

Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке

Наш собеседник - инженер-пилот 1 класса, командир экипажа самолёта Ан-24 Георгий Львович Зимин. Однако речь пойдёт не о гражданской авиации. Право поступить в лётное училище Зимин получил, налетав за три года более 100 часов на самолёте Як-12М в Магнитогорском аэроклубе имени дважды Героя Советского Союза космонавта П. Р. Поповича. Мы беседуем с человеком, который реально знает о кухне советского аэроклуба изнутри. Итак, начнём.



Г. Зимин. летчик-спортсмен магнитогорского аэроклуба. 1978 год

- Георгий Львович, в моём представлении лётчик - это профессия мечты, то есть она должна позвать человека за собой. Когда Вас позвало небо?

- Интересный вопрос. Дело в том, что, как ни странно, в первом классе, когда все пацаны хотели быть летчиками и космонавтами, я единственный, кто хотел быть моряком. Но потом прочел книгу «Записки штурмана» знаменитой нашей летчицы Марины Расковой и захотел стать лётчиком. А тут еще в Белоречк приехал в отпуск двоюродный брат отца, который был командиром эскадрильи Ан-2 на Севере, дядя Саша Лещёв. Помню, посадил он меня на колени и рассказывал этапы посадки самолета. Так что многое про самолёты я знал ещё в начальных классах. И любительское фото кратера вулкана Ключевская сопка, сделанное дядей Сашей с борта Ан-2, я тоже видел ещё ребёнком. Потом первый полёт на самолёте довершил начатое.

После 3-го класса мы с семьёй улетали из Белоречского аэропорта в Уфу. Представьте: прекрасный, солнечный день, двухмоторный ЛИ-2 стоит на поле, экипаж – два человека в темно-синих брюках и нейлоновых рубашках с закатанными по локоть рукавами (писк моды тех далёких дней). Незабываемый полёт над нашими Уральскими горами. В общем, к моменту посадки в Уфе, я уже твердо знал, что хочу быть пилотом гражданской авиации. Задержки в достижении этой цели по времени были, отклонения по курсу - никогда.

- Расскажите, с какой целью и при каких обстоятельствах Вы попали в аэроклуб?

- После моего первого неудачного поступления в лётное училище я поступил на технологический факультет Магнитогорского горно-металлургического института. А в Магнитогорске был мощный аэроклуб.

Цель моего прихода туда была простая и понятная - проверить себя на пригодность к лётной работе. Вот только исполнить её оказалось непросто. На первом курсе института нас, как водится, послали на картошку. А когда мы с неё вернулись, и я пришёл в аэроклуб, то выяснилось, что уже прошли медицинская и мандатная комиссии, а из-за большого наплыва желающих летать набор закрыли. На следующий год я уже в первых числах сентября примчался на аэродром. Прошёл медкомиссию и в назначенный день пришёл на мандатную комиссию. И вот тут меня ждал неприятный сюрприз: меня категорически не хотели брать. Мотив был следующим: студенты и в институте не учатся, и летать толком не летают. Затем меня попросили выйти и подождать за дверью. Минут через 10 выходит инструктор в новеньком лётном кожане и говорит мне: «Слушай меня внимательно, парень. Меня зовут Анатолий Семёнович Васючков, я твой земляк, родом из села Узян. Обстановку ты видишь. Но в твою пользу есть одно обстоятельство. На полёты должны выйти 10 человек, а заявлений подано всего 12. Короче, я за тебя поручился. Приходи 1 декабря на занятия. Не подведи меня, земляк». Кстати, я и в журнале был записан не по алфавиту, а последним по списку.

Я не могу сказать, что Васючков контролировал каждый мой шаг в аэроклубе, но так получалось, что в нужный момент он всегда оказывался рядом и давал мне нужные и полезные советы... Недавно я получил известие о его кончине, оно меня очень огорчило...

Далее события развивались следующим образом. Первый отсеялся через неделю, он жил в Агаповке, а частных маршрутов тогда не было, где-то в двадцатых числах декабря другой парень говорит: «Парни, а у меня завтра свадьба!» Мы его стали поздравлять, а он в ответ: «Знаете, ребята, я тут ходил на занятия с вами и понял, что это не моё». Встал и ушёл из класса. Как видите, поговорка: «Первым делом - самолёты, ну а девушки потом», - имеет исключения. Ну а мне нужно было решать свои проблемы. На носу была сессия в институте. Естественно, все студенческие развлечения, вечеринки, танцы - всё это отлетело напрочь, жизнь была поставлена конкретно: учеба в институте и аэроклуб.

- Что лично Вам дал аэроклуб?

- Прежде всего, наверное, интересно знать, подвёл я своего земляка А. С. Васючкова или нет? Судите сами. За три года полётов в аэроклубе я налетал более 100 часов, выполнил 4 прыжка с парашютом, мне был присвоен 1-й разряд по самолётному спорту. Дела в институте шли тоже нормально. Во всяком случае, стипендию я получал всегда. Кстати, в сессию зачётка и портфель с конспектами летали со мной в самолёте.

Аэроклуб дал уверенность в себе - это первое. Второе и самое главное: он дал пропуск в лётное училище гражданской авиации. В-третьих, это отношение к делу и работе. В авиации мелочей нет. Всё нужно делать хорошо и вовремя. Это всё заложено в аэроклубе. В воздухе ты можешь допустить множество ошибок, а расплата за них только одна - это твоя жизнь и жизнь пассажиров. Об этом нужно помнить всегда. Ну, а четвертое - техника пилотирования. Впоследствии в «Аэрофлоте» я никогда не имел проблем с техникой пилотирования. Дело в том, что аэроклуб имел две функции: массовая подготовка пилотов к обороне страны и спортсменов высшей категории для международных соревнований. И требование системы ДОСААФ были ко всем едины: тебя воспитывают, как будущего чемпиона. Вот поэтому там шла борьба за каждый градус курса, за каждый градус крена. Чистота и красота - это прививались буквально с первых полетов. И это осталось на всю жизнь.

- Как Вы думаете, почему закрылся аэроклуб в Белоречке?

- Начнем с ремарки. Мы живем в городе металлургов, где каждый житель знает, что килограмм проволоки и метр каната имеет свою стоимость и себестоимость. В авиации всё приводится к расчету себестоимости одного летного часа летательного аппарата самолета, вертолета, планера и т.д. Выглядит это так. Стоимость самолета делится на назначенный общетехнический ресурс, и эта цифра умножается на три. Детальный расчет должен быть близок к этой цифре с точностью плюс-минус 10 процентов.

Аэроклуб в Белоречке был закрыт в 1956 году.

Что же тогда случилось? ДОСААФ снял с эксплуатации самолёт ПО-2 и перешёл на эксплуатацию самолетов Як-18 и Як-12. Так вот, себестоимость одного летного часа самолета Як-18 была в 2,5 раза больше, чем у самолета ПО-2. Теперь видно, что нашим аэроклубом просто пожертвовали из



Самолет Як-12М салится на лыжах

финансовых соображений. Правда, я ещё подозреваю, что к этому времени парк учебных планеров был тоже основательно подрабит, потому что они эксплуатировались почти десять лет после войны.

А на остатки денег была построена автошкола, которая благополучно существует и по сей день. Примерно так всё и вышло.

- Как финансировали советские аэроклубы?

- Большую роль в организации деятельности аэроклуба тогда играло государство, которое имело четкие обязанности. Первое - государство поставляло ГСМ (авиатопливо и авиамасла). И второе - зарплата работникам аэроклуба тоже шла по линиям государства.

Первый пункт влиял на регулярность полетов, второй подтверждал: пусть люди и мало зарабатывали, но они свои деньги получали вовремя. Всё понятно. И взносы. В советское время по 30 копеек платили все: и рабочие, и студенты. Не платили только школьники. Те, кто летал непосредственно в аэроклубах, тоже платили взносы. В общем, летчики платили 5 руб. 10 коп.

А вот дальше начинается самый интересный момент. Была такая замечательная вещь, как лотерея ДОСААФ, которая разыгрывалась 2 раза в год. Она пользовалась в стране большой популярностью. Например, автомобиль «Волга» ГАЗ-24 можно было в советское время выиграть только в этой лотерее. Естественно, народ с удовольствием покупал билеты, но половина с продаж этой лотереи шло на нужды ДОСААФ. Так вот, самолеты Як-52, к примеру, с денег этой лотереи были заказаны в Румынии. Потом построили мощнейшие, шикарные дома обороны, которые, если называть вещи своими именами, были настоящими дворцами. Здесь нужно сделать маленькую ремарку. Вся собственность, которая принадлежит ДОСААФ, - это общенародная собственность. Вряд ли в стране найдется собственность более народная, чем собственность организации ДОСААФ.

- Из каких структурных подразделений состоял аэроклуб в советское время?

- Дело в том, что в годы Великой отечественной войны из воспитанников аэроклубов было укомплектовано 600 авиаполков. Получается, система ОСОАВИАХИМ-ДОСААФ сыграла огромную роль в победе над врагом. Излишне говорить, что Генштаб и Главный штаб ВВС крепко усвоили этот урок. Поэтому государство поддерживало и развивало ДОСААФ. Стандартный аэроклуб областного города состоял из следующих подразделений (правда, в аэроклубах их называли звеньями): авиамodelьное (секция, лаборатория и т.д.), парашютное, планерное, самолётное или вертолётное звено.

Начнём с авиамodelьного. Кстати, у нас оно называлось авиамodelьная лаборатория. Возглавляли звено, как правило, маститые спортсмены-авиамodelисты. Эта структура получала централизованно авиамodelьные движки и материалы для моделей. Участие в зональных и всесоюзных соревнованиях было обязательным. Для постройки серьезной модели нужны прочные знания по аэродинамике, технологии, основам прочности и т.д. Воспитанники этой структуры шли либо в летные, либо в технические авиаучилища, где из них получались хорошие лётчики, техники и инженеры - основа современной авиации.

Далее шло парашютное звено, самое массовое. Отмечу, чтобы выполнить самостоятельно парашютный прыжок, нужна смелость. Кроме того, подмечен ещё один интересный факт. Во время прыжка немало дурости из молодых голов вылетает. Очень полезный вид спорта! Основная проблема - в отсутствии самолёта для выброски парашютистов, ведь для Белорецка Ан-2 - очень дорогое удовольствие.

Приступим к обсуждению планеров. И начнём разговор с того, что все мы патриоты, любим наш очень красивый город. Однако у него есть ещё одно достоинство, о котором знают лишь немногие авиаспециалисты. Наш Белорецк является идеальным местом для полётов на планерах.

После войны аэроклуб в Белоречке был планерным. И двухместные планеры летали в нём замечательно, а самолёт ПО-2 использовался только для выброски парашютистов и как буксировщик. В настоящее время двухместный учебный паритель стоит 400-500 тысяч, что в разы дешевле самолётов. Планер запускается в воздух тремя способами. Первый - с помощью самолёта-буксировщика. Второй - с помощью лебёдки. Третий способ - с помощью резиновых амортизаторов со склона горы. Моё мнение, что необходимо пригласить в город планерную экспедицию, чтобы профессионалы ещё раз познакомились с нашим городом и аэродромом, полетали и дали рекомендации, в каком направлении нам двигаться.

Теперь о самолётах. Много лет назад белоречане скинулись и купили самолёт У-2, который полностью отвечал поставленной цели. Это была простая, надёжная летающая парта. Парадокс ситуации заключается в том, что нам, потомкам, не на что скидываться. В стране не выпускают простого, надёжного, лёгкого, учебного самолёта. Меня спросят: а как же Як-52? Отвечу. Хороший самолёт, но это учебная машина второго класса. И специалистам это было понятно ещё до перестройки, когда ставился вопрос о создании для ДОСААФ простой летающей парты. К слову, у ЯК-52 себестоимость одного летного часа 14-15 тысяч рублей. Минимальная годовая программа 30 часов. Получаем, чтобы обучить одного курсанта на самолёте Як-52, нужно затратить 450 тысяч рублей в год. Такая арифметика.

Если речь идёт о создании аэроклуба только в Белоречке, то можно подобрать самолет-иномарку. Выбор есть, границы открыты. Главный вопрос - деньги, 60-80 тысяч евро.

- Для чего создавались аэроклубы?

- Прежде всего аэроклуб был нужен для обороны страны. При подготовке лётного состава самым длительным был период от первого занятия и до момента, когда ученик совершил первый самостоятельный вылет. Как правило, проходило 9 месяцев. В годы Великой Отечественной этот срок удалось сократить до 6 месяцев. Причём были ведь и такие люди, кто не смог вылетать самостоятельно. А вот лётчики аэроклубов, имеющие налёт не менее 50-60 часов, сразу попадали в учебно-боевые полки и уже через 2-3 месяца шли в бой. В СССР на всех лётчиков-спортсменов ДОСААФ, налетавших не менее 100 часов, штабы аэроклубов оформляли документы в военкомат, в военное время они подлежали призыву только в авиацию.

Вторая важная функция - это профессиональный отбор, реальная возможность проверить себя на верность небу и на способность управлять самолётом. Грубо говоря, это элементарная сортировка на способность к лётному обучению.

Краткая ремарка. В Америке, только по официальным данным, более 150 тысяч пилотов-любителей. Если перевести эту цифру на язык генштаба, то эта страна всегда готова к войне.

Продолжение следует.

Источник:

Зимин, Г. Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке : [беседа с инженером-пилотом 1 класса, командиром экипажа самолета Ан-24 Г. Зиминим / записал И. Разин] / Г. Зимин. – Текст : непосредственный // Белоречкий рабочий. – 2019. – 13 августа. – С. 3.

Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке

Продолжение.

Начало в номере за 13 августа 2019 г.

- Расскажите об одном лётном дне в аэроклубе. Как конкретно осуществлялись полёты?

- Лётный день в аэроклубе начинался с подъёма в 4 часа утра. В 4.20 нужно было сесть в трамвай № 1, а через 30-40 минут, примерно к пяти утра, от остановки трамвая мы шли километра два пешком до аэродрома. Там первым делом к фельдшеру. Она проверяла пульс и делала отметку в рабочей книжке о допуске к полётам. Далее принималось решение о начале полётов, проводился инструктаж, самолёты готовили к полётам. Летом поднимались четыре борта, зимой - два.

Самолёт нужно было отшвартовать, расчехлить, проверить наличие воздуха в воздушной системе. Но самое трудное - принести аккумулятор (его марку 12-САМ-28 я запомнил на всю жизнь). После того, как мы вдвоем доносили его до места, шли за парашютами. Спасательный парашют С-4 укладывался в специальную чашку, а вытяжная фала крепилась к колечку.

Кстати, девчата нашего аэроклуба были освобождены от переноски парашютов и тем более аккумуляторов. На полёты они несли шлемофоны и планшетки. Каждая группа готовила и отвечала за свой самолёт. Заключительный аккорд: техник устанавливал аккумулятор и вместе с инструктором опробовали двигатель. После чего самолёт считался готовым к полёту.

С момента взлёта первого самолёта и до момента посадки крайнего (стартовое время) составляло не более 6 часов. На каждого курсанта планировался час налёта. После полётов самолёты заправляли топливом и весь процесс повторялся в обратной последовательности. Перефразируя известную поговорку, получалось: «Любишь летать, люби и тяжести носить».

Но была и «вишенка на торте» - стартовый завтрак. На всех, кто был включён в плановую таблицу, выдавались талоны в столовую ММК, откуда нам привозили еду.

- Какие впечатления после первого прыжка? Есть ли разница, какой раз прыгаешь?

- Честно говоря, я не поклонник спорта смелых, но всё, что положено по программе подготовки лётного состава (а это шесть прыжков), я честно выполнил.

Итак, первый прыжок. Раннее тихое утро, солнце уже встало. Я среди своих коллег был единственным, не имеющим прыжков, поэтому меня выбросили первым. Падаю вниз головой, за спиной треск (это купол основного парашюта выходит из чехла и раскрывается). Честно говоря, сильные впечатления. Дальше - динамический толчок. Проверяю исправность купола и строп, отсоединяю фалу запасного парашюта. И с этого момента начинается эйфория! Получаешь огромное удовольствие. Кто прыгал, тот знает.

Нас выбрасывали парами, так мой напарник от избытка чувств исполнял арию из оперы, по моему: «Тореадор, смелее в бой». Так что свой первый прыжок вспоминаю с огромным удовольствием.

А вот дальше гладко было не всегда. Впечатления от каждого нового прыжка - разные. Но опыт - точно самый важный момент в этом деле.

Второй прыжок мы делали перед первым самостоятельным полётом. Тогда на аэродроме проводилось зональное первенство по парашютному спорту, естественно, полёты самолётного звена были прекращены на неделю.

В назначенный день мы пришли на аэродром. С утра был ветер, и решение о прыжках принимали долго. В первый подъём выбросили спортсменов, за ними нас, будущих лётчиков. Я

вышел во второй паре вторым. И мне было хорошо видно, как напарник подходит к земле и его бьёт о землю. Тут же возникла мысль, через несколько секунд со мной будет то же самое... Крепко меня тогда приложило. Сгоряча вскочил, но купол парашюта Д-1-8 по площади сопоставим с парусом приличной яхты, поэтому на ногах не удержался, меня свалило и потащило по мокрой траве. Что делать, я знал, ищу нижние стропы и тяну, тяну их на себя. Сначала остановился я, а затем купол парашюта послушно погас... Как я тогда ничего не сломал, непонятно до сих пор. От голени до бедра левой ноги был синяк, который прошёл месяца через полтора.

Третий и четвёртый прыжок мы делали зимой. Они мне запомнились только тем, что нам давали унты, ползунки и лётные куртки. А командир звена лично каким-то хитрым узлом привязывал каждому унты к ползункам (это чтобы потом их в снегу не искать).

Дошли до пятого прыжка. Выполнял я его будучи курсантом лётного училища. А какое отношение этот прыжок имеет к ДОСААФ – смотрите сами. История получилась очень поучительная.

Наш отряд выполнял прыжки последним. Поэтому не было спешки, и парашютисты немного расслабились. Выпускающим при выброске был начальник аварийно- спасательной службы, он же замначальника училища. Мужик он был неплохой, но имел один недостаток: откровенно шепелявил. Поэтому всю теорию по парашютной подготовке нам читали его замы. Перед прыжком выпускающий нам объяснил, что когда он кладёт руку на плечо, это команда «Приготовиться». Начинает хлопать по плечу, это команда «Прыжок».

И вот мы на боевом курсе. Дверь самолёта открыта. Стою первым. Мне на плечо легла ладонь. Группируюсь. Долгожданный хлопок по плечу, второй хлопок... Третьего не было, так как я покинул борт самолёта. Парашют раскрылся. Усаживаюсь в подвесной системе, проверяю целостность купола и строп, затем отсоединяю фалу запаски. Теперь можно посмотреть на коллег. Но самолёт быстро удалялся от меня... Из него никто не прыгал. Как говорит современная молодёжь, что-то пошло не так. Борт улетел от меня как минимум на пару километров, потом из него посыпались парашютисты. Ну, наконец-то! И куда же меня выбросили? Смотрю вниз. Очень вовремя я это сделал. С этого мгновения всё остальное для меня перестало существовать, так как подо мной лежало озеро, а приземляться мне предстояло в самый его центр. Парашют ПД-47 был управляемым, что меня и спасло. Натягиваю задние красные стропы, и парашют с горизонтальной скоростью 2 метра в секунду двинулся к берегу. Я рассуждал так: «В любом случае у берега глубина меньше, значит, проблем должно быть меньше». С высоты метров двести стало ясно, что утонуть я не должен, но прямо вдоль берега озера шла полоса грязной бурой жижи. Это заставило удвоить усилия. Мне повезло, береговую черту я пересёк на высоте метров семьдесят. Более того, подо мной оказалась небольшая, но ровная площадка. Приземляться буду здесь! Всё равно ни высоты, ни сил у меня не осталось. Ноги слегка согнуты, ступни - параллельно земле. Всё, как учили в ДОСААФ. В момент касания валюсь на левый бок. Спустя пару мгновений вскакиваю: руки, ноги целы, голова на месте. Купол послушно опустился рядом. Но самое главное, что удалось избежать водно-грязевых процедур.

Слышу рёв двигателя Ан-2, машу рукой, что со мной всё в порядке. Собрал парашюты, двинулся к месту старта. Надо мной сжалились. Тяжёлый трёхосный ЗИС-157, как корабль, покачиваясь, идёт по степи мне навстречу. В машине только шофёр и врач лётного отряда, а на старте встречает старшина роты. Не преминув позубоскалить, что за лётчиками ДОСААФ персональную машину послали, он отводит меня в сторону и говорит: «Сейчас тебя вызовет выпускающий. Запомни, первое: комэск отводил его за хвост самолёта и очень крепко вздул, так что он злой. Второе: выпускающий всё-таки замначальника училища».

Подхожу, докладываю. «Ты где-то прыгал?» - «Так точно!» Я перечисляю название аэроклуба, типы парашютов, высоту выброски и количество прыжков. «Ну вот, а я же не знал, что ты прыгал. Я думал, тебя уговаривать придётся». Я молчу, потому что твёрдо знаю, что проверяющий обязан спросить курсанта, какой прыжок он выполняет. Да, ребята из разведрот десанта и спецназа с сотней прыжков приходят к тебе на прыжки редко, но таких, как я, - каждый четвёртый. А сам думаю: «Правильно тебя вздули, если бы я утонул в этом озере, то вы бы с командиром эскадрильи пошли под суд». Однако я рядовой курсант, воспитывать замначальника училища мне не положено. Но беды в тот раз не случилось главным образом потому, что я получил отличную базовую подготовку в системе ДОСААФ.

Ко мне не было применено никаких санкций. Обязанности второго пилота в экипаже самолёта тогда исполнял наш командир звена. И он просто развлекался тем, что наблюдал, с каким лицом курсанты покидают борт самолёта. (Разные бывают приколы у людей). Командир звена видел, как мне хлопали по плечу, поэтому претензий ко мне и к выражению моего лица не было.

Шестой прыжок не запомнился ничем. Разве только тем, что выпускающий мне не дал сделать седьмой прыжок. Конечно, это была маленькая месть курсанту за предыдущий день. Мне всё стало понятно.

На этом прыжки для меня закончились.

- Добрались до самостоятельных полётов. Как это было?

- Случилось это 9 июля 1976 года. Ровно месяц назад мы первый раз сели в самолёт. В этот раз звено, как обычно, готовилось к полётам. И тут мой инструктор, мастер спорта по высшему пилотажу Владимир Александрович Сомов задаёт вопрос, как я сегодня спал и какое у меня настроение. Выспался я замечательно. И настроение было хорошим. Только к чему бы это? В аэроклубе отношения были спартанскими. Если плохо слетаешь, наказать могли по полной, а вот за хорошие полёты оценка была одинаковой: «нормально». Инструктору я ответил, что всё в порядке, спал я хорошо. «Тогда сегодня я даю тебя на проверку к самостоятельному вылету. Полетишь сам?» - «Да!»

Конечно, волнение было. Тем более, что проверял меня начлёт аэроклуба Юрий Иванович Калинин. Начлёт - личность в клубе легендарная и суровая, пройти проверку у него очень трудно. Стараюсь изо всех сил. Сделали два полёта, зарулили на стоянку. К моему удивлению разноса за полёты не последовало. «Полетишь сам?» - «Полечу!» - «Тогда удачи!»

Самолёт стоит на исполнительном старте. Проверяю работу двигателя, корректирую компас. Всё! К взлёту я готов. Полёты аэроклуба прекращены, и эти 12 минут в воздухе я буду один. В наушниках звучит короткая команда: «Взлёт». Вывожу двигатель на взлётный режим. Самолёт легко оторвался от земли, легко начал набирать высоту. Всё делаю, как учили.



Георгий Зимин после первого самостоятельного полета

Интересно, что несколько секунд для того, чтобы кинуть взгляд на кресло инструктора и убедиться в его отсутствии, нашлось только после пролёта траверса «Т». Сложенные крестом ляжки парашюта на кресле красноречиво это подтвердили. Сам! Теперь всё должен делать сам. Собственно,

всё, как у всех. Также написано и в книжках. Сел я нормально, и мне сразу дали команду на взлет. Второй полёт я выполнил лучше первого. Зарулил, выключил двигатель, затем - на доклад к руководителю полётов. Весь аэроклуб тепло поздравляет... Что творилось от счастья в моей душе - словами не передать. Без сомнения, 9 июля 1976 года - счастливейший день моей жизни.

Летал я в аэроклубе не лучше других, но и не хуже. Постепенно набирался опыта. Старался. Задания на полёты усложнялись. Честно говоря, весь кайф полётов в аэроклубе начинается со второго года. Первый год 11 часов 30 минут идёт вывозная программа, летаешь либо с инструктором, либо с проверяющим. Затем идут проверки с опытными летчиками. И даже когда ты уже сделал самостоятельный полёт, всё равно первые пару полётов в день ты делаешь с инструктором, и только потом летаешь самостоятельно. За первый год получается максимум часов десять.

На второй год обучения картина резко меняется. Ты приходишь на аэродром и летаешь с инструктором всего около полутора часов, а дальше тебя выпускают самостоятельно. И понеслось! Сначала наматываешь круги над аэродромом. Затем самостоятельные полеты в зону на отработку техники пилотирования. И только после того, как молодёжь начинает летать самостоятельно, у инструкторов доходят руки до тебя. Учишься рассчитывать штурманский бортовой журнал, заполнять полётный лист, другую документацию (кстати, и в ВВС, и в ДОСААФ полетная документация была абсолютно одинаковой).

Далее начинаются учебные полёты по маршруту, вершиной которых являются два самостоятельных часовых полёта. После чего ты получаешь допуск к внутриклубным соревнованиям по самолётному спорту. И по результатам допусков тебе присваивается второй разряд по самолётному спорту.

Третий год обучения начался с полётов зимой на лыжах. У нас тогда сложилась непростая ситуация. Один инструктор уволился, другой попал в госпиталь на обследование. Командир звена поделил нас на пары, примерно равные по уровню лётной подготовки, и мы летали упражнение в «зону под шторкой» самостоятельно. Заключалось оно в следующем: тот, кто слева взлетает, при выходе из круга отдаёт управление правому лётчику, а сам закрывается шторками. После чего берёт управление и выполняет полёт по приборам. У лётчика справа свои обязанности в полёте. В следующем полёте меняемся местами.

Потом, уже летом, когда я пришёл на аэродром, мне даже проверочных полётов не дали. Я сразу полетел самостоятельно. За третий год я налетался на «ЯКе» от души.

Продолжение следует.

Источник:

Зимин, Г. Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке : [беседа с инженером-пилотом 1 класса, командиром экипажа самолета Ан-24 Г. Зиминим / записал И. Разин] / Г. Зимин. – Текст : непосредственный // Белорецкий рабочий. – 27 августа. – С. 6. – Продолжение. Начало : 13 августа (№ 65), загл. : Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке.

Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке

Окончание.

Начало в номерах за 13 и 27 августа 2019 г.

- Вам приходилось беседовать с лётчиками, ветеранами Великой Отечественной войны, бывшими воспитанниками аэроклубов?

- Конечно, приходилось. Рассказывали они и как на «лавочкине» (истребитель Ла-5) дрались на Курской дуге, и как на «аэрокобре» (американский истребитель Р-39) воевали на Северном Флоте в Сафоновском полку.

Отдельно отмечу штурмовиков. Я лично знал четырёх человек, воевавших на Ил-2. Они принимали участие во всех мероприятиях, посвящённых той войне, но я никогда не слышал ни от одного из них конкретных воспоминаний о боях. Только повзрослев, понял, что им, видимо, было тяжело вспоминать о пережитом. А вспомнить, конечно, было что. Наш преподаватель училища, лётчик Ил-2, сумел привести из боя самолёт... без хвоста. На стенде, посвящённом Великой Отечественной, была фотография хвостового оперения этого самолёта, причём довольно крупным планом. Вокруг самолёта стояли однополчане и каждый второй держался за голову от удивления: как такое возможно? Левая половина руля высоты, хоть и имела пробоины от пуль, но была на месте, а от правой половины не осталось и следа. От руля направления осталось процентов 25-30, от киля - 65-70 %. Как мы ни старались узнать, но подробностей этого полёта наш преподаватель так и не раскрыл. Преподавал он замечательно, всегда говорил нам: «Из любой ситуации есть выход, - далее следовала долгая мхатовская пауза, - но только нужно суметь его найти». Этот человек имел полное право так говорить.

Расскажу ещё об одной интересной встрече. В институте на кафедре термообработки работал доцент Дмитрий Михайлович Златоустовский. Я знал, что он бывший лётчик-фронтовик, а он знал, что я летаю в аэроклубе. После сдачи экзамена я набрался смелости и спросил его о войне. На мой взгляд, этот разговор актуален и в наши дни.

- В том, что будет война с немцами, не сомневался никто. Вопрос был только во времени. Поэтому среди молодёжи тех лет было принято серьёзно заниматься военной подготовкой. Все куда-то бегали: кто в связисты, кто в артиллеристы...

- Стоп! ОСОАВИАХИМ и артиллеристов готовил? - с удивлением спросил я.

- Ты понимаешь, бегали они в стрелковую секцию, но им на очень серьёзном уровне читали теорию артиллерийской стрельбы, чем ребята очень гордились. Офицеру-артиллеристу нужно хорошо знать математику, а они были студентами технического вуза, так что с математикой проблем не было. Кстати, всю войну они воевали именно в артиллерии. А я бегал в аэроклуб, всюду летал самостоятельно. И вот началась война, призвали меня через месяц после её начала. Сначала в Челябинск. Стоим в строю на аэродроме. Два опытных инструктора-капитана по очереди летают с каждым из нас. С одним делаешь два полёта по кругу, с другим полёт в зону. Обязательно выполняешь штопор и ещё пару-тройку фигур высшего пилотажа. Затем - на посадку. Каждый капитан что-то старательно пишет карандашом в блокноте напротив наших фамилий. Затем они коротко совещаются и снова пишут. Вечером построение, и я получаю назначение и проездные документы в Казань, в учебно-боевой полк для переучивания на фронтовой бомбардировщик Пе-2.

В конце 1941 года мы получили новые самолёты и улетели на фронт. И вот весь 1942-й, 43-й и половину 1944 года я воевал на Пе-2. А дальше беда у меня случилась. Сначала в одном ухе перепонка лопнула, затем в другом. Списали меня с лётной работы. Так как я был студентом (по тем временам человеком очень грамотным), меня оставили в штабе полка.

- Об этом в книжках не пишут,- говорю я.

На что Дмитрий Михайлович возразил:

- Ты даже представить себе не можешь, как много правды о войне ещё не написано!

Ветеран очень высоко отзывался о самолёте Пе-2: высокая скорость, а после сброса бомб и маневренность; два пулемёта. Пе-2 мог постоять за себя в воздухе, что позволяло летать днём без истребительного сопровождения, особенно это было важным в начале войны. Бомбил самолёт с пикирования очень точно. И когда девятка подготовленных опытных экипажей шла на боевое задание, это была грозная боевая сила.

- Георгий Львович, Вы упомянули о девушках, которые тоже были членами аэроклуба. Они также самостоятельно летали?

- Летали на самолётах и вертолетах, прыгали с парашютом в аэроклубах. Это правда. В то время в ВВС девушек не брали, а в «Аэрофлот» они все-таки попадали. Как? Объясню позже. В ДОСААФ девушкам была открыта «зелёная улица». Связано это с тем, что каждый аэроклуб был обязан выставить на соревнования команду, в состав которой непременно должна была входить лётчица-спортсменка. Без неё аэроклуб автоматически получал «баранку». Так что девчата были очень востребованы в ДОСААФ. И наш аэроклуб не был исключением.

Девушки освобождались от тяжёлой работы, но белоручками не были. Когда я пришёл в аэроклуб, у самой опытной лётчицы был налёт 230 часов, а когда уходил - 330 часов (у её подруги - 180 и 280 часов соответственно). Так вот, для сравнения: средний налёт лётчика ВВС, вступившего в 1941 году в войну, составлял 300-400 часов. Наши девчата были хорошими лётчицами. За свою лётную карьеру я четыре раза был в воздухе с женщинами в составе экипажа и ничего плохого сказать о них не могу.



Лётчица Людмила Митюнина в кабине самолета Як-12М.
1978 год

Каждые пять лет в СССР проводился съезд КПСС, и лётчицы аэроклубов с налётом не менее 100 часов писали письмо в президиум съезда с просьбой предоставить им возможность стать пилотами «Аэрофлота». После съезда в Министерство гражданской авиации поступало указание организовать курсы для лётчиц. В результате 30 счастливец приходили в «Аэрофлот» пилотами.

- Вы были свидетелем возрождения магнитогорского аэроклуба. Можно ли что-то из этого опыта использовать в Белоречке?

- Начнём с того, почему и для чего я даю это интервью. Несколько лет назад, когда меня представили бывшему начальнику автошколы З. Ш. Ахибзянову, было особо отмечено, что я когда-то прошёл школу аэроклуба ДОСААФ. Не секрет, что Забир Шакирович мечтал воссоздать аэроклуб в Белоречке. На второй встрече мы с ним уже конкретно обсуждали этот вопрос. Примером мог послужить восстановленный после авиакатастрофы 1995 года аэроклуб в Магнитогорске. Но когда мы встретились в третий раз, он мне сказал следующее:

- Я много думал о нашем аэроклубе, но, к сожалению, даже образцовая автошкола не сможет самостоятельно это потянуть. Нужна консолидация сил и ресурсов всего города. У меня просьба к тебе: дай интервью в газету, чтобы и белоречанам, и руководству стало ясно, что такое аэроклуб.

Я был полностью согласен с этим и дал ему слово, что интервью обязательно появится в нашем «Белорецком рабочем». Так что, если жители нашего города читают этот материал, значит, что своё обещание я выполнил.

Теперь небольшое замечание. З. Ш. Ахибзянов считал, что аэроклуб в Белорецке нужно не создавать заново, а воссоздавать, тем самым был бы перекинут мостик в славное прошлое, обеспечена преемственность поколений. С патриотической точки зрения это гораздо полезнее для воспитания молодёжи. Я с этим тоже согласен. Вернёмся к магнитогорскому аэроклубу. Его возрождение началось с создания общественного совета. И в Белорецке необходимо создать общественный совет по возрождению аэроклуба. Еще один очень интересный нюанс: в Магнитогорске совет возглавляли управленцы с комбината, один - начальник цеха, другой - руководитель службы комбината (не буду называть их фамилий, пожалуй, это не так и важно). Соответственно, идеальным вариантом для Белорецка стало бы руководство совета, состоящее из представителей администрации, Белорецкого металлургического комбината и одного или двух уважаемых бизнесменов города.

В Магнитке администрация оплачивала зарплату работникам аэроклуба и закупала авиационное горючее, а комбинат отвечал за состояние авиационной техники. Понимаю, что данная схема в Белорецке не сработает. Однако общественный совет – орган, координирующий усилия и ресурсы всего города, необходим. Без этой структуры все разговоры о воссоздании аэроклуба бессмысленны.

Перед разговором о деньгах уместно рассказать одну очень поучительную историю. Она произошла в Крыму во времена Советского Союза. В родное село после выхода в отставку вернулся капитан ВВС и пошёл работать военруком в местную школу. Конечно, он стал кумиром всех мальчишек. Как-то к капитану заехал в гости его однополчанин, полковник ВВС, заслуженный военный лётчик. Была организована встреча учеников школы с военным, на которой ребята рассказали о своей мечте о полётах и попросили совета и помощи. Полковник, пользуясь своими связями в ЦК ДОСААФ, сумел «выбить» для школы учебный планер БРО-11. И школьники стали летать на нём по программе юношеской планерной школы. Но самое интересное в этой истории произошло дальше. Пацаны росли, и полёты на резинке им стали неинтересны. Так вот, мальчишки за год сами построили по чертежам ДОСААФ настоящий планер-паритель. Председатель колхоза подарил им списанный трактор МТЗ-80 и новую коробку передач от ЗИЛ -130 для лебёдки. После чего в ЦК ДОСААФ был зарегистрирован школьный планерный аэроклуб, который дал путёвку в небо многим выпускникам школы.

Земляки, иногда шутя-любя мы называем наш Белорецк селом и даже деревней, но всё-таки мы живём в городе. Белорецк имеет интеллектуальные, материальные и финансовые ресурсы значительно больше, чем скромная сельская школа. И заслуженные военные лётчики в нашем городе точно есть. Дело только за желанием воссоздать аэроклуб. Сделать это вполне реально. А вот для следующих этапов развития аэроклуба потребуются деньги. Тут лукавить нечего.

Итак, начнём считать. Для организации парашютных прыжков нужен самолёт Ан-2 (рыночная стоимость 7 млн рублей), к нему - пару десятков парашютов (это ещё 1,5 млн рублей). Подготовка лётного и парашютного составов тоже влетит в копеечку. И это только до начала прыжков, а ведь дальше нужно оплачивать и сами прыжки. Себестоимость лётного часа самолёта Ан-2 превышает 30 тысяч рублей в час. Если мы организуем выброску 500 человек в год, то это уже 750 тысяч рублей.

Кстати, с самолётом для выброски парашютистов тоже проблема. Мало того, что старина АН-2 никогда не блистал своими экономическими характеристиками, самолёт неумолимо стареет, а полноценной замены ему что-то не видно. Теперь о полётах лётчиков. Здесь картина следующая: два самых дешёвых итальянских самолёта по 63 тысячи евро, в сумме 126 тысяч евро (это примерно 9

млн рублей без растоможки). Хорошо видно, что счёт идёт на десятки миллионов рублей. За «авиабанкет» платить придётся нам. Остаётся открытым вопрос, как это сделать? И ответ на него должен дать совет по воссозданию аэроклуба. Повторюсь, без него никуда.

- Георгий Львович, Вы много летали. Неужели в воздухе всегда всё было гладко. Вспомните какой-то особый случай. Например, случался отказ приборов или двигателя?

- Честно говоря, в воздухе мне везло. Я старался бережно относиться к самолётам, видимо, они платили мне тем же. Хотя отказ двигателя на взлёте, на высоте 35 метров был в моей жизни.

- Испугались?

- Нет! Просто времени на испуг не было. Нужно было действовать. Быстро и правильно. А вот удивился я тогда очень сильно. К тому времени в моей лётной работе был перерыв на 10 лет. Тем не менее, я уверенно справился со сложной ситуацией. Руки и ноги на рефлекторном уровне всё выполнили правильно. А удивление было от того: что я наглядно понял, как крепко сидят в таких, как я, знания и умения, полученные в советских аэроклубах и лётных училищах; И нашему государству не мешало бы их восстановить. На этом и закончим.

Источник:

Зимин, Г. Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке : [беседа с инженером-пилотом 1 класса, командиром экипажа самолета Ан-24 Г. Зиминим / записал И. Разин] / Г. Зимин. – Текст : непосредственный // Белоречкий рабочий. – 3 сентября. – С. 6. – Окончание. Начало : 13 августа (№ 65), 27 августа (№ 69), загл. : Серьёзный разговор о перспективах восстановления аэроклуба в Белоречке.