авиакомпаний, куда их берут вторыми пилотами — сами доплачивают за топливо и опрыскивают поля, совершают облет нефтепровода, патрулируют леса. То, что они летают вторыми пилотами, засчитывается как полноценный налет. «Но это — не нормальная ситуация. Такая летная практика не дает самого главного — безопасности. Несмотря на то, что техника сейчас новая и качественная, самолеты падают из-за ошибок пилотов. Лучше, чтобы курсанты летали с инструкторами нашей академии. Тогда они отрабатывают аварийные ситуации — отказ двигателя, посадка без двигателя в частной компании он этому научиться не сможет. Но, когда в стране дефицит 500 пилотов, это выход», — резюмирует ректор.

но сейчас это неподозволенная роскошь. В авиакомпаниях появилось понятие «второй пилот-стажер». По сути, это третий пилот, он в кресло не садится, а наблюдает со стороны. Потом ему разрешают сесть вторым пилотом, но только если рядом инструктор».

«Летчиков с хорошей подготовкой с каждым годом все меньше», — полностью согласен с коллегой начальник штаба летной службы авиакомпании Windrose («Роза ветров») Александр Валеваха. — Выпускники из Кировограда имеют слабую базовую подготовку, а их опыт полета на самолетах НАРП и Ан-2 не дает им права пересест на Боинг и Аэробус».

ОПЫТ В КРЕДИТ. «В 90% случаев опыт, полученный выпускником летной академии в украинских авиакомпаниях, формальный. Поэтому мы в компании готовим совместно с банком пилотный проект», — рассказывает шеф-пилот авиакомпании МАУ (Международные Авиалинии Украины) Сергей Войчулес. — Летчик берет кредит в банке под гарантии трудоустройства со стороны нашей компании и едет обучаться на 6—8 месяцев в Европу: на тренажере, в самолете с инструктором и без. Получает те же 170 часов налета и CPL, только здесь мы уверены в качестве его подготовки. Еще 500 часов летают под присмотром опытного инструктора. Чтобы курсант смог работать вторым пилотом на Боинге-737, уходит год». По словам курсантов, сумма кредита на такое обучение около 12 тыс. евро за 6 месяцев. Зарплата новичка в украинских авиакомпаниях колеблется от 10 до 15 тыс. грн. Конечно же, это выход, но доучиваться в долл рискнут не многие.

КОНЕЦ ТОННЕЛЯ. В нем, по словам ректора Кировоградской летной академии Сергея Неделько, намечился свет: «30 ноября было совещание в Кабмине. Впервые за 20 лет государство решило выделить средства для академии. Есть распоряжение в первом квартале 2012 года дать 30 миллионов на покупку самолетов и 6 — на приобретение горюче-смазочных материалов. Это позволит нам купить 10 новых самолетов, которые расходуют в разы меньше топлива, чем те, что есть сейчас. И тогда все 50 выпускников будут летать, как часы, не вкладывая свои деньги. Но это только первый шаг к решению проблемы. Чтобы удовлетворить кадровый голод в авиации, нужно в ближайшее время подготовить 500 пилотов и закупить для академии 50 самолетов».

КУРСАНТЫ ВЫНУЖДЕНЫ ИСКАТЬ ДЕНЬГИ, ЧТОБЫ ПОДНЯТЬСЯ В НЕБО

Курсанты летной академии поделались на тех, чья мечта летать с трудом, но обильно и тех, кому, скорее всего, со стремлением в небо придется распрощаться.

МНЕ БЫ В НЕБО. Студентка четвертого курса Настя Мелек — единственная девушка-летчица на курсе. Настя, как и большинство здешних курсантов из летной семьи. «Мой дедушка бортинженер, папа — старший штурман аэропорта в Днепрпетровске, дядя — командир воздушного судна», — рассказывает студентка, откуда у нее любовь к самолетам. — Я мечтала стать летчицей, но родители восприняли это как блажь. Но однажды я приехала в Кировоград к бабушке на каникулы и узнала, что в 25-м лицее набирают летный класс...». Настя уже летчик, этим летом впервые поднялась в небо в качестве пилота. Отлетала за счет академии положенные 40 часов на маленьком украинском самолете НАРП-1 и получила сертификат международного образца PPL. «Это непередаваемое ощущение!» — рассказывает о том, как впервые взлетела Настя Мелек. — Его нельзя ни с чем сравнить». Знания, позволяющие курсанту сесть в маленький легкий самолет, дают еще на втором курсе, но в нынешних условиях летать в начале 4-го

курса — большое везение. «Со мной летали ребята с пятого курса. На бесплатный налет в академии очень длинная очередь, — рассказывает новоиспеченная летчица. — В основном полеты проходят в весенне-летний период, а с наступлением осени полевые аэродромы использовать уже нельзя. Сейчас из 4-х имеющихся в наличии НАРПов летает только один. Поэтому курсанты ищут другие варианты». Настя же тем временем думает о том, где найти \$19 тыс. на получение сертификата частного пилота.

КРЫЛЬЯ, КРЫЛЬЯ. ГЛАВНОЕ — ДЕНЬГИ. Одногруппникам летчицы повезло еще меньше. Платили с самого начала. Услугу «налета» с сертифицированным инструктором в Украине предоставляют меньше десяти авиакомпаний. Одногруппнику Насти Антону Фучику летная практика и присвоение звания командира легкого воздушного судна на точно таком же НАРПе обошлись в 44 тыс. грн. Курсант летал в Николаеве. У тамошней компании Украинатехсервис договор с Кировоградской летной академией. Антон тоже из летной семьи: отец — старший инструктор, командир летного отряда Донбассаэро, мама — бортпроводник, крестный — пилот.



Курсанты. Жать возможности летать бесплатно приходится долго



Летчица. Настя Мелек — единственная девушка на курсе

«Папа не очень хотел, чтобы я шел в авиацию. Устроиться на работу тяжело, перспектив мало», — рассказывает Антон. Алексею Кучеру привил любовь к авиации папа-бизнесмен. «Он сам мечтал быть летчиком, но не поступил в Кировоградское летное высшее училище, — рассказывает Лена. — 10 лет работал железнодорожником, а потом стал бизнесменом». Папа смог заработать 52 тыс. грн на летную практику сыну. «Я летал на самолетах Як-18 и Як-52. Топливо предоставляла академия, а аренду, \$150 в час, оплачивали сами курсанты», — рассказывает «Сегодня», за что платил летчик. — Чтобы получить PPL, необходимо налетать минимум 40 часов: это полеты по маршруту, в зоне аэродрома, изучение особенностей полета по приборам в простых метеословных и 10 часов самостоятельного полета без инструктора».

У Игоря Островерхова родители — госслужащие в маленьком крымском городке. Денег на аренду самолета нет. Поэтому, будучи на пятом курсе летного вуза, он до сих пор не поднялся в небо. «Если честно, то я не сильно надеюсь, что к выпускному смогу получить свидетельство PPL, — говорит курсант-теоретик. — Такая ситуация у почти половины моих одногруппников».

«СОЛИДНЫЙ ВОЗРАСТ САМОЛЕТА — ЕЩЕ НЕ ПРИЗНАК ЕГО НЕНАДЕЖНОСТИ»

Безопасность пассажира по большому счету зависит от исправности самолета и умения летчика. К счастью, 9 сентября 1992 года Украина присоединилась к Чикагской конвенции ИКАО и обязана выполнять международные стандарты, иначе наши самолеты просто не пустят в Америку, Европу и другие страны. И что особенно радует, выполнение этих самых стандартов контролируют международные эксперты. Так, одно из международных требований: независимо от их возраста и опыта, каждые полгода летчики сдают экзамены на специальных тренажерах — флай-симуляторах. Стоит тренажер Боинга дороже, чем сам Боинг. У нас таких флай-симуляторов нет. Частным авиакомпаниям компаниям приходится их арендовать у тренировочных центров Европы за 200 до 400 евро в час в зависимости от типа самолета. Дорого. Но иначе от международных рейсов придется отказаться.



Летчики. Каждые полгода сдают экзамены на профпригодность



Боинг. Его детали регулярно проверяют на надежность

«Заходите и понимаете, что находитесь в настоящей кабине пилота. При имитации турбулентности трясет так, что мама не горюй», — рассказывает летчик, капитан Руслан Мигунов. — Можно моделировать любые ситуации — отказ двигателя, возгорание двигателя, посадка

без шасси, приводнение и так далее. Согласно руководству по производству полетов, в котором описаны все задания, существует 6 циклов. Поочередно за три года пилот проходит их все. Кроме того, каждые два года украинские авиакомпании проходят аудит IOSA. Международные аудиторы проверяют соответствие европейским требованиям эксплуатации самолетов в Украине и в аэропортах, куда мы прилетаем».

КРЕПКИЙ СТАРИЧОК. Что же касается самолетов, не секрет, что большинство лайнеров украинских авиакомпаний солидного возраста. К примеру, средний возраст Боинга в «Аэросвит» — 14—20 лет. Но и здесь контроль со стороны международных экспертов стимулирует держать планку безопасности высоко. Как объяснили «Сегодня» технические специалисты авиакомпании, следят за состоянием самолета, опираясь на международные требования безопасности.

«Возраст самолета не так важен. Для самолета постарше нужно больше ресурсов, чтобы он был исправным», — объясняет замгендиректора по безопасности полетов и качеству компании «Аэросвит»

Игорь Лукьянов. — Выводит далее из эксплуатации самолет, когда компания видит, что он зарабатывает меньше денег, чем нужно тратить на поддержание в летно-пригодном состоянии». На каждый самолет распространяется система техобслуживания разработчика. Если брать, к примеру, Боинг, то часть элементов самолета регулярно тестируют, чтобы проверить их надежность. Есть детали, которые имеют утвержденный срок эксплуатации, по окончании которого их меняют, — например, элемент двигателя и шасси. Большинство самолетных агрегатов обслуживаются по состоянию. Отказ этой запчасти не приводит к каким-то катастрофическим последствиям.

«Старенький салон — еще не признак ненадежности лайнера», — добавляет Руслан Мигунов. — Обивка кресла, пластик могут быть не очень эстетичными, но металлическая, сертифицированная подпорка, ремни безопасности при этом — в надежном состоянии». Кроме того, авиакомпании так пополняют свой авиапарк новыми самолетами. Одна из ведущих украинских авиакомпаний в этом году планирует приобрести 6 новых Боингов».