



*В. Н. Кузнецова*

## УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЦЕНТР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«Законной гордостью наполняются сердца миллионов трудящихся при мысли о славной советской авиации, несущей на своих крыльях мир, свободу, культуру и прогресс всему человечеству».

Валерий Чкалов

Тренировочный отряд Северного управления Гражданского воздушного флота (СУ ГВФ) организован 1 июня 1934 года. Эта точка отсчета словно закладной камень огромного здания, в котором каждый кирпичик – крупица опыта, мастерства, накопленного в столь непростом деле, как обучение летных кадров. Задача тренировочного отряда состояла в том, чтобы прежде всего изучать аварийность по вине летного состава.

Первое поколение советских гражданских авиаторов училось летать на самолетах, недостаточно оборудованных навигационными приборами, при отсутствии служб погоды. «Тогда работали, не жалея себя. Задачи ставила сама жизнь. Она мало считалась с имевшимися материальными ресурсами, и так как момент требовал великого, то и задачи были велики», – писал авиационный деятель А. Н. Лапчинский. В тридцатые годы авиация становится мощным средством вооружения, предметом национальной гордости и престижа многих стран.

Уровень развития гражданской авиации всегда был показателем экономического и культурного прогресса государства. Также известно, что гражданская авиация и ее кадры являются надежным резервом для военной авиации.

Первые инструкторы-пилоты были опытными авиаторами, пользовавшимися большим авторитетом среди личного состава. Они щедро делились своими знаниями и опытом, профессиональным мастерством.

Условия работы были очень трудными. Ни на трассах, ни на самолетах не было радионавигационного оборудования, не было двухсторонней радиосвязи. Недостаточной была сеть метеостанций. Полеты производились только днем, и многие пилоты летали, держась земных ориентиров. Но, несмотря на все трудности, инструкторы-пилоты вводили в строй все новых и новых летчиков, прививая им настойчивость, умение летать при различных условиях. Когда стали появляться приборы для «слепых» полетов, ленинградские авиаторы первыми овладели техникой такого полета. Многие пилоты считали огромным риском летать только по приборам. Полеты «вслепую» считались тогда делом избранных. Умение летать по приборам шлифовалось в учебно-тренировочном отряде (УТО). И сегодня поражает тому, какие уникальные летные кадры вырастил УТО в тридцатые годы. Летчики приобретали богатый опыт взлетов и посадок, овладевали техникой пилотирования по приборам в сложных метеоусловиях и ночью. Полеты в сложных условиях для многих стали обычной, повседневной работой.

С 1938 г. УТО начало осваивать новую материальную часть – самолет ПС-40. Учеба проводилась в техническом классе, а затем знания укреплялись и углублялись на материальной части.

В 1941 г. война перечеркнула все мирные планы и честолюбивые мечты. С началом войны и образованием Особой Северной авиагруппы (ОСАГ) летный состав УТО частично был призван в Красную Армию. Другая часть перешла в ОСАГ. Наши летчики выполняли сложнейшие по техническим и военным возможностям боевые операции.

Приказ о начале формирования УТО Северного Управления ГВФ с местом базирования в городе Череповце был издан в августе 1945 г. В командно-летный состав вошел весь цвет вчерашних фронтовых авиаторов. Основная летная работа началась в конце мая 1946 г. В отряд прибывали бывшие военные летчики, которых надо было переучивать. Работы было много. Группы слушателей по 45 – 50 человек в течение месяца изучали теоретические дисциплины, затем месяц практики и распределение по подразделениям Северного управления. 30 мая 1948 г. отряд из Череповца был перебазирован в Ленинград на аэродром «Смольное» («Ржевка»). В апреле 1953 г. УТО перебазировался на аэропорт «Шоссейная». Благодаря самоотверженному, поистине героическому труду авиаработников восстановительный период был коротким.

С самого первого дня образования УТО здесь неукоснительно действовало правило: «Полеты выполнять предельно собранно, четко, в точном соответствии с требованиями руководства и инструкций, регламентирующих летную работу».

Пилот-инструктор обучал молодых командиров кораблей, членов экипажа летать в сложных метеоусловиях и при различных нестандартных ситуациях. Изо дня в день планомерно, целеустремленно, в процессе тренировок и в наземных, и в естественных полетных условиях шлифовалась техника пилотирования, самолетовождения. Большое внимание уделялось систематическому анализу летной работы. На послеполетных разборах вскрывались и всесторонне анализировались причины каждого упущения, любой шероховатости в действиях того или иного специалиста. За объективными выводами следовали новые тренировки до полной ликвидации недочетов. Так работала система организации летной работы в УТО.

Во все времена УТО развивалось и совершенствовалось вместе с отечественной авиацией. Когда на линию Аэрофлота вышли широко известные в сороковые годы поршневыми самолеты ИЛ-12 и ИЛ-14, в УТО все было сделано для того, чтобы слушатели научились их эксплуатировать. А когда в 1956 г. в Аэрофлоте впервые в мире приступили к перевозке пассажиров на ТУ-104, отряд тут же начал подготовку специалистов по техническому обслуживанию реактивного первенца. Все учебные аудитории, кабинеты и лаборатории имели необходимое оборудование и пособия для успешной подготовки слушателей. В технических лабораториях появилось более совершенное оборудование, позволяющее качественнее контролировать и обслуживать радио-, приборное и электрооборудование самолетов, что, в свою очередь, сказалось на безопасности полетов.

Пятидесятые годы – это годы развития реактивной техники, годы реактивной эры воздушного транспорта. Массовое поступление на эксплуатацию новых воздушных судов конструкции Туполева, Ильюшина, Антонова, Миля, Камова обеспечило Аэрофлоту мощный взлет, дало ему могучие крылья.

Освоение новой техники влекло за собой массу вопросов, требовавших кардинальных решений: от реконструкции наземной базы до подготовки специалистов, способных высококвалифицированно эксплуатировать эту технику. Новые самолеты требовали и новых методик обучения летного и технического состава, более углубленного подхода к освоению материальной части, к технике пилотирования.

Надо сказать, что к началу шестидесятых годов педагогический коллектив накопил большой опыт учебно-методической работы, что положительно сказывалось на качестве подготовки авиационных специалистов. (Обучение в УТО для тех, кто имеет опыт работы в авиации, считается дополнительно профессиональным).

Современная концепция подготовки экипажей ВС основана на преимущественном использовании наземных обучающих средств, основу которых составляют специализированные и комплексные авиационные тренажеры. Инструктор на тренажере – это как бы дирижер у пульта, который инициирует обучаемого к активным действиям.

Современные тренажеры значительно отличаются от тех, которые использовались в пятидесятые годы. Сейчас пилотская кабина насыщена надежными и точными приборами, системами для управления полетом, дисплеями, современными навигационными устройствами, устройствами речевой связи между членами экипажа. Для предупреждения экипажа и предотвращения опасной ситуации на самолете предусмотрены различные виды сигнализации, рассчитанные практически на все органы чувств (зрительная, слуховая, сенсорная).

Тренажерный комплекс Центра включает в себя комплексные тренажеры воздушных судов (КТС) ТУ-204, ТУ-154 (Б, М.), ТУ-134, АН-12, навигационные тренажеры «Двина» и СШТ-70, диспетчерский комплексный аэронавигационный тренажер и тренажер аварийно-спасательных процедур. Что касается КТС ТУ-204, то его технические возможности позволяют переучивать летный состав полностью на земле, без учебных полетов на реальном самолете. В Центре ведется большая работа по модернизации тренажеров. Чтобы соответствовать передовым методам обучения и тренировок, коллектив учебного центра активно участвует в разработке и внедрении новых технологий по обеспечению безопасности полетов, совершенствованию летно-методической работы. Разработано и оформлено более тридцати печатных учебных пособий. В Центре также ведутся перспективные разработки программ тренировки на тренажерах по типу LOFT и CRM, а также новых редакций программ обучения.

Большое внимание в Центре уделяется повышению профессионального уровня работников УВД (управление воздушным движением) и бортпроводников. Программы подготовки бортпроводников предусматривают специфику работы в условиях рынка, направлены на формирование профессионализма, соответствующего мировому уровню.

Основным принципом коллектива Учебно-тренировочного центра (УТЦ) со дня его создания до настоящего момента был и остается один – работать на высоком профессиональном уровне, отвечающем общепризнанным международным стандартам. Как в первые годы своего существования, так и сегодня у коллектива УТЦ, его преподавателей и сотрудников есть главное – вера в себя, в свои возможности и силы, желание поддерживать и укреплять марку УТЦ гражданской авиации как общепризнанного учебного центра. УТЦ располагает развитой материально-технической базой, хорошим учебно-лабораторным оборудованием, электронно-вычислительной техникой, комплексными тренажерами. Высоким требованиям отвечает преподавательский, летно-инструкторский и инженерный состав.

В январе 1995 г. Госстандарт Российской Федерации зарегистрировал в Государственном реестре «Систему сертификации на воздушном транспорте», призванную в новых экономических условиях способствовать повышению безопасности полетов. Оформление, выдача и регистрация Сертификата соответствия, а также продление срока его действия производятся на основании положительного

заклучения по доказательной документации и протокола инспекционной проверки. Имеющиеся в УТЦ программы переучивания авиационного персонала и его подготовки по всем видам деятельности на воздушном транспорте определены выданным Центру государственным сертификатом № 1 на право обеспечения процесса подготовки авиаспециалистов.

Подводя итог, можно сказать, что все, что сделано в УТЦ, заслуга тех людей, которые беззаветно преданы авиации, делают общее дело, исповедуют общие идеалы.