



ККЛУГА ИНФО

РЕГУЛЯРНАЯ СТЕНГАЗЕТА

ВЫПУСК №18

13 декабря 2022 года



ПОЗДРАВЛЯЕМ С НАСТУПАЮЩИМ НОВЫМ ГОДОМ И РОЖДЕСТВОМ ВСЕХ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ, СОТРУДНИКОВ И КУРСАНТОВ УЧИЛИЩА!

В преддверии праздников мы пообщались с несколькими нашими курсантами и попросили их немного рассказать о себе и своем пути к поступлению в летное училище.

Надеемся, что вам будет интересно узнать что-то новое о своих товарищах или учениках, и вы не расстроитесь, что ваша история сюда не попала. Быть может все еще впереди.

Желаем курсантам успешной сдачи зимней сессии, преподавателям терпения и сострадания!

И всем хорошим праздников и крепкого здоровья!

Редакция стенгазеты

спортивным парашюте с высоты 4000 метров. А «Вторая программа» представляет собой обучение прыжкам на советской парашютной технике (десантные круглые парашюты Д-1-5У, Д6) и включает в себя поэтапное выполнение прыжков с постепенным увеличением высоты от 600 метров до 4000 метров. В конечном итоге в конце любой из выбранных программ студент должен «окрыльиться» (перейти с круглого парашюта на скоростной спортивный).

Паш, я помню ты был на нашем аэродроме и в полной мере смог ощутить всю эту непередаваемую атмосферу и эйфорию от выполнения своего первого прыжка с парашютом Д6. Что можешь сказать по этому поводу?

— Спасибо что напомнила о моем нелегком решении сделать такой «шаг в неизвестность». Это было позпрошлой зимой. Я тогда только пришел с армии и благодаря нашему общению, решил целенаправленно приехать на аэродром для совершения своего первого прыжка.

Хочу сказать, я никогда об этом и не мечтал, но атмосфера которой ты заряжаешь, побудила на это решение.



Я был в предвкушении. Мной не сказать что обладал страх, но было тревожно. Придя тщательную подготовку, мы, наконец, надели экипировку и в составе 10 человек выдвинулись к самолету.

В момент моей очереди я был первым в своей группе. Прозвучал сигнал и я встал

в предварительную стойку напротив открытой двери. Я не знал что будет дальше... в голове старался все проработать... но вот звучит сигнал выброса, и меня бьют по плечу. Я делаю прыжок и группируюсь. Не осознавая, что со мной... не мог поверить, что я лечу с высоты 800 метров, хорошо что со стабилизирующим парашютом. Страх сделал свое дело и я не дождалась отсчета дернул интуитивно кольцо.

Дальше стало все проявляться. Система сработала на отлично. Оставалась в течении нескольких минут выставить курс полета по ветру и подготовиться к приземлению. Успев только на секунду уловить момент, преодоления страха я уже приземлился. Не мягко конечно, но уверенно.

— Это было потрясающе, согласись?

Знаю ты также брала тренировочные полеты на Ан-2. Что побудило тебя взять уроки пилотирования?

Мысль о пилотировании первый раз пришла мне в голову как раз во время первого прыжка. Это был момент, когда я уже в полной экипировке поднималась в Ан-2 вместе с другими начинающими парашютистами. Я помню как мы ждали прихода пилотов и в тот момент у меня ещё присутствовало небольшое волнение. Потом пришли пилоты, запустили двигатель... И тогда внутреннее волнение сменилось чувством полного успокоения и доверия. Доверия самолёту, системе и самой себе. В те минуты я прониклась любовью и уважением к этому творению человечества, способного поднять нас на высоту.

Потом я все чаще стала заглядывать в библиотеку нашего ДОСААФовского аэродрома где было очень много учебной литературы по аэродинамике, пилотированию и навигации. Всё это было трудно для понимания, но безумно интересно. Вскоре мою заинтересованность и искренний интерес заметил один из наших пилотов и предложил мне обучение. С того дня я стала брать частные учебно-тренировочные полёты.

— Как люди из твоего окружения отнеслись к выбору профессии пилота ГА и поступлению в летное училище?

Семья всегда искренне поддерживала меня на каждом этапе. Даже во время самых непредсказуемых и неоднозначных ситуаций. На аэродроме все относилось по разному. Кто-то косо смотрел, кто-то искренне поддерживал и верил. Но больше всего поддерживал мой инструктор который учил летать. Я называю его своим «лётным» отцом. Именно он верил в меня больше, чем я сама.

— **Согласен с тобой, поддержка очень важна в начинании нашего пути. Встретила ли ты близких по духу людей в окружении озабоченных небом?**

Могу с уверенностью сказать, что парашютный спорт — это хорошая школа жизни для людей, кто хочет связать свою жизнь с любой областью авиации. Аэродром учит справляться с трудностями и преодолевать любые страхи и преграды. А самое прекрасное — можно найти настоящих друзей пока ждешь погоду. А по дороге, как известно, ждут на аэродроме.

— **Сталкивалась ли ты с нештатными ситуациями в полете?**



ДАВИД СААКЯН

Работал авиамехаником, учится в 206 к/о, старшина отделения

— **Давид, какое твое первое образование?**

Мой путь в гражданскую авиацию начался с детской мечты: «стать пилотом ГА», но поступить в летное училище с первого раза не получилось, и в этом же году я решил поступить СПбГУГА на специальность «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» на заочную форму обучения. При этом я одновременно работал в авиакомпании «Донавиа» авиационным механиком.

— **Что тебя сподвигло на поступление в СПбГУГА?**

Я решил сначала получить авиационное техническое образование, чтобы на шаг быть ближе к своей мечте.

— **Что было наиболее интересным в период обучения?**

Обучаясь в университете, я получал хорошие теоретические знания, которые смог применить позже в своей профессиональной деятельности.

— **Где ты работал до момента поступления в ККЛУ ГА?**

До поступления в ККЛУ ГА я работал в авиакомпании «Донавиа» авиационным механиком, после ликвидации авиакомпании был принят на работу в ПАО «Роствертол» на должность авиационного тех-

ника в лётно-испытательный центр и имел допуск на боевые вертолеты Ми-28, Ми-35 и транспортный вертолёт Ми-26. Но так как мне ближе по душе самолеты ГА, я решил устроиться в авиаконию «Азимут», куда и был принят с дальнейшим обучением на тип RRJ95. После пройденного обучения получил допуск на выполнение самостоятельного технического обслуживания самолёта RRJ95-100 «В1».

— **Что входило в твои обязанности?**

В мои обязанности входило выполнение оперативного технического обслуживания, которое включало в себя выполнение таких форм ТО, как: *Транзит-Встреча, Транзит-Вылет, Daily Check, Weekly check, A-Check*, а также устранение неисправностей в процессе эксплуатации ВС.

— **С какими трудностями ты сталкивался в своей работе?**

Основными трудностями можно считать работу в ночное время суток, а также выполнение ТО на перроне в тяжелых погодных условиях, будь то дождь, снег, ветер, туман.

— **Какой стаж у тебя был перед увольнением?**

Перед увольнением общий стаж составлял 11 лет.

— **Какие дисциплины для тебя более интересны и почему?**

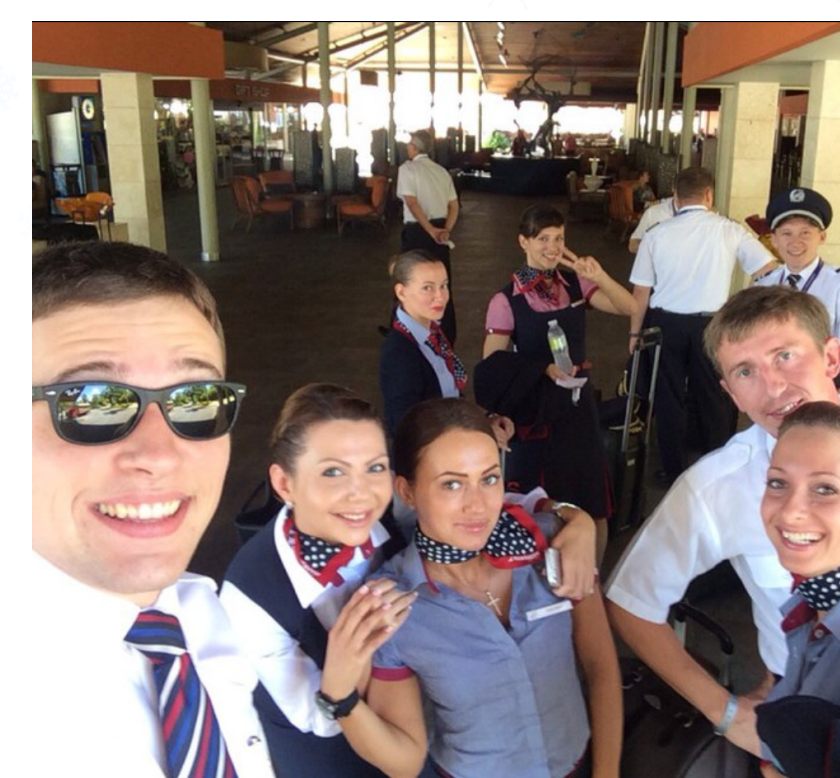
Для меня интересны все дисциплины, так как они связаны с моей будущей профессией.

— **Опыт полученный при работе авиатехником, помогает лучше понимать материал?**

Конечно, опыт полученный при работе авиатехником мне помогает. Ведь многие аспекты предметов, изучаемых здесь, в училище, уже встречались в моей профессиональной деятельности.

— **Кем ты себя видишь через несколько лет после окончания училища?**

Через несколько лет после окончания летного училища я вижу себя частью большой авиационной семьи.



ВЯЧЕСЛАВ ПРОХОРОВ

Работал бортпроводником, учится в 205 к/о, старшина отделения

— **Ты работал бортпроводником, что тебя привело в эту сферу?**

Началось все так. Мне было почти 22 года, я тогда продавал снаряжение для альпинизма и походов, так как сам занимался скалолазанием и ходил в походы с детства.

У меня в то время была девушка, которая с детства мечтала стать стюардессой. И вот она удачно прошла собеседование и приступила к первоначальному обучению. Тогда же я начал узнавать про специфику ее работы, график и путешествия. После чего решил, что тоже хочу попробовать поработать бортпроводником.

— **Ты работал в ТРАНСАЭРО, расскажи про этот опыт. Чем эта авиакомпания отличалась от других в свое время?**



АЛЕКСАНДР И ВЛАДИМИР КАЛАШНИКОВЫ

Учатся в 201 к/о

— **С чего началось твое желание пойти в гражданскую авиацию?**

Наверное, каждому, кто оказывается в этом тесном, но в то же время таком широком мире как авиация, это предначертано судьбой. И не важно, чем он занимался,

я подал заявку в ТРАНСАЭРО, когда они собирались приобрести Airbus A380 в ближайше два года, что очень выделяло их среди других отечественных авиакомпаний. И тогда я сказал на собеседовании, что очень хочу попасть на борт самого большого гражданского самолета. Далее прошел два этапа отбора, ВЛЭК и приступил к обучению.

С первого дня нам рассказывали про корпоративную этику и про то, что мы попали в дружный коллектив, где необходимо поддерживать уважительные отношения с коллегами.

Всего я работал в трёх авиакомпаниях: ТРАНСАЭРО, AZUR air и iFly. И самой запоминающейся для меня авиакомпанией остается ТРАНСАЭРО, так как это была не просто компания, а большая семья с крутыми профессионалами, хорошими людьми, а также с путешествиями с обширной географией, в том числе и на другую сторону планеты.

— **Возникли ли на твоём рейсе нештатные ситуации. Если да, то чем они закончились, и какое участие ты в них принимал?**

Серьезных нештатных ситуаций не происходило за время моей работы. А самая запоминающаяся произошла, когда я находился в кабине пилотов во время посадки на Boeing 737. В тот рейс отказали закрылки, но для пилотов это была обычная ситуация, с которой они справились легко, в свою очередь для меня это стало причиной небольшого стресса. Мы ушли на второй круг, зашли на посадку с более высокой скоростью и удачно приземлились.

— **Насколько реалистичным и грамотным было бы решение снова ввести этот тип в училища ГА?**

Как показала практика, данный тип самолёта является очень удобным для обучения, и с этим мнением согласится каждый. Но нельзя останавливаться на достигнутом, ведь когда-то и Ан-2 был новинкой. Прогресс не стоит на месте, и самолёты, летающие сегодня, имеют современное оборудование, что повышает уровень безопасности полетов, а тем самым и нашу безопасность.

— **Стараешься ли ты передать свой опыт молодым ребятам?**

Передавать опыт нужно с тем же энтузиазмом, с каким он и был получен. Ведь знания передаются нам от предков из поколения в поколение, и нарушать такую традицию будет неправильно. Особенно, по моему мнению, если это касается профессиональных навыков. Только тогда, когда мы хотим отдавать больше, чем получать, мы становимся личностями, становимся профессионалами своего дела.

— **С какими типами ВС ты знаком?**

Я много времени изучал самолёт-тренижник Ан-2, который уже долгое время верой и правдой служит делу гражданской авиации. Очень многим этот самолёт подарил дорогу в небо. Он неприхотлив в обслуживании и нетребователен к уровню пилотирования. Ан-2 был создан величайшим конструктором О. К. Антоновым и стал настоящим произведением искусства в самолётостроении.

— **Расскажи немного про имеющиеся у тебя допуски. Какие они бывают, и какие есть у тебя?**

В ТРАНСАЭРО компания старалась обучить всех бортпроводников на все воздушные суда, которые имелись в парке авиакомпании. Таким образом я имел допуски на самолёты Boeing 737-500 / 737-800 / 757 / 767 / 777 и 747. В дальнейшем, когда я работал в другой авиакомпании, я получил допуск на Airbus 330.

Конечно же самым впечатляющим самолётом для меня был Boeing 747, из-за его колоссальной массы и размеров.

— **Насколько я знаю, бортпроводники могут находиться в кабине пилотов в момент взлёта и посадки ВС, делал ли ты так?**

В ТРАНСАЭРО, как и во многих других авиакомпаниях, когда ты — бортпроводник-стажер, на время взлёта и посадки тебе разрешают находиться в кабине пилотов в кресле обзорера. И в первый свой стажерский полёт, когда я зашёл в кабину то для себя все понял. Я понял, чем хочу заниматься и к чему хочу прийти в профессиональном отношении.

— **В какой момент появилось желание изменить профессию или как ты пришел к этому?**

Поработав бортпроводником я ближе узнал и профессию пилота. По крайней мере то, что касается графика работы, смены часовых поясов и т.д. Я понял, что мне нравится такой образ жизни, и я хочу к нему прийти. Еще хочу сказать, что прежде чем выбрать такую непростую профессию на всю жизнь, было бы неплохо поработать в этой сфере, чтобы понять, подходит ли такая жизнь для тебя.

— **Насколько реалистичным и грамотным было бы решение снова ввести этот тип в училища ГА?**

Как показала практика, данный тип самолёта является очень удобным для обучения, и с этим мнением согласится каждый. Но нельзя останавливаться на достигнутом, ведь когда-то и Ан-2 был новинкой. Прогресс не стоит на месте, и самолёты, летающие сегодня, имеют современное оборудование, что повышает уровень безопасности полетов, а тем самым и нашу безопасность.

— **Стараешься ли ты передать свой опыт молодым ребятам?**

Передавать опыт нужно с тем же энтузиазмом, с каким он и был получен. Ведь знания передаются нам от предков из поколения в поколение, и нарушать такую традицию будет неправильно. Особенно, по моему мнению, если это касается профессиональных навыков. Только тогда, когда мы хотим отдавать больше, чем получать, мы становимся личностями, становимся профессионалами своего дела.

Составители: Каплунов М. (205 к/о), Козлов А. (205 к/о).

Беседовал с курсантами Степанов П. (201 к/о).