



«ВАЖНО, ЧТОБЫ РЕБЯТА ШЛИ В АВИАЦИЮ»

«По моему мнению, подготовку к летной профессии следует начинать значительно раньше поступления в летное училище. Это вопрос государственного значения»

Михаил Громов

О наступившем кадровом голоде в авиации (которую, кстати, «сверху» провозгласили приоритетной отраслью в стране!) говорят давно и с тревогой многие. Однако положение дел остается прежним: серьезное противоречие между необходимостью в высококвалифицированных кадрах для авиации России и возможностями государства по их профессиональной подготовке угрожающе нарастает. Более того, наши отечественные авиаперевозчики уже вслух мечтают о привлечении иностранных пилотов! Необходимость создания системы подготовки профессиональных кадров в нужном количестве для обеспечения потребностей всех видов авиации очевидна. И решать вопросы современной профессиональной подготовки большого количества летчиков требуется сейчас: ведь за год-два летчика не «вырастишь»!

Озабоченность кадровыми вопросами в авиации проявляют больше всего сами летчики. Они пытаются достучаться наверх, туда, где принимаются решения, откуда «спускаются» средства. И сами разрабатывают концепции, понимая, что промедление смерти подобно.

«Концепция подготовки авиационных лидерских кадров» разработана летчиками, братьями Селивановыми. Валерий Петрович, летчик-инспектор Дальней авиации, военный летчик 1-го класса, полковник, начальник отдела Авиации Общего назначения в центральном аппарате ГА, линейный пилот ГА, и Виталий Петрович, военный летчик-

инструктор, заслуженный летчик-испытатель РФ, начальник летной службы ФГУП «ЭМЗ им. В.М. Мясищева», начали работать над этой концепцией пять лет назад.

Журнал «Авианорама» обратился с вопросами к одному из авторов этой концепции.

– Виталий Петрович, вам предлагается создание экспериментального авиационного кадетского корпуса (ЗАКК) с фундаментальной летной подготовкой для обучения и воспитания лидерных авиационных кадров из воспитанников в возрасте от 12 лет. Не слишком ли раннее начало для занятий авиацией?

– При определении начального возраста обучения мы анализировали старую российскую систему, когда дворянских детей отдавали в кадетские корпуса с 12 лет. Концепция возникла не на ровном месте, для нее в истории российской авиации достаточно предпосылок. Начальный возраст летного обучения подсказал и опыт работы юношеских планерных школ, которых в 1970–1980-х годах было весьма много.

Вековой опыт подготовки авиационных кадров показывает, что для профессиональной надежности и гражданской ответственности летчиков раннее обучение искусству пилотирования наиболее эффективно. С 12–14 лет у подростка формируются способности к обучению пилотированию и профессионально важные качества летной деятельности. Именно в это время подросток нуждается в настоящем деле – важном, ответственном и престижном: таким делом

могут стать полеты. Мало звать в авиацию только рассказами о ней, необходимо привлекать ребят настоящими летательными аппаратами, и делать это должны лучшие наставники – инструкторы. В целом концепция соответствует нестареющему лозунгу ДОСААФ: «От модели – к планеру, с планера – на самолет».

– Обеспечение летательными аппаратами, наверное, самый проблематичный вопрос в реализации вашей концепции?

– При выборе ЛА для программы кадетского корпуса мы учитывали несколько критериев: историзм в освоении человеком «пятого океана», простота и безопасность освоения полета, минимальная стоимость ЛА при достаточной эффективности, желание подростков летать с раннего возраста.

Начинать, например, следует с теплового азростата: на нем можно познать с простейшим способом создания подъемной силы, показать красоту свободного полета. Планируется последовательное обучение полетам на планерах, сверхлегких и спортивных самолетах. При этом нужно обеспечить максимум самостоятельности в освоении ЛА, минимум «провозок» и «кнатаскиваний» в контрольных полетах. Очень важно раннее обучение высшему пилотажу, освоение разнотипных ЛА, с элементами подготовки летчиков-испытателей, расширение кругозора в ознакомительных полетах на вертолетах, мотодельтапланах, гидросамолетах. Найдутся ЛА для

«Конкурс в летные училища, по данным на 1979 г., составлял в среднем от 15 человек и выше на одно место. Это количество абитуриентов давало возможность проведения качественного профессионального, психологического, медицинского отбора и сдачи теоретических экзаменов при достаточной конкуренции».

Начальник кафедры морально-психологического обеспечения (боевых действий авиации) ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина доктор психологических наук Н.Д. Лысаков в статье «В бой пойдут одни старики?», «Авианорама», № 2, 2009.

«В результате мы имеем в ВВС:

- отсутствие необходимой летной практики более чем у 40% летчиков;
- стойкую тенденцию к снижению летного долголетия (средний возраст летного состава, допущенного к летной работе не превышает 35 лет!);
- отсутствие конкурса в летные училища (1-1,5 человека на место)».

Начальник ФГУ «7 ЦВКАГ», где проходят заключительную медицинскую комиссию летчики, кандидат медицинских наук А.Д. Зубков в интервью «Обусловлено факторами летного труда», «Авианорама», №6, 2007.

всех видов обучения пилотов, только нужен честный конкурс на разработку и постройку необходимой техники.

Программа обучения составлена из расчета 300 часов общего налета для каждого выпускника ЭАКК, из них 175 часов – самостоятельно. Это в полтора раза больше, чем у выпускников летных училищ.

– Все, как всегда, упирается в отсутствие финансов. Какова цена вопроса – реальна ли стоимость такого обучения?

– А сколько сейчас расходуется средств для подготовки летчика? И насколько эффективно? По стоимости эти 300 часов равны восьми часам налета на Як-130 или двум часам на Су-27. Учебный налет вовсе не обязательно прово-

данскую авиацию его уже никто не возьмет. Получается, что расходуются огромные средства, а наши основные ударные силы – штыки (первоклассные летчики) – в армии почти не задерживаются. Готовим и списываем, опять готовим и опять списываем! И все это делается уже не один десяток лет.

Совершенно по-другому обстоит дело в США. Средний возраст палубных летчиков 25 лет, редко 30. У них нет училищ гражданской авиации, и при том же возрасте ухода с военной службы их летчики продолжают летную работу пилотами авиакомпаний до 65 лет. Так могут быть реально объединены интересы личности (летчика) и государства (ВВС и ГА).

Мы предлагаем прорыв в организации и методике летного обучения. Заб-

щими учеными Российской академии образования (РАО) в области проблем человека в авиации и космонавтике. Пытались от Клуба Героев получить грант общественной палаты, писали письмо Президенту.

Россия должна остаться мировой авиационной державой. Именно из российских школ авиаторов выходили всемирно известные летчики, штурманы и инженеры.

Всем ясно, что большие средства, вкладываемые в подготовку летчика-профессионала, должны долго работать на государство и использоваться полностью до его выхода на пенсию по возрасту. Выстраивание такой перспективы для «человека летающего» позволит в итоге поднять конкурс в летные училища до 100 человек на место, повысить престиж летных профессий, резко повысить профессионализм и боевую готовность ВВС, профессионализм гражданских пилотов, развитие авиационных видов спорта. С открытием ЭАКК появляется точка опоры для глубокого преобразования ВВС и российской авиации в целом.

– То есть создание ЭАКК могло бы стать прецедентом, который произвел бы поворот в сознании современных ребят?

– Конечно! Ведь ребятам так не хватает сейчас современного «образа положительного героя»! В Москве уже открыты кадетские корпуса (есть и морской кадетский корпус, спецшко-

«Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе авиатехники. Речь – о жизни наших граждан: и экипажей, и пассажиров»

В.В. Путин, совещание по развитию авиационной промышленности и авиационной деятельности, 19.12.2006 г., Кремль. «Российская газета» – Центральный выпуск № 4252 от 20 декабря 2006 г.

дуть на дорогостоящей боевой технике. Налетать 10 часов на более простой технике важнее, чем совершить всего один вылет на боевой. Выпускникам летных училищ сейчас из-за малой летной практики до летчиков-профессионалов очень далеко.

Те деньги, которые сейчас расходуются в ВВС на уже немолодых летчиков, чтобы «подогнать» их к 1-му классу перед уходом на пенсию (списанием с летной работы), можно потратить с гораздо большим эффектом на подростков, обеспечив им ранний выход на уровень первого класса, и тем самым увеличив период их активной службы (в 1-ом классе) в 3 раза.

Из комиссии по присвоению классной квалификации в ВВС сообщают, что средний возраст присвоения военному летчику первого класса составляет 37 лет! На подготовку летчика затрачиваются большие государственные деньги: на сравнительно недорогом истребителе МиГ-29 подготовка на первый класс обходится в 50 млн рублей (или 93,4 кг золота!). Не успев получить первый класс, летчик уже отправляется на пенсию. А если он списан по здоровью, то и в гражд-

лаговременно ознакомить и научить в подростковом возрасте фундаментальным основам летной профессии, отработать программы обучения, исходя из возможностей подростка, а не из возможностей, как всегда было, служб обеспечения. По большому счету, планируется провести крупную практическую научно-исследовательскую работу. В итоге отработать лучшую (на мировом уровне) программу летного обучения, с использованием самой современной техники,


«Самое надежное устройство в любом самолете – это хорошо обученный пилот»

Лозунг на стене одного из зданий Центра безопасности полетов США

и создать образцовое учебное заведение. По отдельным элементам система проверена и опробована и в Советском Союзе, и в Германии, но в целом о ней пока только мечтают. Даже американцы (Ричард Бах «Школа совершенства»).

– И как продвигается ваша концепция в жизнь?

– Пока только теоретически. Идея создания ЭАКК поддерживалась в комитетах Государственной Думы, руководством ВВС, службой безопасности полетов авиации Вооруженных Сил и веду-

лы), и Лужков собирался создать самый лучший кадетский корпус – авиационный. Но логичнее такому авиационному учебному центру, школе юных летчиков, аэроклубу, кадетскому корпусу – как ни назови – быть открытым в Жуковском! Для центра авиационной науки важно, чтобы ребята шли в авиацию. А для этого нужно, чтобы ребята были рядом с самолетом, могли его потрогать, ощутили чувство полета. 

Беседу вела Ольга КАРЕЛИНА