Опубликовано: 2 АВГУСТА 2022

ИСТОЧНИК: СБ БЕЛАРУСЬ СЕГОДНЯ

Игра против правил безопасности

Вы заметили, как лихо ЕС согласился со свежими позорными выводами ИКАО о посадке у нас самолета RyanAir из-за сообщения о бомбе 23 мая прошлого года? Кому и для чего это надо — понятно. Однако что говорят не мифические персонажи, а реальные люди, имевшие отношение к тем событиям, и что сейчас в целом происходит с нашей гражданской авиацией?



Неразборчивые связи ИКАО

— Все уже и забыли, с чего начиналось: не успели шасси самолета коснуться земли, как нас обвинили в его принудительной посадке путем перехвата истребителем, — напоминает **директор Департамента по авиации Артем Сикорский**. *— В Twitter ИКАО тут же появилась соответствующая запись, на которую мы обращали внимание: вы не успели еще ничего доказать, а уже 23 мая публикуете такие заявления! Моментально Европой вводятся санкции. Забыли все и о том, что на следующий же день, 24 мая, мы обнародовали все переговоры нашего диспетчера с пилотом RyanAir. Они подтверждают, что никакого принуждения не было. Была рекомендация сесть в минском аэропорту. И мы предоставили эту возможность.*



Артем Сикорский: «Хотите выглядеть серьезными людьми — предъявите факты».

— **С риском для себя. Мы ведь не знаем, есть на борту бомба или нет.**

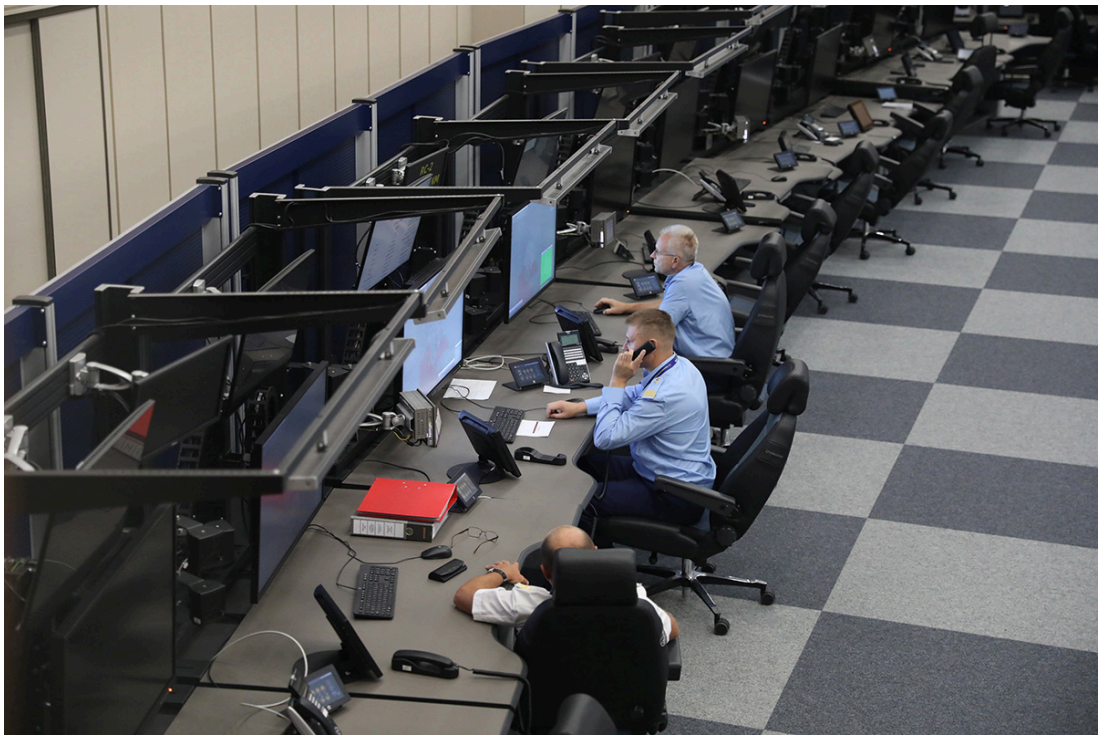
— Конечно. В авиационном положении написано: любую информацию мы должны воспринимать как правдивую. Когда самолет развернулся и полетел через всю Беларусь, мы начали действовать. По инструкции был поднят истребитель для сопровождения борта на посадку. Мы ведь не знаем, что происходило там, на высоте десяти тысяч метров, в каком состоянии экипаж, нет ли в салоне людей, совершающих противоправные действия и так далее. То есть мы действовали четко в соответствии со всеми протоколами безопасности.

В отчете нет ни одной претензии к системе нашей гражданской авиации. Тем не менее санкции действуют и их надо оправдать. Они понимали, что с январским отчетом ИКАО (где сказано об отсутствии нашей вины) мы пойдем в суд и станем отстаивать свои права. Чем мы и занимались, сразу заявив, что претензии будут предъявлены всем причастным странам. В общем, отчет Западу не понравился, его вернули «на доработку». Мы предлагали предоставить дополнительную информацию, но она оказалась не нужна. Вместо этого появилась какая-то шпионская история с диспетчером, который якобы что-то записывал… Предположим, что записывал, но мы сами уже 24-го числа выложили все переговоры пилота и диспетчера. И они, повторюсь, подтверждают отсутствие давления. Пилот сам решил сесть в Минске. Это и было ответом на все вопросы.

> **Артем Игоревич прав, читать этот отчет профессионалу не с руки. Хотите выглядеть серьезными людьми — предъявите факты, назовите мифического «спикера» западных СМИ, дайте поговорить с пилотом, сажавшим самолет. Объясните, как могли пропасть записи бортового накопителя самолета? И хватит ссылаться на некую запись, которую предоставили спецслужбы США и Польши, — это обман и подделка.**

Тот самый центр УВД

Минский центр управления воздушным движением (УВД). Именно отсюда управляют воздушным движением и отсюда 23 мая прошлого года диспетчер сообщил экипажу самолета RyanAir о поступившем сообщении о бомбе на борту и предложил для посадки минский аэропорт.



Тот самый Минский центр управления воздушным движением...

Здесь современнейшее оборудование и профессионалы высокого класса. Вся территория — в датчиках и камерах видеонаблюдения. Контрольно-пропускная система с арочными металлодетекторами и интроскопами. Каждый работник и посетитель проходит досмотр, запрещенное не пронесешь.



В центре, говорит мне его руководитель **Александр Шостак**, работает система контроля и управления доступом. У сотрудников — электронные пропуска, они нужны также для допуска строго для выполнения своих должностных обязанностей. Все входы-выходы персонала фиксируются и сохраняются в системе… **Даже руководитель департамента не может свободно зайти в помещения с ограниченным доступом, не говоря о том, чтобы стоять над диспетчером и давать ему команды. Это я напоминаю фантазии из того же горемычного отчета ИКАО со ссылкой на некоего беглого анонимного работника.**



Александр Шостак.

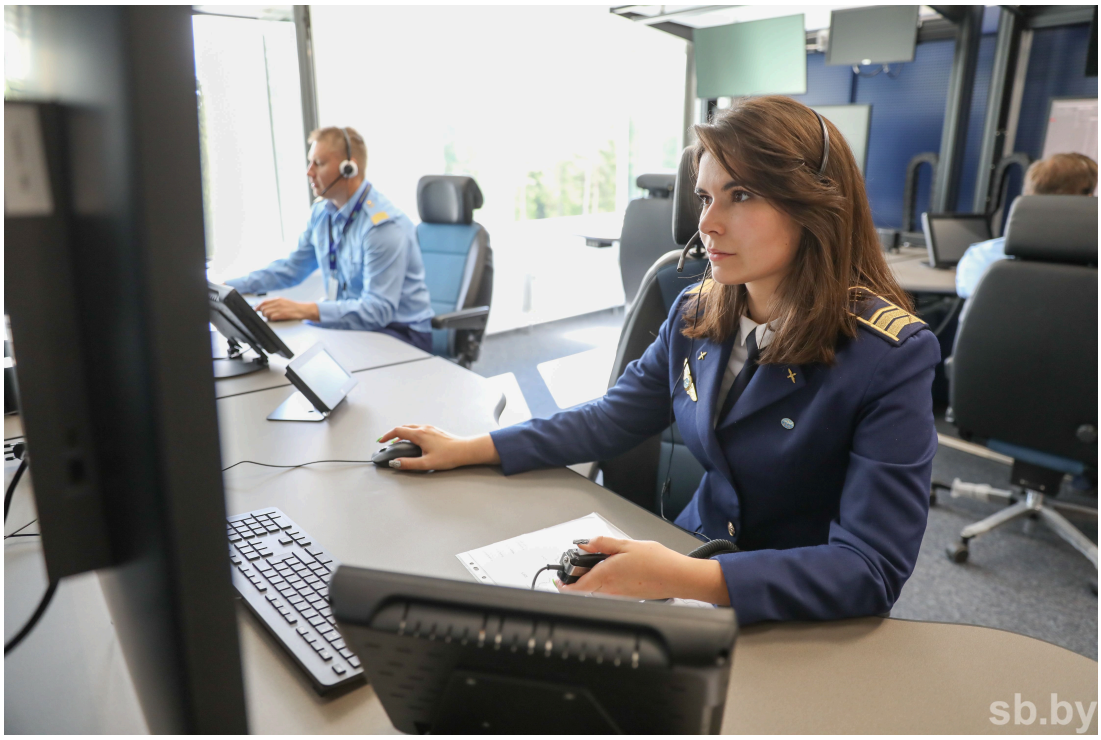
Подстраховались в центре УВД и на случай атак через интернет (это серьезная проблема для объектов мировой гражданской авиации). Попытки внешних вторжений в локальную сеть обнаруживают и обезвреживают еще с 2020 года, когда центр только вводился в опытную эксплуатацию. В общем, когда ты видишь даже часть работы нашей системы изнутри, выводы ИКАО кажутся еще более смехотворными. Странно, что сами «расследователи» не увидели, что идут путем, далеким от авиационных технологий.

…Зал управления воздушным движением. На табличке у входа сказано: запрещено пользоваться любыми мобильными устройствами для аудиовидеозаписи информации. Рядом ячейки, где эти устройства обязаны оставить. Именно обязаны, за нарушение предусмотрена ответственность. 23 мая 2021 года действовал тот же запрет.





Диспетчеров вообще отвлекать нельзя. Поэтому какой уж тут телефон?! Последствия невнимательности могут быть катастрофическими. И если персонаж (предположим, что он реален) рассказывает, что он пронес телефон и что-то там с ним делал (предположим, что делал), так пускай СЕБЕ задаст вопрос: какое ОН имел право пренебрегать правилами безопасности и рисковать жизнями людей и на борту, и на земле?! Таким не место на ответственной должности.

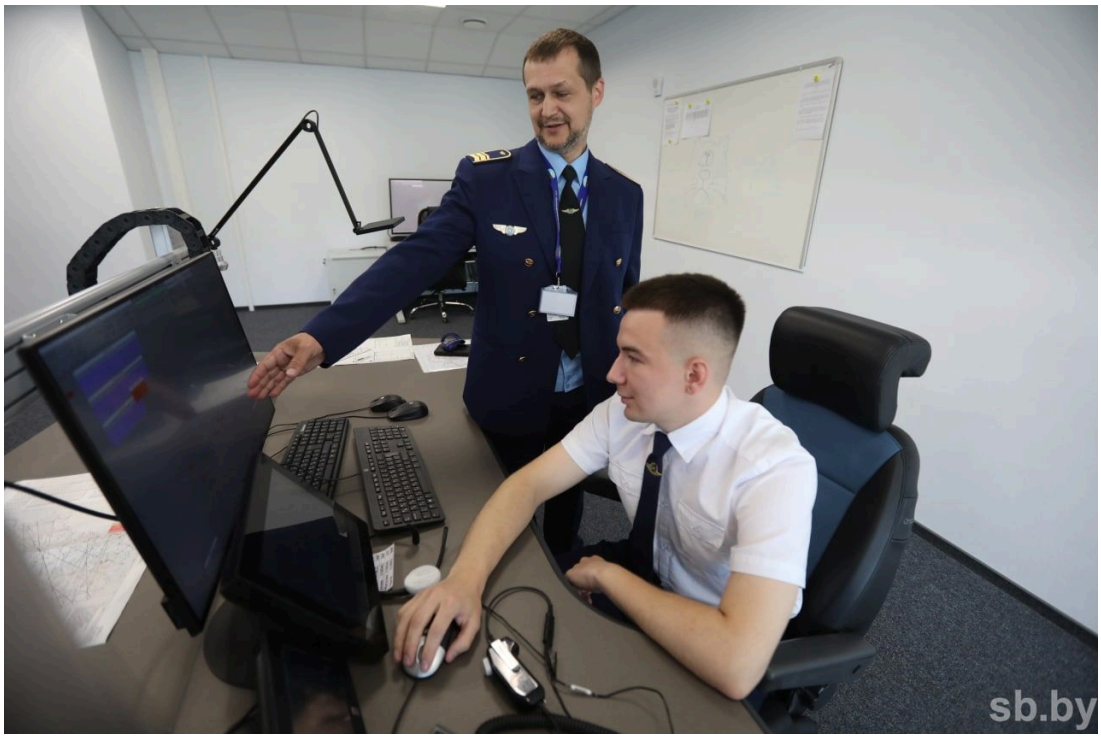


Воздушное движение не прекращается ни на минуту, поэтому диспетчеры круглосуточно обеспечивают управление и безопасность полетов на всей территории нашей страны, продолжает Александр Шостак: «Посторонним вход категорически воспрещен. Вам в том числе, поэтому мы и наблюдаем за диспетчерами, находясь на смотровой площадке. В зал могут зайти только специалисты, которые непосредственно управляют воздушным движением».

Именно от диспетчеров все самолеты получают необходимые инструкции и информацию для выполнения взлетов и посадок. У каждого — своя задача. Например, диспетчер руления управляет самолетом на площади маневрирования аэродрома, диспетчер старта отвечает за взлет и посадку, другой его коллега обеспечивает выход самолета на предпосадочную прямую, ведет его после взлета до определенной высоты, диспетчер подхода контролирует движение воздушного судна в конкретном секторе и на конкретной высоте.

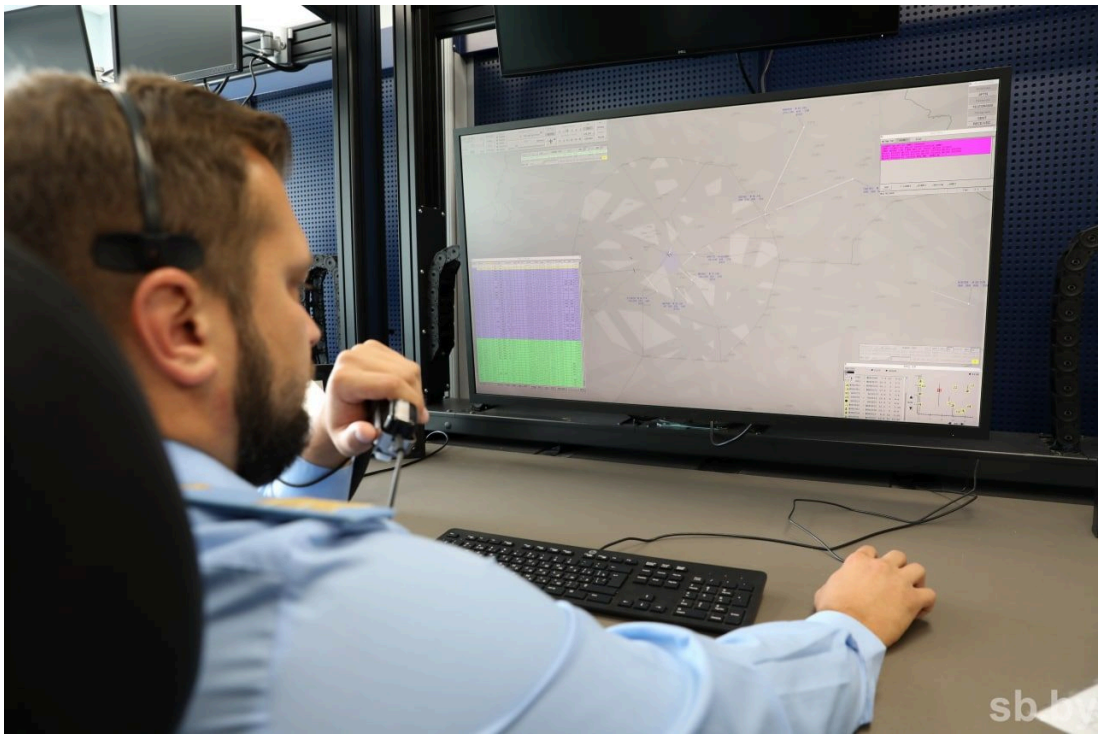
Ежегодно количество самолетов, которые выбирали воздушное пространство Беларуси, увеличивалось на 3 — 10 процентов и к 2019 году приблизилось к 330 тысячам. До пандемии под пристальным наблюдением наших авиадиспетчеров находилось до 1300 бортов в сутки. Свои коррективы в работу аэронавигации всего мира внесли коронавирус, локдаун и его экономические последствия. Тогда число самолетов в нашем воздушном пространстве снизилось почти втрое.

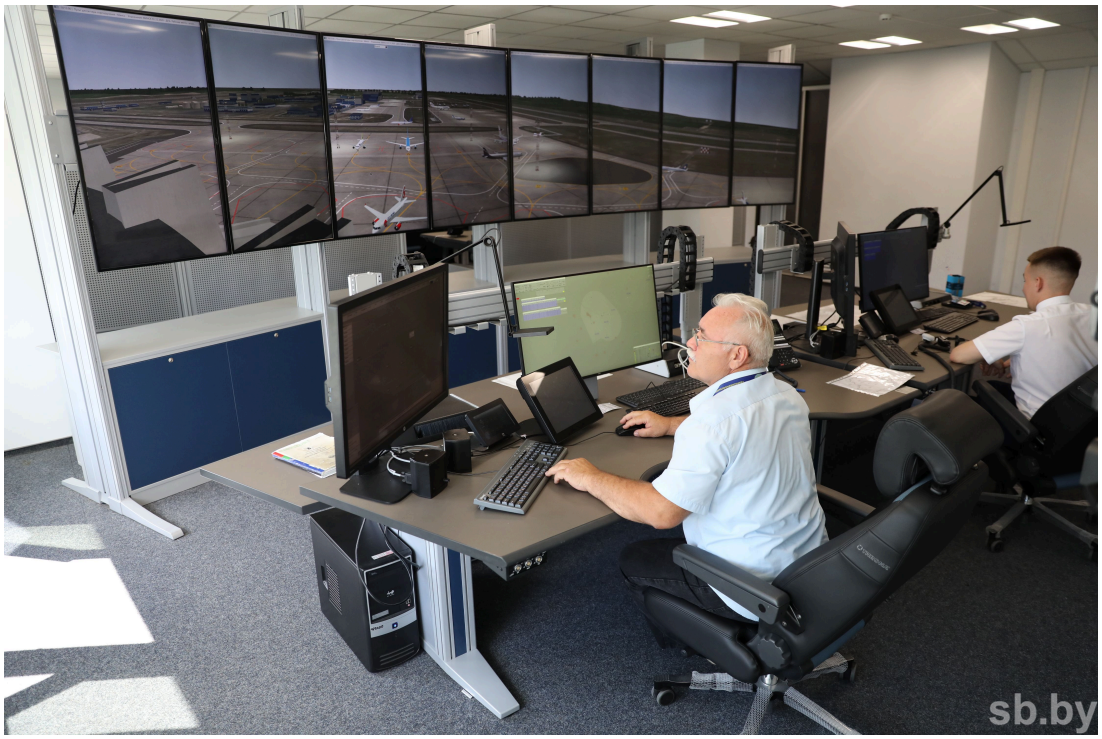
У каждого диспетчера — свой сектор, своя зона ответственности. Одновременно он может наблюдать и за двумя, и за двадцатью самолетами. Экипажи ведь не знают, где находятся другие, на каком расстоянии. Контролируют ситуацию именно работники центра УВД, анализируют, следят за интервалами и информируют пилотов.

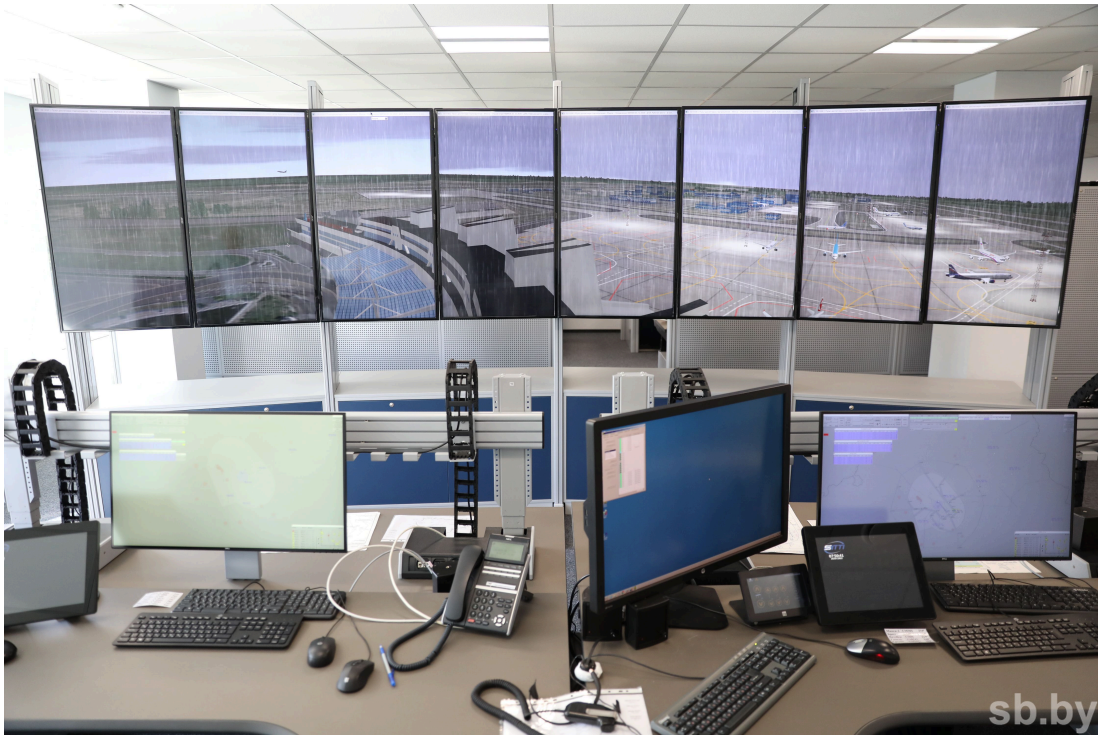


На столе у диспетчеров — красная папка, в ней инструкция для особых случаев: как действовать при пожаре, отказе двигателя, невыпуске шасси, столкновении с птицами, нападении на экипаж или если кому-то стало плохо или поступило сообщение о минировании самолета… На каждую ситуацию, когда-либо происходившую в мировой авиации, есть четкий алгоритм действий. Он выполнялся и 23 мая 2021-го.

Обеспечение безопасности — это и профподготовка сотрудников, постоянные тренировки, повышение квалификации и ее подтверждение. База позволяет делать все это прямо в центре УВД, говорит **начальник аэродромного диспетчерского центра Михаил Деревяго**: *«Хотелось бы избежать экстраординарных ситуаций, но в мировой практике масса примеров, когда все идет не так, как хотелось бы. Поэтому мы и обучаем специалистов, в том числе на тренажерах, действовать грамотно в нестандартной обстановке. Почти по всем ситуациям, с которыми сталкивалась авиация, проработан определенный сценарий. Если человек не выполняет задания в том же тренажерном зале, его не допустят к работе».*




sb.by


sb.by


NORWAY
FINLAND
RUSSIA
POLAND
BELARUS
UKRAINE
sb.by



Безопасность людей — главное. Но не для Запада

Беларусь в ситуации с бортом RyanAir поступила показательно. Главное — безопасность людей. Самолету дали сесть, досмотрели, убедились, что бомбы нет, и он полетел дальше. Что необъяснимого произошло? Ну или будьте хотя бы последовательны в своих действиях, расследуйте инцидент с Украиной, когда самолет «Белавиа» развернули у границы и отправили в аэропорт вылета. Тогда диспетчер напрямую угрожал борту применением боевой авиации. Где расследование недавних случаев в Испании, Германии и других? Впрочем, в нашем случае четко видно, что, кем и для чего задумывалось. Не успел появиться отчет, как ЕС тут же с ним согласился с формулировкой «инцидент – грубое нарушение международного воздушного права и угроза безопасности гражданской авиации». Так не вы ли сами создаете эту угрозу, не вы ли в который раз плюете на права людей, на международное право?





— Казалось бы, серьезная международная структура (ИКАО) компрометирует саму себя, — говорит Артем Сикорский. *— Изначально ведь она была настроена установить истину. Однако затем, приехав к нам из Польши и получив там указания, здесь уже ничего не собиралась устанавливать. Да, специалисты ИКАО видели факты (мы как люди серьезные предоставили подтверждение своей правоты), и созданная ранее в их головах картинка теперь стала рушиться, но задачи «оправдать санкции» никто не снимал.*

Правила должны быть едины для всех, а не так что для Беларуси — одни, для Европы и США — другие. Нарушение процедуры законов в авиации — вещь опасная, с этим играть нельзя. Неправильные выводы комиссии приведут к появлению подобных случаев. Ведь ничего не сделано, чтобы их исключить в дальнейшем. Вместо этого они уже создали прецедент, опубликовав отчет, где много закрытой информации и непонятно, в чьи руки она попадет.

По оценке ИКАО, у нашей страны в части авиационной безопасности один из самых высоких рейтингов в мире. И ситуацией 23 мая 2021-го мы в который раз показали, насколько эффективная наша система гражданской авиации.



Мы слишком хорошо работаем

В считаные дни после инцидента с рейсом RyanAir ЕС принял драконовские меры против белорусских авиакомпаний, включая национального авиаперевозчика «Белавиа», хотя он никакого отношения к ситуации не имел. Мало того, под давлением западных стран Совет ИКАО отказался рассматривать нашу жалобу на незаконные запреты. Представитель США прямо заявил: блокирование работы авиаперевозчиков — это месть со стороны Запада.

— Запрещать полеты в другие страны нам стали буквально на следующий же день, 24 мая. Даже в те, которые вообще были далеки от случившегося, — с **гендиректором** «**Белавиа**» **Игорем Чергинцом** мы поговорили у самого современного самолета «Белавиа» «Боинг-737 — 8». *— Казалось бы, дружественная нам Украина, разговаривающая с нами на одном языке, и так подло поступила, угрожая экипажу, пассажирам сбить наш самолет. До сих пор никто не объяснил, почему нам запретили полеты.*



Игорь Чергинец: «Сегодня в собственности «Белавиа» 13 самолетов, каждый эксплуатируем эффективно».

Да, ситуация сильно по нам ударила, мы вынуждены были прекратить полеты по большому количеству маршрутов. В первую очередь в ЕС. Да, все волновались, работали в тяжелом режиме. Тем не менее мы вернули пассажирам все деньги до копейки, перестроили маршруты, где-то летаем в обход. Да, стало дольше и дороже. Были закрыты чартерные программы в Болгарию, Грецию, Европу, но и здесь мы перестроились в очень короткий срок, летаем, к примеру, в Египет, Турцию.

Сейчас компания в нормальном финансовом состоянии, мы летаем. Оптимизировали сеть маршрутов. Да, непросто оказалось после возврата самолетов лизингодателям. Однако сегодня в собственности «Белавиа» 13 самолетов, каждый эксплуатируем эффективно. Налеты показывают достойные цифры для всей мировой авиации. Загрузка самолетов — более 90 процентов с учетом чартерных рейсов. Это очень высокий показатель для гражданской авиации. Не многие авиакомпании могут похвастать такими результатами.

— **И пассажиры не ушли.**

— Не ушли. Наоборот, просят, чтобы больше летали. Мы пытаемся удовлетворять эти запросы, увеличиваем частоту выполнения полетов. Буквально в эти дни приняли решение об увеличении рейсов в Москву, Санкт-Петербург и Калининград.



— **Быть может, вы слишком хорошо работаете и это не всем по душе? Видимо, не все могут конкурировать честно.**

— Можно, наверное, и так сказать. Но, думаю, в этом случае основная цель не дать белорусам летать, чтобы люди в итоге обозлились и вышли на улицы. Однако не надо держать граждан за дураков, люди видят, что ситуацию накаляет не «режим» Лукашенко, а Запад. Да, белорусы хотят путешествовать, я хочу. Почему мы не имеем права полететь в Париж? Где право на передвижение, заложенное в уставных документах ООН? Парадокс.

— **Самый сложный период — ковидный. Я помню, как забирали наших граждан из разных стран. Было непросто, но вы это делали.**

— Да, особо тяжелым был период весны 2020 года. Маршруты сокращались, люди не могли улететь. Мы были одни из немногих, кто не прекратил летать в Европе. Мы продолжали полеты, возили людей, зарабатывали деньги.

Напомню и такую историю. Почти каждый день представители посольства США в Минске в сообщениях через наш МИД благодарили руководство «Белавиа» за то, что вывозят американцев.

— Вопрос был не в деньгах, а в том, что тогда вообще никто не мог вывезти американцев из Турции и доставить в Америку, — продолжает Игорь Николаевич. *— Наши разработали сложный маршрут, из Стамбула в Минск, затем — в Амстердам или Париж, и уже дальше люди летели домой. Через*

Минск летали также американские дипломаты, их семьи, военнослужащие… Мы всем помогали, гражданам европейских национальностей и т.д. ***Мне пришло СМС, суть: США никогда не забудут помощи «Белавиа». Ну а сейчас мы под санкциями, и нам, к примеру, не купить американские «боинги». «Не забыли». Ну переживем.***



Регистрация на рейс. Национальный аэропорт Минск.

В одном из первых пунктов европейских санкций говорилось, что «Белавиа» наказывают за то, что президенты Беларуси и России договорились об увеличении полетов между двумя странами. Еще в одном сказано, что нас наказывают за миграционный кризис, хотя мы тоже к этому не имели отношения. Помню, выступали премьер-министры, министры иностранных дел, президенты стран Балтии и называли маршруты, которыми летает, по их мнению, «Белавиа». Они не угадали ни одного направления! Например, уверяли, будто летаем в Дамаск, но мы не выполнили туда ни одного рейса!

Игорь Николаевич — опытный специалист и отлично понимает, откуда ноги растут. Как вам, скажем, формулировка «гоп-стоп по-еэсовски»? Смотрите, сейчас снимают ограничения или вообще их не вводили против тех компаний, которые действительно возили пассажиров (мигрантов) в больших количествах. ЕС не вводил санкции, например, против иракских авиалиний. Почему? Так там же как раз подписали контракт на покупку аэробусов в ЕС! Сейчас сняты ограничения по частной сирийской авиакомпании. Туда тоже наведывалась делегация ЕС. Тоже ожидаем дорогих «покупок»?

За штурвалом **командир авиационного отряда авиакомпании «Белавиа», шеф-пилот Олег Салтовский**. Сильный, уверенный в себе, обаятельный. Сразу сказал:

— Слушайте, были времена гораздо хуже. Перестройка, хаос. Людям есть было нечего. А сейчас все есть, страна — красавица! Не ленись и живи нормально! Не создавай сам себе проблем. Я помню, когда люди летали один раз в 90 дней. Теперь же средний налет на командира на «Боинге» 80 часов. Рейсы прекрасные, зарплата растет. С 1 августа подняли еще на 10 процентов. Чувствуется поддержка руководства компании, директора департамента, министерства, Главы государства. Это не громкие слова, так и есть.



Олег Салтовский: «Ну нет полетов на Запад — полетим на Восток».

Никто не уволен. Двоих уважаемых командиров проводили на пенсию. Здесь хороший коллектив, мужественные и ответственные люди, профессионалы. Одни отлетали по 35, 40 лет, другие — по 2 года, 5 лет... Все заняты работой. Ну нет полетов на Запад — полетим на Восток. Любые события открывают новые возможности, просто их надо видеть. Сейчас мы, к примеру, сами на нашей базе проводим все собственные курсы повышения квалификации, обучение. Инструкторы у нас мирового уровня.

Олег за свои 34 года в авиации прошел все ступени — от рядового штурмана, второго пилота и до шеф-пилота «Белавиа», освоил все типы самолетов, которые были в авиакомпании. Про отчет ИКАО так говорит:

— Не хочу бросаться громкими словами, но он составлен абсолютно непрофессионально. Ведь обычно как? Берут факты, проводят анализ, делают вывод и дают рекомендации. Здесь же одни эмоции. Для серьезных людей это несерьезно.

…Авиационные инспекторы осматривали соседний борт. У **Александра Пилигримова** в планшете «личное дело» на все самолеты, там и инспекционная карточка, которую он заполняет при досмотре судна внутри и снаружи. Говорит, что не бывает самолетов старых или молодых, борт либо годен к полету, либо нет. Каждый инспектор, сотрудник департамента несет персональную ответственность за выполненную работу.



Олег Яковлев.

Начальник Авиационной инспекции департамента по авиации Олег Яковлев давно в авиации. Военный летчик-снайпер, пилот гражданской авиации 1-го класса, инструктором-экзаменатором явно видел разное, однако впервые столкнулся с подобным давлением на страну, когда искусственно создают, по сути, угрозу безопасности: «Конечно, безопасность полетов — самое главное. Во всем мире так. Смотрите, наша гражданская авиация — это 19 авиакомпаний по всей республике, более семи тысяч специалистов, самолеты, аэродромы и т.д. И все должны работать как часы. Мы настроены на то, чтобы даже при давлении безопасность полетов соответствовала мировым стандартам».

Рейдерский захват неба. Откуда ноги растут?

Следите за руками. 2019 год, гражданская авиация Беларуси показывает один из самых высоких темпов развития в Европе. Первой по показателям была Украина, однако недолго, и связано это было с начавшейся кампанией по массовому вывозу людей на заработки в Европу. Украина открыла небо, подписав документы, которые фактически ставили крест на всей украинской авиации. Параллельно ездили европейцы и к нам, под предлогом проверок (в одном только 2019-м их было пять). А потом, когда нас начали буквально вынуждать подписывать соглашение об открытом небе, мы сказали: нет, ребята, в эти игры не играем, у нас свой перевозчик и мы будем защищать свои национальные интересы. Рассказывает Артем Сикорский:

— То есть «партнеры» хотели не просто прийти на наш рынок, а все здесь приватизировать. Ну а затем нас, таких строптивых, решили наказать. Потом, кто ввел санкции? Не ИКАО, а Европейское агентство по безопасности полетов. Но оно ведь «по безопасности полетов», а не «по авиационной безопасности». У нас что, есть какие-то нарушения, связанные с безопасностью полетов? Нет. (У той же «Белавиа» один из самых высоких рейтингов безопасности, выше, чем у «Люфтганза», многих европейских компаний.)



Возникает вопрос: а какое право имеет Европейское агентство по безопасности полетов — квазиструктура квазигосударства — вводить санкции в отношении гражданской авиации Республики Беларусь? Какое имеете право не пускать наши самолеты в небо других стран? Или евроконтроль, с чего он взял, что может удерживать принадлежащие Беларуси миллионы долларов? Мол, вы под санкциями и поэтому я вам деньги не отдам. Это что?!

Почему вы сами нарушаете Чикагскую конвенцию, двусторонние, многосторонние соглашения и прочее? И с чего вообще взяли на себя полномочия? Очень похоже на рейдерский захват в стиле 1990-х, полный беспредел в исполнении беловоротничковых евросоюзников.

Есть определенная информация, которую мы получаем по закрытым каналам, внимательно ее анализируем. Из последнего: в Европе проводились консультации в авиационных властях с привлечением дипломатов, специалистов по медиа и др. Одна из обсуждаемых тем:

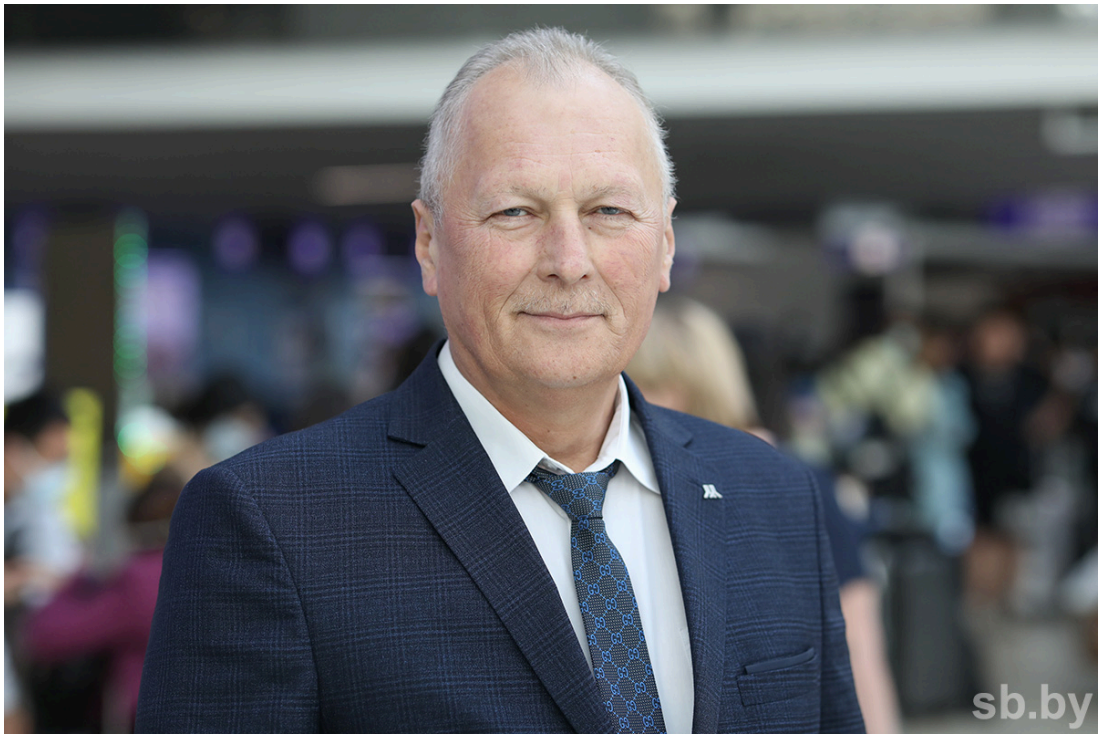
почему надо оказывать давление на гражданскую авиацию России и Беларуси? Основная цель — развал гражданской авиации. В ближайшее время ЕС ожидает определенного эффекта, чтобы, к примеру, спровоцировать людей на антиправительственные выступления. Будет оказываться психологическое воздействие, особенно на молодежь: мол, видите, вы ограничены в перемещениях, вы чуть ли не люди второго сорта, ну и так далее. Будут идти вбросы. Какие-то мы уже видим.

Да, гражданская авиация столкнулась с давлением. Однако мы его не только выдерживаем, но и умудряемся работать эффективно. Команда департамента постоянно подбирала какие-то новые решения для того, чтобы в первую очередь обеспечить стабильную работу всей отрасли и всех ее предприятий: это и авиакомпании, и аэропорты, и провайдеры аэронавигационного обслуживания, и грузовые перевозчики, и бизнес-авиация, центр техобслуживания… Важнейшим было сохранить коллективы, высококвалифицированный авиационный персонал. И люди остались, сокращений мы не допустили.

> **Департамент активно работает по защите наших интересов, прав пассажиров на площадках ИКАО и европейского пространства. В суд поданы соответствующие исковые заявления.**

Хочется верить, что это приведет все же к восстановлению международного права. Тема сложная, но надо идти по этой дорожке и стучаться во все двери и даже выбивать те, которые перед нами нагло закрывают. Чтобы нас уважали. Есть единые правила, стандарты, и в авиации мы понимаем не меньше западных игроков.

Гендиректор Национального аэропорта Минск Вячеслав Хоронеко:



— С 2020 года, когда проводились антиковидные мероприятия, вводились ограничения по полетам в ЕС и России, было трудно. Помню времена, когда в аэропорту могли обслуживаться порядка 139 пассажиров за сутки. Тогда принимался комплекс мер, чтобы сохранить коллектив, работать в условиях жесткой экономии. Но вместе с тем стали появляться новые направления, рейсы. 2021 год мы закончили даже неплохо. Имели хотя и небольшую, но прибыль. Да, мы переориентировались. К примеру, стали работать со странами Востока, возвращать компании, которые прежде выполняли полеты в наш аэропорт. Продолжим модернизировать вокзал, парковки, стоянки… Планы есть, будем выполнять.



О национальной школе пилотов

В январе прошлого года на расширенном заседании коллегии Департамента по авиации говорили, что усилия всех авиационных структур должны быть направлены на создание национальной школы пилотов и совершенствование системы подготовки авиационных специалистов для гражданской авиации в соответствии с международными требованиями. Что удалось?



— Очень благодарны, что Президент поддержал нашу идею по созданию национальной школы подготовки пилотов гражданской авиации, — говорит **директор Департамента по авиации Артем Сикорский**. *— Раньше наши летчики учились за рубежом. В Украине, странах Балтии, России и фактически там растворялись. Ну а создание национальной школы означает, что ребята останутся работать в своей стране и это будут высококлассные летчики.*

> ***У нас есть разветвленная аэродромная сеть, есть техника. Курсанты будут иметь опыт полетов на международных аэродромах, а в Беларуси таких семь. Это повлечет за собой создание и легкомоторных самолетов, чем, кстати, мы сейчас активно занимаемся.***

Уже знаем площадку, на которой они будут производиться, есть команда, в этой части уже перешли от разговоров к подписанию документов. Серьезно взаимодействуем с Россией, которая видит в нас надежных партнеров. Надеюсь, в ближайшее время мы с вами встретимся за штурвалом самолета, произведенного в Беларуси. Эффект будет просто огромный, ведь последует еще большее развитие электроники, материаловедения, новых технологий, создание центров техобслуживания, центров подготовки летного состава и т.д.

Когда мы набирали первую группу курсантов, а это восемь бюджетных мест, до медкомиссии на них претендовало 134 человека. После нее к вступительным экзаменам допущено человек 30. Ребята уже год отучились. Мы внимательно следим за их судьбой, анализируем учебные планы, программы, результаты. Мы гарантируем подготовку качественных летчиков, согласно потребностям отрасли. И они должны быть уверены в том, что рабочее место им обеспечат.

— **Внесли ли последние события коррективы в эти планы?**

— Только укрепили уверенность в том, что мы сделали абсолютно правильный выбор. Кризис пройдет, и, если по выбранным нами стратегиям мы подойдем к точке роста, можем столкнуться с дефицитом кадров. Посмотрите, как на Западе, где из-за пандемии, сокращений авиакомпании столкнулись с нехваткой летного состава. Поэтому мы и продумываем стратегию заранее. Вообще, последние события показали наши возможности, показали, что наши коллективы — искренне преданные своей профессии люди. Которые готовы пахать не только для себя, но и для страны. Мы стали сильнее и будем отстаивать свои интересы.

Я — в небо

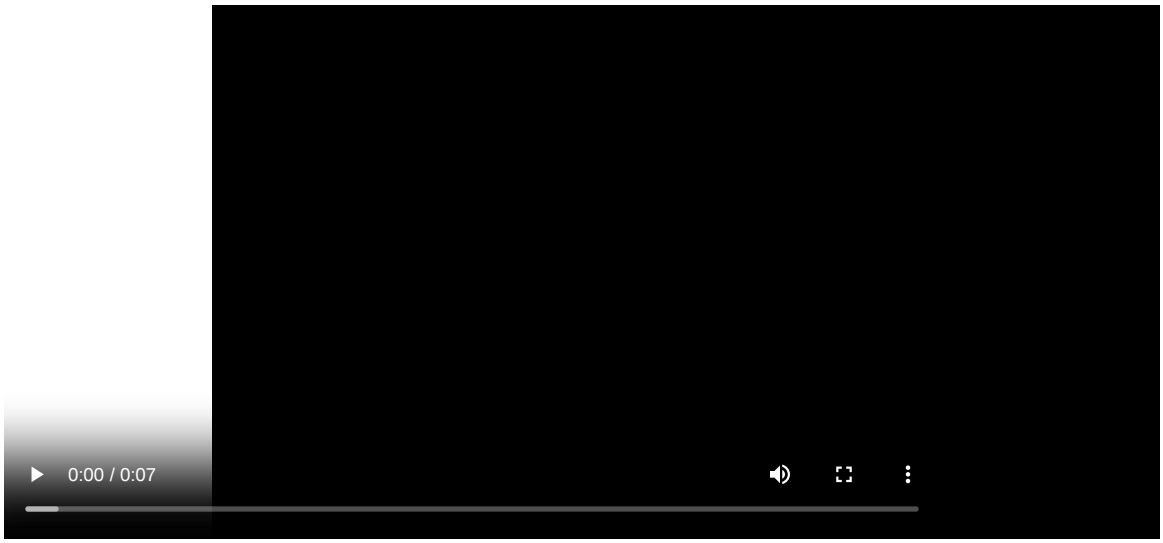
Аэродром Липки, Минский аэроклуб ДОСААФ. Это должно было быть обычное интервью: сели, поговорили... Но **известный летчик, директор аэроклуба Николай Мочанский**, не был бы известным летчиком Николаем Мочанским, если бы не усадил в самолет:

— Там и поговорим. Сама все прочувствуешь, поймешь.



Известный белорусский летчик Николай Мочанский.

Я знала, с кем отправлялась в небо. Хоть Николай Петрович это и не очень любит, но расскажу. Чтобы вы понимали, какие мастера в нашей авиации и что за люди обучают будущих пилотов. Если не ошибаюсь, управляет шестью типами воздушных судов, имеет множество наград, в том числе орден «За личное мужество». В 2018 году посадил пылающий вертолет на безопасном расстоянии от жилых объектов, хотя по инструкции мог покинуть кабину... И сейчас мастерски выполняет фигуры высшего пилотажа. А видели бы вы, какую базу этот человек создал в аэроклубе в Липках всего за 5 лет!



Подписаться

В общем, я знала, что доверяюсь профессионалу высочайшего класса. Поэтому, что бы со мной ни происходило в небе, на землю вернет целой и невредимой.

Коллега Николая Петровича надел на меня парашют, провел инструктаж, объяснил детали. Говорит:

— *Случаев не было, но знать надо. Ногу сюда, одну руку сюда, другую туда, колено здесь ставим, отталкиваемся и выходим. Если что. Понятно?*

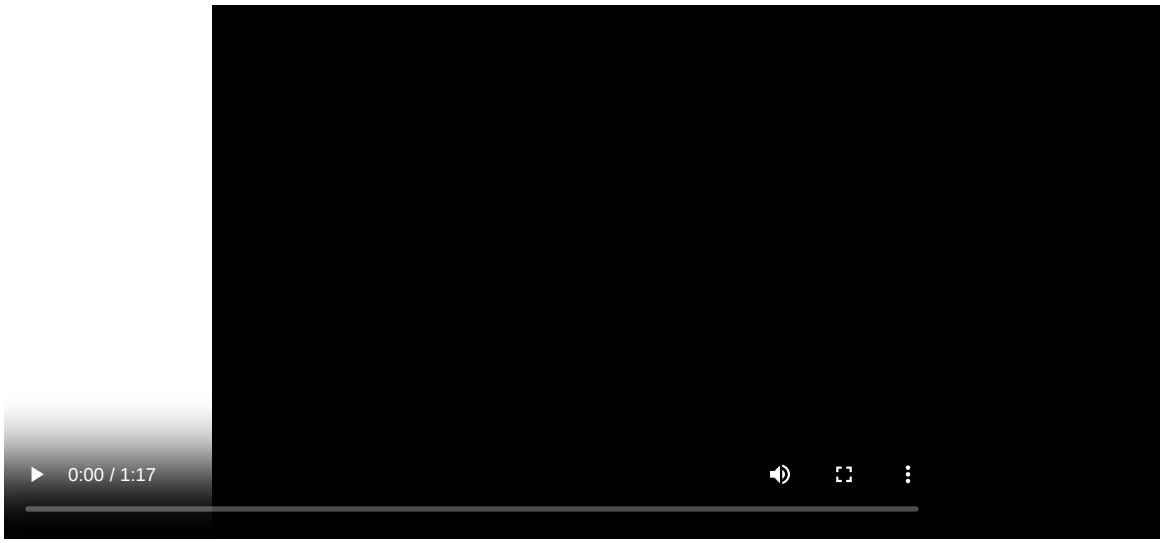


Понятно. Затянул ремни, закрыл кабину и ушел. Летим, красота.

— *Штурвал у тебя, я отпустил,* — слышу в наушниках голос Николая Петровича. Дал порулить, значит. Влево, вправо, вверх, вниз...

— *А сейчас,* — говорит, — *выполним первую фигуру высшего пилотажа.*

Слово «штопор» я услышала уже, когда неслись вниз. И вот они, верхушки сосен, потом резко — облака, потом мои кеды, потом снова — облака и сосны… «Интервью» длилось минут 20. Было выполнено пять фигур высшего пилотажа: штопор, косая петля, «брюхом» кверху, боевой разворот и что-то там еще. К авиатору вопросов, знаете ли, больше не имею.



Подписаться

Сын Николая Мочанского, тоже Николай, сегодня также выполнял полет в Липках. Молодой человек — один из восьми первых курсантов открывшейся в прошлом году в Белорусской государственной академии авиации специальности «летная эксплуатация воздушных судов гражданской авиации»:

— Раньше ребятам приходилось уезжать за границу, чтобы отучиться на пилота. Сейчас это можно сделать в своей стране. Качество обучения у нас хорошее, самолеты, база на порядок выше, чем у курсантов в других государствах. В академии, кстати, также учатся парни из России и Казахстана. На первом курсе изучали общеобразовательные дисциплины. Есть профильные: сопротивление материалов, механика материалов, аэродинамика и фразеология радиообмена. В академии все очень ждут начала практики, когда совершат свой первый самостоятельный полет.



Сын Николая Мочанского, тоже Николай, один из восьми первых курсантов по специальности «летная эксплуатация воздушных судов гражданской авиации».

Николай с 2019 года курсант Минского аэроклуба ДОСААФ, налетал 123 часа. В 2020-м парню присвоен третий разряд по самолетному спорту. Умеет делать все фигуры сложного пилотажа, выполняет комплексы упражнений по первой, второй и третьей лигам.

— Я люблю свою страну и хочу внести свой вклад в гражданскую авиацию. Хочу работать в «Белавиа», если повезет — на «Боинге-767». Однако сначала надо получить высшее образование, сертификат и так далее… И еще я считаю, что у тех ребят, которые выбирают путь в небо, в авиацию, должно быть понимание, что о себе нужно думать в последнюю очередь — сперва нужно думать о других.



…Глаза наших ребят горят любопытством и неподдельным интересом к летному делу, они влюблены в небо. Значит, у нашей авиации есть будущее. А кризис, как сказал глава Департамента по авиации, это новые возможности. Берегите свою страну, граждане.




V-127AM
sb.by


EW-315AM
sb.by


sb.by


sb.by





gladkaya@sb.by
Полная перепечатка текста и фотографий запрещена. Частичное цитирование разрешено при наличии гиперссылки.

Заметили ошибку? Пожалуйста, выделите её и нажмите Ctrl+Enter



Людмила ГЛАДКАЯ Фото: Егор ЕРМАЛИЦКИЙ

sparrow.

Подмосковье атакуют хищные птицы – пернатые наводят ужас на людей

OSNMEDIA.RU

Шок! Россиянин в ответ на замечание убил свою бабушку

MOGILEVNEWS.BY

В зубах львов-людоедов из Цаво нашли человеческий волос

NPLUS1.RU

Норильск-Тамбов! Болельщики замерли в ожидании

SPORT-TV.BY

Врачи сотвор невозможное вернули зрен кто

KIROVPRAVDA.RU