



«Этот Бах слишком любит Россию...»

Кампания травли российских олимпийцев вступает в заключительную фазу, которая 5 декабря может закончиться отстранением нашей сборной от участия в зимних Олимпийских играх в Корее

Пилот по гамбургскому счету



Как сестра за штурвал лайнера «Аэрофлота» и взлететь над облаками

«Один из некоторых...», или Последний из могикан

Три встречи с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым

ТВ7

Полная телевизионная программа на неделю

Лиза АРЗАМАСОВА:
Не будешь же всю жизнь прятаться за очками и косичками!

1 декабря 2017 пятница

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА

№ 83-84 (27169)
Выходит с 19 февраля 1921 года
Цена в розницу – свободная
www.trud.ru



Труд

ВОПРОС «ТРУДА» | стр. 3 | Куда бежать, если заболел родной человек?

А мы ведь собираемся на Луну...

Вторая желтая карточка главе Роскосмоса?

• В ФОКУСЕ •

Громким провалом завершился в минувший вторник запуск ракеты «Союз-2.1б» с 19 спутниками, осуществленный с космодрома Восточный. Это был всего лишь второй старт из новой космической гавани. Полтора года назад на первый запуск приехал Владимир Путин. Тогда руководитель Роскосмоса Игорь Комаров получил от президента строгий выговор за неподготовленность к старту, перенос запуска. Но на этот раз все вообще окончилось полным фиаско...

ВИТАЛИЙ ГОЛОВАЧЕВ
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «ТРУДА»

В начале три ступени «Союза-2.1б» отработали нормально, но четвертая (разгонный блок «Фрегат») привела к аварии. У специалистов несколько предположений: неисправность в аппаратуре спутниковой навигации, принявшей сигналы ГЛОНАСС и GPS, или ошибка в полетном задании. В результате из-за неправильной ориентации разгонный блок с полезным грузом улетел неизвестно куда. Установить связь с космическим аппаратом не удалось «по причине его отсутствия на целевой орбите» (Роскосмос).

Неясно пока, где сейчас полезный груз – на дне океана в виде сгоревших остатков или (что маловероятно) на каких-то орбитах. Большинство экспертов не сомневаются: потеряно все – и столь нужный нам почти 3-тонный гидрометеорологический спутник «Метеор-М» №2-1, и 18 малых аппаратов научного и технологического назначения из Канады, Японии, США, Германии, Норвегии, Швеции и России.

8 аварий

и ЧП случилось в нашей космической отрасли с 2014 года



«Фрегат» – надежный разгонный блок, летает с 2000 года, более 60 запусков и всего одна авария (по другим данным, две). И вот... В последние годы неприятности преследуют нашу космонавтику. С 2014-го, когда Игорь Комаров с новой командой пришли в космическую отрасль, произошло восемь аварий и ЧП: погибли два запущенных грузовых корабля «Прогресс», сгорели при запусках три спутника – «Канопус-СТ», «Экспресс-AM4Р», мексиканский MexSat-1, не вышли на расчетную орбиту европейские спутники Galileo, досрочно выключился при запуске ракетный двигатель «Союза-2.1б», теперь вот потеря «Метеора» и малых аппаратов.

«Это провал, который может нанести серьезный ущерб репутации российской космической программы», – комментирует очередную аварию английская The Independent. «В России происходит необычное количество сбоев при запусках в космос», – отмечает американский сайт spacepolicyonline.com. «В последние годы один неудачный запуск следует за другим, что запятнало репутацию российской космической отрасли», – вторят канадские аналитики на CBC News.

«Одна из главных бед нашей космической отрасли сегодня – некомпетентность «эффективных менеджеров», руководителей на разных уров-

нях управления; стремление громкими пиар-акциями замаскировать реальные проблемы», – заявил «Труду» один из организаторов отечественной ракетно-космической промышленности, экс-министр, Герой Социалистического Труда Борис Бальмонт.

За ЧП, думается, ответят начальники. Вероятно, еще одну желтую карточку получит Игорь Комаров. Возможно, последнюю. А как быть с другими космическими проектами куда большей сложности, намеченными на ближайшие годы и на более дальнюю перспективу? Мы ведь и на Луну собирались, и еще дальше...

с. 3

Ихтиандр не хотел тонуть в болоте

• ПОЧЕМУ? •

Восстановление грунтовой дороги к охотничьим угодьям обернулось для егеря штрафом в 2,5 млн и требованием скрыть и разровнять полуторакилометровую насыпь. По бумагам местное болото числится сельхозугодьями, хотя там давно никто не сеял и не пахал.

МАКСИМ БАШКЕЕВ

Кунашакское охотхозяйство, расположенное на границе Челябинской и Курганской областей, некогда было известно на всю страну. В этих местах любил поохотиться на кабана и острый Георгий Жуков в бытность командующим Уральским военным округом. А ныне хозяйство обветшало. Немудрено: проложенная от трассы грунтовка была так разбита, что штурмовать ее страшно было даже на тракторе. Приезжавшие на охоту курганцы бросали машины в лесополосе и 1,5 км тащили скарб на санках или волокушах.

Осенью 2015 года егеря Ихтиандр Шарипов организовал мужиков: наняли бульдозер, сбросились на солярку и засыпали колдобины землей из прокопанной вдоль дороги канавы. Поднимали грунтовку, где на метр, а где и на все полтора. Работали всю зиму, летом насыпь подсохла и ее разровняли, избавив охотников и местных жителей от необходимости месить грязь.

Но радость оказалась недолгой. По представлению местного управления Россельхознадзора районный суд привлек Шарипова к администра-



Ихтиандра Шарипова обязали совершить чудо...

тивной ответственности, обязав выплатить штраф в 2,5 млн и за свой счет провести рекультивацию земель, которым якобы был нанесен существенный ущерб.

По документам Россельхознадзора болото, по которому проходит грунтовая дорога, числится землями сельхозназначения, причем плодородным черноземом. Правда, за полвека не было ни одной попытки ввести этот участок земли в сельхозоборот. Не родился еще такой агроном... Но бумагам верят больше, чем собственным глазам. Хотя ведь и с юридической точки зрения тут Ихтиандра наказывать не за что. Он ведь не новую дорогу соорудил, а провел ремонт грунтовки, существовавшей здесь еще во времена маршала Жукова. К тому же у «черноземного болота» имеются четверо собственников, и ни у одного нет претензий к егерю. Но суд был скор...

С егерской зарплатой в 5500 рублей у Шарипова на выплату штрафа уйдет 37 лет при условии, что он ни копейки не будет тратить на семью. А требование рекультивировать болото и вовсе выглядит абсурдным. Однако очевидные вещи теперь придется доказывать в Челябинском областном суде.

Вот такая история, такой урок другим энтузиастам. А они еще встречаются на бескрайних российских просторах. В Республике Марий Эл пенсионер Степан Эльтеров 10 лет потратил на то, чтобы сделать проезжей двухкилометровую дорогу от асфальта до своей деревни Соловьи. У местных властей сил и средств на это не нашлось. И пенсионер два лета подряд таскал на тачке гравий и битый кирпич с заброшенных ферм. И в итоге отсыпал дорогу. Что доказывает, что и один в поле воин. Если, конечно, не ставят палки в колеса его тачки. ■

с. 2

Куда б пойти нам с пяточком?

• НА ПРОСВЕТ •

Одобрив федеральный бюджет – 2018, составленный правительством Дмитрия Медведева, депутаты Госдумы, по сути, призвали россиян приготовить еще одну дырочку на пояском ремешке.

АЛЕКСАНДР КИДЕНИС

Министр финансов Антон Силуанов по-бухгалтерски доволен: дебет сошелся с кредитом, бюджет «выполняет все социальные обязательства», поддерживает оборону и безопасность – «это ключевые позиции». С Силуановым согласен глава бюджетного комитета ГД Андрей Макаров: мол, бюджет доказывает, что «спад экономики преодолен, начинается реальный рост». Но ни министр, ни депутат-единоросс никаких стратегических целей главного финансового плана страны на грядущую трехлетку назвать не смогли: ни тебе перестройки экономики, ни роста благосостояния народа. Вера Ганзя, представляющая в Госдуме КПРФ, заявляет: бюджет загоняет страну в экономический и политический ступор. Категоричен и глава фракции «Справедливая

Россия» Сергей Миронов: «Это не бюджет развития, а бюджет стагнации». Но большинство в парламенте не у них...

А нам теперь с этим бюджетом жить. Впрочем, это еще бабушка

Ближайшую трехлетку Кабинет Дмитрия Медведева запланировал по проверенному принципу – «нам бы день простоять да ночь продержаться»

надвое сказала – сним ли? Неудачный документ утвердить в СФ, как Владимир Путин предложил уже в январе «перезагрузить» в стране демографическую политику, а именно: платить бедным семьям на каждого первенца по 10,5 тысячи ежемесячно – до полутора лет, субсидировать ипотеку семьям со вторым и третьим ребенком, продлить еще на два года программу материнского капитала... Переза-

грузка потребует «180 млрд рублей на следующий год и еще порядка 500 млрд на три года», – объявила вице-премьер Ольга Голодец. Идобавила: поправки в бюджет будут внесены немедленно.

Откуда отрежут, пока неясно: 680 млрд – это больше, чем в федеральном бюджете назначено на 2018 год всему федеральному образованию (663,2 млрд). Причем, как говорят в Минфине, даже эту скромную сумму собирали по крупицам: к примеру, студентам вузов к нищенским стипендиям наскребли месячную прибавку всего в 62 рубля, учащимся колледжей по 34 рубля – не хватит на кружку пива.

А еще господин Силуанов накануне заявлял: любое увеличение расходов бюджета на образование, здравоохранение и социальное обеспечение без реформ в этих отраслях может привести к кризису в экономике России. Ибо денег в стране нет. Министр даже затронул взрывоопасную тему: необходимостью сокращения числа получателей социальной помощи из бюджета: мол, в стране семь человек из 10 получают поддержку государства, хотя нуждающихся куда меньше...

с. 2

люди с улицы

Под елкой ждет сюрприз

Маркетологи рассказали, что на Новый год россияне часто презентуют близким парфюмерию, смартфоны и шоколадные наборы. Но, наверное, каждый мечтает о неожиданном и приятном сюрпризе. Мы спросили взрослых, что они хотели бы увидеть под новогодней елкой.



ВИТАЛИНА ПАВЛЮКОВА

БАРИСТА

– Пожалуй, не отказалась бы от нового телефона. А если финансы позволят, то мечтаю получить в подарок поездку по Европе. Друзья разбросаны по миру, хорошо бы повидаться.



ТАТЬЯНА СОКОЛОВА

ХИМИК

– Мелочей, безделушек – ничего такого не нужно. Но вот от путешествия я бы не отказалась! Судовольствием поехала бы по России – в Казань, например!



ЮРИЙ ДВОРЕЦКИЙ

РАБОЧИЙ

– Лично для себя я хотел бы уютку. Стал бы общаться с детьми по «Скайпу», смотрел бы, что в мире творится. В телевизоре сейчас одна реклама, а в Сети что хочешь можно найти.

СПРАШИВАЛА НАДЕЖДА КОВАЛЕВСКАЯ

курсы валют \$58,5814 (+0,2503) €69,5185 (+0,3145)

Внимание!

С 1 сентября во всех почтовых отделениях России начинается основная подписка на 1 полугодие 2018 года. Во всех почтовых отделениях России

ПО КАТАЛОГУ МАП «КАТАЛОГ РОССИЙСКОЙ ПРЕССЫ»

10225

ВЫПУСК «ТРУД7»+«ТРУД» (ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК)

ОБЪЕДИНЕННЫЙ КАТАЛОГ ПРЕССА РОССИИ «ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ»

ЕЖЕДНЕВНЫЙ ВЫПУСК ГАЗЕТЫ «ТРУД», ВКЛЮЧАЯ «ТРУД7» 10265 50130 32068

ISSN 1025-11898 17 0 8 3



9 771025 118919

Полную стоимость подписки в вашем регионе (с учетом доставки) можно узнать в ближайшем к вам почтовом отделении

Выделенные для дальневосточных аэропортов

64 млрд рублей израсходовали нецелевым образом, сообщил полпред президента РФ на Дальнем Востоке Юрий Трутнев

Альянс Airbus, Rolls-Royce и Siemens создаст

гибридный пассажирский самолет. Опытным образцом станет региональный ВАе 146, на котором одну из четырех турбин заменят электродвигателем

ХРОНИКА

Домодедово готовится к ЧМ-2018

Московский аэропорт Домодедово намерен открыть первую очередь нового пассажирского терминала к чемпионату мира по футболу 2018 года. Здание в семь этажей, два из которых находятся под землей, получит атриум со стеклянным куполом и панорамные лифты, а по периметру разместятся бизнес-залы, кафе и магазины беспошлинной торговли. В залах ожидания продвинутых пассажиров порадуют кресла, оснащенные розетками и USB-портами для зарядки гаджетов.

«Аэрофлот» назван лучшим в Европе

Национальный перевозчик победил в трех ключевых номинациях международной премии Business Traveller Russia & CIS Awards 2017. «Аэрофлот» сохранил звание «Лучшая авиакомпания Европы» и «Лучшая авиакомпания России и СНГ», а также признан победителем в категории «Лучшая форма бортпроводников». Премия британского журнала Business Traveller считается одной из самых объективных в мире, поскольку победителей определяют сами пассажиры в ходе онлайн-голосования. «Аэрофлот» подтверждает позиции авиакомпании с высоким уровнем сервиса, получив рейтинг «четыре звезды» от британского агентства Skytrax, «пять звезд» — от американской пассажирской ассоциации APEx. Авиакомпания также вошла в топ-3 мировых перевозчиков с самыми привлекательными стюардессами.

Airbus борется с пробами

Европейская авиационная корпорация Airbus Helicopters намерена взяться за решение такой проблемы, как дорожные пробки в перегруженных наземным транспортом мегаполисах. Ее будут решать подземные поезда и воздушные такси. Вертолеты должны стать аналогом Uber, одного из самых успешных глобальных проектов последнего десятилетия. К 2023 году доставкой пассажиров в аэропорты займутся также беспилотные летательные аппараты с вертикальным взлетом и посадкой, которые проходят испытания. Посадочные площадки для них оборудуют на крышах небоскребов. Производитель подчеркивает экологичность и безопасность данного вида транспорта.

Копите бонусы и мили

Иностранцы компании теперь могут участвовать в программе корпоративной лояльности «Аэрофлота», которая раньше была доступна только российским участникам. Информация о программе доступна на английском языке, а профиль корпоративного клиента и системы бронирования переведен на восемь иностранных языков. Оплачивать услуги перевозок можно в различных валютах. Программа создана для юридических лиц и действует параллельно с «Аэрофлот Бонус», которой пользуются обычные пассажиры. Мили начисляются за каждый перелет, а счет компании-партнера, оформившей перевозку, пополняется еще и дополнительными баллами «за лояльность». Сейчас в программе участвуют 3,3 тысячи корпоративных клиентов, а к концу будущего года их число должно удвоиться, считают в «Аэрофлоте».

В путь на двухэтажной электричке

В конце ноября первые двухэтажные аэроэкспрессы отправились в аэропорт Домодедово, а месяцем раньше они вышли на маршруты во Внуково. Составы берут вдвое больше пассажиров, имеют удобные кресла, информационные экраны, бесплатный интернет, пандусы и подъемники для людей с ограниченной подвижностью. Новые поезда способны развивать скорость до 160 км/ч. Поезд из шести вагонов имеет 700 мест, из них 84 — в бизнес-классе.

Прощай, легендарная «тушка»

Якутская «Алроса» — единственная российская авиакомпания, эксплуатирующая Ту-134 и Ту-154 на регулярных рейсах, намерена вывести их из самолетного парка. В следующем году прекратит полеты Ту-134Б 1980 года выпуска. Техобслуживание и плановый ремонт «легенды российской авиации» обходятся слишком дорого из-за дефицита запчастей. Сейчас этот самолет выполняет коммерческие рейсы из Мирного в Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Якутск. ■

СЕРГЕЙ ПОНОМАРЕВ

Пилот по гамбургскому счету

Как сесть за штурвал лайнера «Аэрофлота»

• СЕКРЕТ ПРОФЕССИИ •

Кто эти люди, способные поднять в воздух и посадить на узкой ленточке ВПП огромный лайнер? Где и как учат пилотов, которым мы доверяем свои жизни? Что общего у героев фильма «Экипаж» с реальными летчиками? Секретами профессии с корреспондентом «Труда» делится Александр МИРОШНИЧЕНКО, заместитель командира учебного летного отряда «Аэрофлота», пилот-инструктор с 30-летним стажем, автор книги о тонкостях обучения летному ремеслу.

ГАЛИНА ПОНОМАРЕВА

Александр Васильевич, как люди приходят в крупнейшую российскую авиакомпанию?

— Из летных училищ в основном. «Аэрофлот» отбирает самых способных курсантов, платит им стипендии, гарантирует прием на работу при условии успешного обучения. Инструкторы в училищах на этапе подготовки тренируют для нас пилотов по стандартам авиакомпании. Выпускники проходят отборочную комиссию, в которой участвуют пилоты, инженеры, штурманы, эксперты по разным видам авиационной деятельности. Это и собеседование, и в то же время экзамен на знания, стрессоустойчивость и другие качества. Летчик должен знать авиатехнику, аэродинамику, особенности полетов на международных линиях, но также обладать определенным набором психологических характеристик. Пршедших отбор кандидатов принимают в учебный летный отряд авиакомпании. В Авиационной школе «Аэрофлота» (АША) они проходят переподготовку на современные воздушные суда.

— Где и как организовано обучение?

— АША осуществляет весь процесс подготовки пилотов. Тренажерная база, очень дорогой технический комплекс, принадлежит «Аэрофлоту», поскольку используется еще и для поддержания профессионального уровня действующих пилотов. В нашем распоряжении комплексные тренажеры Airbus и Boeing различных модификаций, есть и SSJ-100. Уже скоро будет готов MC-21. Берем в лизинг тренажеры Boeing 777, установленные концерном в «Сколково». Используем технические возможности учебных заведений гражданской авиации. В договорах поставки зарубежных воздушных судов предусматривается обучение пилотов. Это может быть любой аффилированный с производителем самолетов или лизингодателем учебный центр — в Тулузе, Сياتле, Брюсселе, Пекине.

— Поделитесь секретом: как из сотни зеленых курсантов выбрать 10 будущих асов гражданской авиации?

— В первую очередь мы берем отличников с красными дипломами. Еще до отбора кандидат для приема на работу должен пройти обучение по предметам, без которых садиться за штурвал современного самолета невозможно. Это особенности полетов на международных воздушных линиях, технический английский язык. Далее мы следуем регламентам. Есть критерии психологического тестирования: на внимание, пространственное мышление, концентрацию. Это набор картинок, игра, но тесты объективны, что подтверждает практика. Мы проводим анализ и постоянно ужесточаем требования. Ну и, само собой, пилот должен быть здоров.

— И если вдруг тест завален, то... — Отсев происходит на всех этапах, даже во время тренировочных полетов. 20% ошибок — это пропускной балл для начала теоретической подготовки. Столько же ошибочных операций на тренажере — и человек уже не допускается



ФОТО МАРИНЫ ЛЫСЦЕВОЙ/ТАСС



ФОТО ИЗ ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ

Александр Мирошниченко, пилот-инструктор с 30-летним стажем.

280 ПИЛОТОВ

были приняты на работу в «Аэрофлот» в этом году. В следующем будет принято 356 человек

Авиакомпания скорее откажется от приобретения новых самолетов, чем будет увеличивать штат пилотов за счет необученных людей. Никакой дефицит, никакие экстремальные обстоятельства не заставят инструктора дать допуск пилоту, в котором он сомневается

к дальнейшей учебе. В программах для каждого типа ВС детально расписан процесс подготовки. И для каждого этапа, каждой тренажерной сессии, каждого полета установлены критерии, которых стажер должен достичь. Иначе — дополнительная подготовка или прекращение обучения.

— Что самое сложное в работе инструктора?

— Самое тяжелое — сказать: «Нет, парень, это не твоё». Помните, в новом фильме «Экипаж» инструктор — его играет Владимир Машков — жестко отстраняет пилота, а у самого на глазах едва слезы не наворачиваются? Вот этот взгляд говорит о работе пилота-инструктора больше, чем все методички по летному обучению.

— Кстати, Александр Васильевич, как с точки зрения профессионала оцениваете фильм?

— Прекрасная работа актеров. Они вошли в образ, сыграли пилотов очень достоверно. Между прочим, сцены обучения снимались в Шереметьево на настоящем тренажере. Инструкторы «Аэрофлота» были научными консультантами киноленты. Режиссер Николай Лебедев советовался по деталям сценария. Хотя, конечно, при желании профессионал найдет изъяны в любом фильме про пилотов — даже если режиссер возьмется экранизировать Руководство по летной эксплуатации.

— Так было и с первым «Экипажем», блокбастером советских времен.

— Вообще-то тот сценарий был основан на реальных событиях, которые произошли с моим отцом. В 1975 году он был за штурвалом пассажирского Ту-104, когда случился отказ шасси, и экипажу действительно в воздухе пришлось заняться ремонтом. Так что актер Георгий Жженов фактически играл реального КВС «Аэрофлота» Василия Мирошниченко.

— В кино главное качество пилота — смелость. А в реальной жизни?

— В нашей профессии самое главное — ответственность. Это основополагающая вещь для человека, который садится за штурвал. Документ ИКАО утверждает, что пилот — это объединение навыков, знаний и мировоззрения. То есть убеждение в абсолютной ценности человеческой жизни, в понимании собственной ответственности за безопасность полета является основой профессии и так же важно, как техника пилотирования, профессиональные знания. Таким было кредо советской школы летного обучения, одной из лучших в мире.

— А Головокружение от успехов возникает у ваших учеников?

— Это вообще свойственно молодости. В 1975 году 19-летним вторым пилотом я летал на Ан-2. Даже на рейсах Одесса — Новоивановка было ощущение: весь мир на ладони, я — супермен, а выше меня только мой командир. Ответственности это не отменяет.

— Говорят, в наши прагматичные времена в небе не осталось романтики.

— Это не так. В начале 2000-х в учебный летный отряд приходили выпускники училищ, которые по пять лет не могли найти работу. Они летали бортпроводниками, носили навигационные чехоманчики — все ради того, чтобы оставаться в авиации. Сейчас есть те, кто приходит работать из-за денег. Но инструктор должен взаимодействовать с любым кандидатом и готовить профес-



ФОТО KINOPOLSK.RU

сionala. В нашей паре главным является ученик. Учитель работает на него, создает оптимальные условия для освоения профессии, которая буквально передается из рук в руки. Поэтому летный инструктор, как и врач, очень дорогой, штучный специалист.

— Сегодня многие авиакомпании озабочены сменой поколений.

— Не так уж просто вырастить смену, особенно командиров воздушных судов. Но молодое поколение в «Аэрофлоте» есть. Это талантливые люди с красивыми летными карьерами. Вот пример: из глубинки ехал парень на курсы механизаторов, но 20 тысяч рублей стоила учеба, а таких денег в семье не было. В итоге он поступил бесплатно в летное училище, сейчас летает командиром на Airbus. Или вот: бывший кадровый военный год работал таксистом, чтобы оплачивать

курс авиационного английского. Есть женщины-пилоты с высшим образованием филолога, переводчика, которые позже пошли в летное училище, потому что такая была мечта.

— Женщина в авиации должна быть на две головы выше, чтобы ее просто считали ровней?

— Уже устарел этот стереотип. В «Аэрофлоте» более 30 женщин летают командирами и вторыми пилотами на боингах, эрбасах, суперджетах. Только профессионализм служит критерием. Благоразумие свойственно женщине от природы, что очень помогает в летной карьере. Другое дело, что профессия пилота требует огромной самоотдачи, она забирает женщину из семьи. Но это уже социальный аспект проблемы, которую каждый решает для себя.

— Когда в нашей гражданской авиации закончится дефицит летных кадров?

— Он будет существовать, пока Китай не насытится летчиками. Когда в свое время «Аэрофлот» втрое увеличил парк — с 18 до 54 самолетов А320, была эта проблема, потому что подобные раньше не приходилось решать. Сейчас значительно выросли как количество выпускников летных училищ, так и качество их подготовки. В этом году приняли 280 пилотов на работу, в следующем примем 356 человек. Да, тревожно, когда люди уходят, но их число относительно невелико. Трагедии никакой нет, просто есть задача, которую мы решаем. Имеются инструменты, понимание и уверенность, что мы ее решим. А главное, есть люди, которые смогут это сделать.

Еще хочу добавить, что уехавшие за границу пилоты, что называется, работают на дядю. Сам факт, что человек получил бесплатное и очень качественное образование, а сам ничего не отдает взамен, не создает здесь материальных благ и не платит налогов — это, согласитесь, явление не совсем нормальное. Патриотизм — это не слова, а твой личный реальный вклад в настоящее и будущее своей страны.

— А как насчет разговоров о том, что уходят опытные и за штурвал сажают зеленых новичков?

— Это истерика. Авиакомпания скорее откажется от приобретения новых самолетов,



чем будет увеличивать штат пилотов за счет необученных людей. Никакие экстремальные обстоятельства не заставят инструктора дать допуск пилоту, в котором он сомневается. В нашем подсознании заложена ответственность за пассажира. Очень строгая система отбора в «Аэрофлоте», очень высокие требования. Новичкам кажется, что слишком много зачетов, экзаменов, проверок. Но эти стандарты и обеспечивают безопасность. К чести нашей администрации, она не вмешивается в подготовку летного состава, если действия инструкторов соответствуют установленным требованиям, и в то же время создает нам благоприятные условия для исполнения обязанностей и совершенствования в профессии. Это даже записано в служебных инструкциях. По блату пилотами не становятся. Только по гамбургскому счету. ■

