



Денис Окань

ПРОФЕССИЯ  
**ШОФЕР  
САМОЛЕТА**

ПИЛОТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ - 1

Денис Окань

**Профессия шофер самолета.  
Пилот гражданской авиации – 1**

«Издательские решения»

**Окань Д.**

Профессия шофер самолета. Пилот гражданской авиации – 1 /  
Д. Окань — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-598729-7

Как не потеряться среди лежащих как попало «кирпичей» новых знаний?  
Какие из них выбрать, чтобы начать строить стену, которая уверенно оградит  
тебя от неприятностей, связанных с незнанием нужного? Чего вообще ждать  
от овейной романтикой профессии «пилот гражданской авиации»? Если вы  
всерьез мечтаете стать пилотом — эта книга для вас!

ISBN 978-5-00-598729-7

© Окань Д.  
© Издательские решения

## Содержание

От автора	7
Пилот – лучшая профессия на свете!	8
Шофер самолета	14
Предисловие	14
Учеба в летном училище	15
Выбор	15
Поступление	17
Учеба...	19
Условия жизни в летном училище	23
Полеты	25
Воинская служба	26
Времена изменились	27
«Мне 30 (40, 45...) и я хочу быть пилотом»	29
Возраст	29
Здоровье и армия	30
Где учиться?	30
Общие вопросы	33
Целевое обучение	33
Конец ознакомительного фрагмента.	34

# Профессия шофер самолета Пилот гражданской авиации – 1

Денис Окань

© Денис Окань, 2023

ISBN 978-5-0059-8729-7 (т. 1)

ISBN 978-5-0059-8730-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Привет, дорогой друг!

Когда Денис Сергеевич, автор этой книги, предложил написать вступительное слово, я была польщена.

Мы с знакомы без малого семь лет. Мое знакомство с Денисом Сергеевичем началось на просторах сети с прочтения его статьи «Мне 30 (35, 40 и так далее) и я хочу быть пилотом. Как быть?» в тогда еще популярном «Живом журнале». В 2016 году я собиралась поступать в лётное училище, будучи довольно возрастным по меркам российской авиации кандидатом (на момент зачисления на 1-й курс мне было 28 лет), и эта статья и начавшаяся переписка с автором мне здорово помогли определиться со своей мечтой, решиться на смелые изменения в жизни. В процессе моей учебы (и по окончании ее) Денис Сергеевич поддерживал и помогал практическими советами.

В итоге я успешно окончила лётное училище – как и автор этой книги, я стала «еромасовцем»<sup>1</sup>, и считаю, что мне невероятно повезло с выбором места учебы. По моему (возможно, предвзятому) мнению, БЛУГА – лучшее учебное заведение гражданской авиации в России!

«Профессия шофёр самолета» – замечательный сборник важного и глубокого анализа различных аспектов летной работы. В книге даются практические советы как будущим пилотам, так и тем, кто только-только закончил лётное училище. Книга пропитана мотивацией и любовью к этой непростой, но действительно замечательной профессией! Это своего рода проводник за кулисы авиационного мира, в укромные его уголки, в самые интересные и животрепещущие гримерки! Если вы, дорогой друг, хотите узнать, как становятся пилотами гражданской авиации и что вас ждет по мере освоения летного дела, книга «Профессия шофёр самолета» – это именно то, что вам нужно!

Разрешите поделиться некоторыми важными моментами, которые я всегда держу в голове для себя:

*Первое:* три буквы «О»: осознанность, ответственность, осведомленность.

Выбирая эту профессию, осознавайте все лишения, невзгоды и тяготы, через которые вам придется пройти. Профессия пилота – это призвание – как профессия врача, педагога и прочие, где вы несете ответственность за других людей. Умейте взять ответственность, в первую очередь, *за себя*. За свои слова, поступки, ошибки и последствия, за свою подготовку. Не прячьте свои оплошности и ошибки (которые у вас обязательно будут) – признать недостаток и исправить его гораздо проще, чем героически выходить из ситуации, к которой он приведет. Будьте осведомлены о том, что происходит с вами, вашим капитаном, самолетом, воздуш-

---

<sup>1</sup> Еромасовцы – выпускники Бугурусланского лётного училища гражданской авиации имени Героя Советского Союза П. Ф. Еромасова.

ной обстановкой, метеоусловиями и не забывайте о тех, кто сидит позади, в салоне самолета – о бортпроводниках и, конечно, о пассажирах.

Все мы (пилоты, бортпроводники, представители авиакомпании, инженеры, диспетчеры и так далее) – в первую очередь люди. Авиационная техника совершенствуется с каждым годом, а человек, к сожалению, нет. Люди по-прежнему устают, хотят спать по ночам, подвержены различного рода стрессам. Не забывайте про психоэмоциональные и физические ограничения. Старайтесь ответственно относиться к каждому полету, который начинается задолго до запуска двигателей.

*Второе:* предлагайте помощь и будьте всегда благодарны, если вам ее предложили. Если вы в чем-то засомневались – переспросите, спросите мнение командира, инструктора, откройте документ. Просите коллег давать вам обратную связь и анализируйте ваши полеты. Старайтесь развеять сомнения, которые могут однажды помешать вам выполнить рейс безопасно.

*Третье:* Единственная мотивация, которая может быть в летной работе – это безопасное выполнение и завершение полета. Деньги, слава и прочие преференции, по мнению публики сопутствующие этой профессии, – не могут быть главной мотивацией.

Сейчас непростые времена в российской авиации, и я хочу пожелать вам терпения, стойкости и толику удачи! Трудные времена рано или поздно закончатся, но трудиться для исполнения своей мечты вы должны уже сейчас – если вы, конечно, действительно мечтаете о полетах.

Безопасных полетов и наслаждения от чтения книги!

*Антонина Абдуразакова,  
второй пилот «Боинг 737—800»*

## От автора



Привет, мой юный по возрасту или по состоянию души друг, мечтающий или уже решивший связать свою жизнь с гражданской авиацией! Не менее теплый привет родителям такого смелого ребенка – ведь добрая половина этой книги написана в том числе и для вас. В ней я расскажу о том, в каких учебных заведениях России возможно пройти подготовку на пилота, что для этого требуется и чего ждать после. Я постараюсь мотивировать тех, кто действительно, по-настоящему мечтает стать пилотом, и демотивировать тех, кто относится к этому несерьезно.

Если же ты, мой дорогой читатель, только что стал пилотом и тебе посчастливилось пройти отбор в одну из авиакомпаний, где скоро предстоит обучаться на самолет Боинг-737, а тебя в дрожь бросает от обилия документов, которые предстоит изучить, то ты открыл правильную книгу – содержание ее второй половины окажется весьма кстати, поможет расставить томики по полкам и систематизировать потоки поступающей информации.

И даже если тебе с «Боингом», увы, не повезло, и летать придется на не менее замечательном «Аэробасе» (и на чем угодно другом), пусть даже часть информации будет неприменимой, однако оставшаяся в любом случае будет полезной!

**Пилот – это лучшая профессия на свете!**

*Ваш Денис Окань*

## **Пилот – лучшая профессия на свете!**

Однажды я встречался в прямом эфире с детским клубом «Авиатор», и такой вот вопрос мне был задан: «Почему пилот – лучшая на свете профессия?» А так как мне довольно часто задают вопрос вроде «почему вы стали пилотом?» или «что такое – быть пилотом?» я решил, что пора бы изложить свои мысли на бумаге.

И начну я, пожалуй, издаleка.

Году эдак в 1995-м, когда я был еще стройным упрямым учеником 11-го класса (а может, на год раньше – теперь уже не вспомнить) и осознал наконец, что скоро школа закончится и мне надо бы делать выбор, я крепко задумался...

Пожалуй, часть моих давних читателей сейчас удивится: «Как же так, Сергеич? Неужели ты еще сомневался и раздумывал?» Ага, ребят. Истинная правда!

Авиация окружает меня столько, сколько я себя помню. Я рос в авиационной семье: отец пилот, мама бывшая стюардесса. Более того, родители отца, мои дедушка и бабушка, жили в городе Рубцовске и работали в небольшом местном аэропорту. Конечно же, я постоянно видел отца в форме, провожал его в рейсы, встречал из рейсов. Регулярно летал из Барнаула в Рубцовск и обратно – чаще всего на «чебурашках» Л-410, пару раз на Як-40 и один на Ан-2. Поправлюсь: в сознательном возрасте – один раз на Ан-2, а в младенчестве, возможно, тоже было.

Конечно же, когда я бывал в Рубцовске, я проводил много времени на аэродроме – меня не с кем было оставить и поэтому брали с собой на работу. Порядки в 80-е годы были куда менее строгими, чем сегодня, и я целыми днями не только надоедал тетенькам на метеостанции (где еще была и комната для диспетчера и радиста – моей бабушки), но и бегал по стоянкам смотреть на самолеты снаружи и изнутри. Благо там же базировался местный аэроклуб ДОСААФ и самолетов было в достатке, а техники и пилоты были веселыми и к ребятам относились по-доброму.

Вот так вот я и рос.

Я много читал, и значимое место среди моих книг занимали авиационные авторы: Марк Галлай, Анатолий Маркуша, Арсений Ворожейкин, Эндель Пусэп... Со старшим братом Вадимом (ставшим впоследствии авиационным инженером) мы создавали целые эскадрильи самолетиков, которые вырезали из бумаги, и устраивали «сражения», а когда чуть повзрослели – перешли на гражданские модели.

Казалось бы, можно ли было мне мечтать о чем-то еще, кроме как о профессии пилота? И тем не менее, подойдя к старшим классам, я действительно не был уверен, в том, что хочу пилотом быть...

Сейчас я понимаю, что авиации вокруг меня было настолько много, что я воспринимал ее как что-то само собой разумеющееся. Видимо, поэтому не было той остроты желания и стремления, которое, возможно, есть у деревенского парнишки, провожающего восторженным взглядом пролетающую с тихим гулом где-то в небе удивительную и такую недоступную воздушную машину. Кроме этого, мои увлечения не заканчивались играми в самолетики. Я всегда был увлекающимся: мне нравилось рисовать, музицировать, заниматься спортом. В 12 лет увлекся компьютерами и программированием и достиг определенных успехов, самостоятельно изучив не только Бейсик, но и Ассемблер для компьютера «Радио-86РК». Мне нравилось решать задачи на логику, поэтому программирование, как говорится, зашло. Кстати, геометрия была одним из моих любимых школьных предметов в. Алгебра тоже нравилась.



Наряду с историей и английским языком, как ни странно. Не могу назвать себя технарем или гуманитарием – меня привлекает и первое, и второе.

В старших классах я очень сильно увлекся игрой в большой теннис. Это хобби на время затмило вообще все – я натурально спал с ракеткой, все мои мысли были заняты этой игрой. Жившая во мне любовь к авиации не исчезла, конечно, но на фоне новых ярких увлечений отошла не на второй, а даже, наверное, на третий план. Она просто была и все, но воображение не будоражила.

Вот таким я подошел к моменту осознания, что отрочество вот-вот закончится и надо решать, чем я хочу заняться в этой жизни дальше.

Здесь важно заметить, что в 1995 году, в котором начался мой 11-й класс, авиация в стране находилась в уверенном пикировании. Правильнее сказать, она падала в пропасть с темпами, опережающими многие другие отрасли. Рубцовский аэропорт закрылся почти сразу после развала СССР, вместе с ним исчезло множество других предприятий гражданской авиации. За очень короткое время тысячи пилотов потеряли работу по всей стране.

Отец летал, но очень редко, полеты (он был КВС<sup>2</sup> Ил-76) зачастую выполнялись весьма опасным образом – коммерсантам требовалось возить много грузов, и их мало интересовали такие мелочи, как предельный вес на взлете и посадке... За риск платили деньги, на которые семьи пилотов и выживали. И все время летчики находились в ожидании сокращения.

Жуткое время было!

И вот на фоне этого мне надо было осмыслить свои увлечения и принять решение, от которого – без какого-либо пафоса – зависела вся моя жизнь.

Я задумался... Да, я фанат большого тенниса. Но Питом Самprasом мне никогда не быть. Максимум, на что я способен – стать тренером в Барнауле. Интересно?.. В краткосрочной перспективе – ну так, прикольно... Для работы всей моей жизни – представил... Нет, не понравилось. Теннис – это не более чем увлечение. Я понял, что не горю желанием превращать хобби в работу.

Поступить в «Политех» на программиста? Интересная идея! Мне она нравилась, притягивала, но... Я представил, что по окончании вуза устроюсь в какой-нибудь офис с графиком работы с восьми до пяти... Пять дней в неделю... Из года в год... Одни и те же стены, одни и те же лица... Я вдруг четко осознал, что моя увлекающаяся натура возненавидит такую профессию рано или поздно.

Пойти учиться на пилота тогда, когда не видно никаких перспектив? Видя, как трудно приходится моему отцу? Уже зная о проблемах в летных училищах<sup>3</sup>? Без каких-либо сомнений – рискованная затея! Но, представляя себя в роли пилота, я видел небо, грозы в ночи, разные аэропорты, гостиницы, командировки. И мне ярко представилось, что это то, что не может никогда наскучить. Это всегда будет интересным! Это именно то, чего я хочу от жизни.

Ну а то, что нет перспектив – да пофиг! Мне 16 лет, и за время учебы наверняка что-то да изменится!

Я был и остаюсь оптимистом, и это качество помогло принять важное решение, которое и сегодня, по прошествии более чем двух десятков лет, считаю правильным. Я благодарен шестнадцатилетнему себе, который не испугался невзгод!

Вот так я решил стать пилотом. Я не грезил фанатично полетами и небом до момента поступления в Бугурусланское летное училище, но будучи уже там, понял, что выбрал правильный путь. Что само по себе кажется сегодня очень удивительным – ведь Бугуруслан был

---

<sup>2</sup> Командир воздушного судна. Здесь и далее – примечания автора.

<sup>3</sup> В 90-х годах из-за плохого финансирования в летные училища практически перестало поступать топливо, курсанты не получали необходимую летную практику, выпуск затягивался на годы. В училищах процветала дедовщина. И – это я узнал уже позже – алкоголизм с наркоманией. Вот такие были 90-е.

крайне небезопасным местом, бандитским – иного эпитета не придумаешь. Жили в непростых условиях, процветала дедовщина, бензина не было, перспективы с полетами выглядели очень туманно. А без полетов нет пилота – одного лишь диплома недостаточно, для выдачи летного свидетельства. И тем не менее, я получал удовольствие от изучения авиационных дисциплин, а полеты на тренажере Ан-2 приводили меня в экстаз, несмотря на крайний примитивизм этого устройства: в макете кабины располагались приборные панели, штурвал кресла – все как у настоящего «кукурузника», только, конечно, макет стоял на полу неподвижно, и не было никакой картинки за окнами. Да и окон не было – вместо стекол стоял непрозрачный белый пластик.

Зато все приборы работали, скрытая где-то жужжалка имитировала звук двигателя, и это было прекрасно!



Памятник Ан-2 в Бугурусланском летном училище

В профессию я влюбился уже в летном училище, хотя, если рассуждать хладнокровно и логически, после невзгод, сквозь которые пришлось пройти в БЛУГА, после трудностей, с которыми пришлось столкнуться за время летной карьеры, я скорее должен был ее возненавидеть. Но любовь, как говорится, зла.

Сегодня, когда я пишу эти строки, 18 сентября 2022 года. Ровно двадцать четыре года назад я получил свое первое пилотское свидетельство. На самолетах Ан-2, Ту-154 и Б-737 налетал более 11000 часов. Посетил множество городов и стран, выполнял посадки и взлеты в разнообразнейших условиях. Были непростые ситуации в полетах. Были очень сложные периоды жизни...

Я не жалею.

Я до сих пор считаю эту профессию лучшей из тех, которые я мог бы выбрать.

Да, она именно не скучная. Даже летая по одному и тому же маршруту каждый день, все равно полеты разные. Иные погодные условия, иная воздушная обстановка. Разные вводные, которые приходится решать, разные коллеги по кабине, разное время суток, сезон года – все это делает каждый новый полет непохожим на предыдущий. Да одно только лишь пилотирование, возможность чувствовать единение с такой машиной – огромное удовольствие, которое обеспечивает эта профессия!

После посадки в непростых условиях, после того, как твой экипаж отработал слаженно и четко, решив все возникшие по ходу полета задачи, ты испытываешь великое удовлетворение от проделанной работы, даже если таких посадок ты совершил уже не одну тысячу. Каждый раз почти как в первый!

Профессия пилота позволила мне познакомиться с большим количеством людей, влюбленных в авиацию не меньше моего – и не только с пилотами, замечу. Многие из них вообще не имеют никакого отношения к летному делу, но все они влюблены в самолеты и авиацию. Искренняя любовь к небу объединяет, как правило, весьма неплохих людей, которых за честь иметь в друзьях. Которые тебя понимают с полуслова и поддержат в непростую минуту советом и делом.



Профессия позволила мне посетить множество стран – и не только как пилоту, но и в качестве участника различных международных конференций. Я выступал в роли докладчика на региональном семинаре ИКАО в Париже, в Дублине слушал выступление коллег из разных стран, представлявших новейшие достижения в области программных решений. С рабочей поездкой я провел четыре дня в авиакомпании Qatar Airways, увидев пример отлично настроенной системы организации летной работы, что помогло мне внедрить некоторые интересные вещи в S7 Airlines, в которой я на тот момент работал на одной из летных должностей.

Профессия позволила мне получить опыт работы в международном коллективе, выполнять полеты с представителями многих стран! Увидеть новые города, новые страны, узнать иные культуры и религии. Осознать и прочувствовать, что мир еще больше, чем виделся мне из кабины такого же самолета, но зеленого<sup>4</sup>.

Оказывается, любовь к небу присуща всем людям на планете. Мои коллеги по кабине: веселый американец, серьезный швед, нескладный взъерошенный француз, темнокожий улыбающийся парень из Нигерии, арабская девушка из Омана, по традиции надевающая платок на голову, и многие другие – они ничуть не меньше моего любят эту профессию. Их эмоции, радости и проблемы аналогичны тем, что испытываем мы.

---

<sup>4</sup> В 2017 году я покинул S7 Airlines, авиакомпанию, где вырос как пилот и летный руководитель, ради получения международного опыта в зарубежной авиакомпании.



Больше двадцати лет я поднимаю самолеты в небо. И каждый раз, когда после бессонной ночи вижу, как на северо-востоке светлеет небо, с легкой улыбкой жду появления солнца. Я радуюсь рождению нового дня точно так же, как радовался, встретив свой первый рассвет в кабине самолета много-много лет назад.

Я все так же с волнением и уважением гляжу на мощные грозы, на ужасающую красоту молний, озаряющих вспышками небесное пространство.

Недавно я прочитал в блоге одного пилота заметку примерно следующего содержания:

– Летел с инструктором в возрасте, и он, глядя на занимающийся на горизонте рассвет, сказал: «Двадцать пять лет назад я боялся, что это мне однажды наскучит. А теперь я боюсь однажды потерять возможность видеть это».

Как же я понимаю этого инструктора! Это и мои мысли тоже!

Я все так же ловлю удовольствие, соединяясь с лайнером кончиками пальцев и пятой точкой. Мое настроение бьет ключом в конце рабочей смены, даже если это был полет после третьей ночи подряд и мой организм отчаянно сигнализирует об усталости. Я благодарю своего коллегу по кабине, крепко пожимая руку. Я благодарю команду проводников и желаю всем замечательного отдыха. И получаю искренние слова благодарности и волну позитива в ответ.

К этому невозможно привыкнуть.

Это не может наскучить!

Чего бы я мог пожелать юным парням и девушкам, задумывающимся, как когда-то задумывался я, о выборе этой профессии?





Сейчас очень похожее на девяностые время. Ситуация в отрасли крайне непростая. В своих блогах и на встречах с любителями авиации я не раз говорил, что если вы в мечтах об авиации видите лишь красивые картинки-сторис в соцсетях или тугой кошелек после дня зарплаты, то это не та профессия, в которую вам стоит идти. Это очень ответственная работа, и помимо описанного позитива существует и большое количество трудностей и невзгод, которые регулярно выпадают на долю пилота. Здоровья эта работа не прибавляет, да и люди, которые вам встретятся на пути, совсем не обязательно будут всегда хорошими. Ненадежных людей можно встретить и в авиации – это жизнь.

Гражданская авиация – это та отрасль, которая первая попадает под удар в случае очередного кризиса, существует большой риск потерять работу... Которую, прежде чем потерять, еще и найти надо – сегодня не только выпускнику, но даже опытному пилоту приходится очень непросто. Вы должны четко и серьезно взвесить все «за» и «против». Прислушайтесь к голосу разума и зову сердца одновременно.

Вы готовы рискнуть и вступить на путь, который необязательно приведет вас к небу по окончании летного училища через несколько лет?

Готовы?

Тогда вперед!

И не ропщите на судьбу в моменты трудностей. Судьба любит тех, кто что-то делает для того, чтобы все устаканилось. Будьте нормальными парнями и девушками. Ведь, как известно, когда летят нормальные парни (и девушки!) – и погода налаживается, и топливо экономится.

**Бороться и искать! Найти и не сдаваться!**

**Побеждает тот, кто не отвернул!**

**Успехов вам и удачи!**

# Шофер самолета

## Предисловие

Однажды в моем блоге<sup>5</sup>, в комментариях под очередной записью, пилотов гражданской авиации несколько раз назвали «водилами трамвая» и «шоферюгами». Мол, «шоферюги вы и есть». Комментаторы, накормленные слухами о несусветных пилотских зарплатах, решили спустить пилота-писателя (то есть меня) на землю. И зародилась тогда в голове моей шальная мысль: рассказать о профессии для таких вот... кхм, недостаточно осведомленных людей, чтобы они получили (или хотя бы попытались получить) понимание о том, какой путь пилот гражданской авиации проходит и за что несет ответственность. Я уселся за клавиатуру, и вскоре родилась статья, наполненная сарказмом, которым, как мне думалось, я «расстрелял» подобных комментаторов. Статья потом превратилась в видеоликбез «Профессия шофер самолета», ну а через несколько лет, когда я задумался об этой книге, то, думая о том, как ее назвать, не смог удержаться от соблазна.

Из того опуса родилась эта первая глава, которая будет полезной не только жирным интернет-троллям, но и вполне адекватной ребятне из старших классов, которая еще только ищет свое место в жизни и решает, какое направление избрать после окончания школы. Эта глава будет так же полезна и тем, кто, достаточно пожив взрослой жизнью, внезапно понял, что после школы избрал не тот путь и словил притяжение неба.

Я буду говорить о получении пилотского образования по российской модели, так как сегодня это единственный реальный путь для того, кто решится стать «шоферюгой самолета» в нашей стране. Россиянам, ставшими пилотами за рубежом, государство в лице «Росавиации» практически не разрешает летать в нашем небе<sup>6</sup>...

Я буду немного стебаться. А может быть, даже не немного, уж простите меня заранее. Причина моего саркастического тона, помимо указанного выше желания отыграться на троллях, – наличие определенного опыта переписки и работы с юными (и не очень) представителями одного из регионов нашей необъятной страны, у которых за пределами известной окружающей дороги жизни нет. Поверьте, имея такой опыт, мне сложно сдерживать едкий сарказм.

Стройный собирательный образ подобных «представителей», пишущих мне трогательные письма вроде «я хотел стать летчиком, но в „регионе“ не оказалось летного училища, поэтому я не решился, да и мама отговорила» вел меня вперед и рождал строки текста.

К такому вот виртуальному персонажу и будет обращена значительная часть повествования. Не принимайте близко к сердцу!

Полетели!

---

<sup>5</sup> [www.denokan.livejournal.com](http://www.denokan.livejournal.com)

<sup>6</sup> А вот иностранцам, закончившим те же самые зарубежные летные школы разрешает. Да еще и командирами в «Аэрофлоте». Удивительно, но факт – иностранцев в Росавиации любят больше, чем соотечественников.

## Учеба в летном училище

### Выбор

В России существуют несколько государственных учреждений, в которых получение брендового<sup>7</sup> образования совмещают с получением лицензии пилота коммерческой авиации, что формально дает выпускнику возможность работать в авиакомпаниях на должности второго пилота сразу же после выпуска. Или на должности командира воздушного судна, если речь не идет о коммерческих перевозках (например, выполнение полетов по патрулированию лесов<sup>8</sup>) при условии получения допуска на самолет, на котором он будет работать.

Жителей «региона» предупреждаю – в вашем регионе таких учреждений нет. Вам придется либо рискнуть и выехать за ту самую окружную дорогу, либо оставить надежду получить брендовое российское летное образование.

Для тех, кто уже за пределами окружной дороги, сообщаю – российские летные школы находятся:

а) Высшие учебные заведения: Ульяновск и Санкт-Петербург.

б) Средние учебные заведения: Бугуруслан, Сасово, Красный Кут, Омск (вертолеты).

Есть еще пара летных школ в Красноярске и Якутске, вполне себе государственных и угодных «Росавиации», но они еще не успели стать «брендами» и поэтому не на слуху.

Угадайте, какой город логически выпадает из ряда в пункте б)? Конечно же, это Омск, потому что названия первых трех городов праздным жителям «региона» совсем ничего не скажут, а Омск на слуху благодаря Илье Варламову<sup>9</sup>.

Спешу успокоить: все три города находятся не в Сибири, поэтому медведей с балалайками вам бояться не придется.

Ну, разве что совсем чуть-чуть.

---

<sup>7</sup> В данном случае – имеющего заметные отличия от того, что принято в остальном авиационном мире. И к сожалению, отличия не являются преимуществом. Да, это тоже сарказм.

<sup>8</sup> Следует заметить, что в России то ли уже приняли, то ли вот-вот примут правила, позволяющие выполнять за деньги некоторые авиационные работы даже обладателю свидетельства частного пилота. И это тоже «брендовость» – такого нигде больше в мире нет.

<sup>9</sup> Известный блогер, не раз отметивший Омск в своих заметках.



**Интересный факт**

*В России качество именно летной части обучения традиционно выше в... средних училищах. Или как минимум ничуть не хуже, чем в высших. Возможно, потому, что за два года и десять месяцев сложнее все позабыть, чем за пять лет. Но, приютив вас на пять лет, города Ульяновск и Санкт-Петербург помимо невзрачного пилотского свидетельства дадут еще и симпатичную бумажку о высшем образовании, которая так приветствуется при трудоустройстве в «Связном» или «Вкусно и точка».*

*Так что решайте сами, за каким брендом вас потянуло в авиацию.*





Разницы в цвете и содержании пилотского свидетельства, которое вам выдадут по окончании высшего или среднего летного училища, нет. Окончив обучение, вы станете счастливым обладателем ламинированной бумажки, свидетельствующей, что вы теперь не абы кто, а настоящий пилот коммерческой авиации! С этим свидетельством вы можете попытаться найти взаимность с любой понравившейся вам авиакомпанией России.<sup>10</sup> При наличии открытых вакансий, разумеется.

Ну а в зарубежной устроиться будет практически нереально, так как там и своих пилотов с подобным околонулевым опытом хватает. Значит, следующей вашей практической задачей станет набор летных часов, то есть времени, проведенного в полетах – за неимением лучшего мерила в авиации это характеризует опыт пилота.

## Поступление

Абы кого в летное училище не берут!

Для того, чтобы претендовать на успешное поступление на бесплатное (завидуй, Америка с Европой!) обучение в лётку, вам недостаточно принести аттестат за одиннадцать классов из Лицея №1535 и много баллов ЕГЭ за ~~небольшие деньги~~. Ваше психическое и физическое здоровье на момент поступления, независимо от того, высшее брендовое образование вы собрались получать или просто среднее, должно стремиться к идеальному. И не просто по параметру «покажите язык, скажите „а-а-а“», а практически по всему телу, которое будет обследовано врачами ВЛЭК<sup>11</sup> с пристрастием, начиная с головы и заканчивая... кхм, пятками.

Да и этот «кхм», будьте уверены, проверят тоже.

Вас ждет увлекательнейший аттракцион «кресло Барани<sup>12</sup>», на котором пять претендентов из десяти демонстрируют милому врачу-эксперту... простите, эксперту<sup>13</sup>, свой завтрак, поэтому, большая просьба к жителям «региона»: не ешьте перед выступлением устриц или фуа гра – в провинциях, боюсь, не поймут. А лишние вопросы, сами понимаете, ни к чему.

---

<sup>10</sup> Теоретически, так как это свидетельство выдано страной-участницей ИКАО, оно позволяет работать и в зарубежных авиакомпаниях тоже, если их правила позволяют принимать пилотов с такими свидетельствами. На практике авиакомпании устанавливают очень высокие входные требования к опыту кандидатов, поэтому выпускнику (не только российскому) весьма трудно найти с ними взаимность.

<sup>11</sup> Врачебно-летная экспертная комиссия.

<sup>12</sup> Специальный вращающийся в горизонтальной плоскости стул для исследования вестибулярного аппарата. Во время проведения вращения у испытуемого рефлексорно возникают толчкообразные движения глаз, называемые нистагмом, в результате нетренированный человек теряет ориентацию в пространстве. После остановки кресла по скорости прекращения нистагма объективно судят о состоянии вестибулярного аппарата. Кресло Барани используется при отборе в авиацию, медицинском обследовании лётчиков, космонавтов, людей, чья работа происходит на высоте.

<sup>13</sup> Мне неизвестно, откуда это пошло, но врачей ВЛЭК часто называют экспертами с ударением на первую букву.

## **РОССИЙСКИЙ ВЛЭК - ВЕСМЫСЛЕННЫЙ И ВЕСПОЩАДНЫЙ**



### **Совет**

Начинайте тренировать свой вестибулярный аппарат уже сегодня – почти во всех дворах есть детские карусели. Катайтесь на них от завтрака и до обеда!

Хотите узнать подробнее про медицину в гражданской авиации? Ищите документ ФАП<sup>14</sup> 50. Если вы не забанены в Гугле, легко его найдете. Но если вдруг эти ФАП уже переиздали под иным номером, то, скорее всего, они будут называться как-то вроде «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов...» и так далее.

Кто ищет – тот обрящет!

Помимо медицины вас ждет увлекательное тестирование по психометрии и психологии. Не путать с психиатрией!

Хотя... Так как вы собираетесь стать пилотом, то на слово никто не поверит, что ваша голова здорова. Перед прохождением ВЛЭК с вас потребуют справку из психоневрологического диспансера по месту вашей прописки. Кроме этого потребуют и справку из наркологического диспансера.

Ну и до кучи потребуют справку о прививках, справку от дерматовенеролога, справку о перенесенных операциях, результаты анализов на ВИЧ-инфекцию, гепатиты В и С, RW (срок годности – 1 месяц), две фотографии 3х4...

И так далее, и тому подобное.

### **Есть такая поговорка:**

*«Было у отца три сына – двое умных, а третий пошел в летчики...»*

### **Совет**

В интернете легко найти различные тесты на логику. Тренируйтесь!

Там же можно легко найти сайты летных училищ и раздел для абитуриентов, где вы найдете более полную и актуальную информацию о поступлении.

<sup>14</sup> Федеральные авиационные правила.

И, под занавес, вас ждет самое непростое – экзамен по физкультуре! Так что, уважаемые лицеисты, – вперед, на беговую дорожку!

И не забудьте про турник.

Так. Тут мне пишут, что недавно экзамен по физре отменили.

Ну ладно, расслабьтесь!

Стоп-стоп! Мне позвонили и сказали, что снова ввели. И даже с третьего курса отчисляют – причем платников!<sup>15</sup> – за несданный норматив по лыжам.

Ну е-мае! Удивительные вещи творятся в стране!

## Учеба...

Незабываемый период жизни! Вы будете изучать очень-очень-очень много всего о чем-то там левом и немного авиационных предметов.

Почему? Да потому.

Войдите в положение! Тандему (я имею в виду «Росавиацию» и Министерство образования, конечно) приходится ой как непросто! Ведь надо же чем-то занять ваши 2 года 10 месяцев обучения в среднем летном училище! Сама по себе это уже непростая задача! А представьте, как мучаются государевы мужи, пытаясь придумать список дисциплин на 5 (пять!) лет учебы в высшем бренднейме?<sup>16</sup>



---

<sup>15</sup> То есть курсантов, обучающихся на платной основе. О случае отчисления такого курсанта из Сасово мне поведали курсанты этого летного училища.

<sup>16</sup> Настоящей причиной присутствия в программе обучения на пилота большого количества дисциплин, напрямую к полетам не относящихся, являются стандарты, установленные Министерством образования. То есть получение пилотского в летном училище (как и любой другой профессии в иных учебных заведениях) совмещено с получением диплома об образовании. Просто смиритесь с необходимостью учить социологию и основы общественных наук как с трудностью, которую необходимо пережить.

Неудивительно, что сразу после получения диплома выпускник мало что помнит из учебного курса, так как по непрофильным дисциплинам ему справедливо говорят «это тебе все равно для галочки», а по профильным – «на производстве научат, как летать правильно».

Поймите и преподавателей, им ведь тоже хочется кушать, а зарплату они получают за часы, проведенные в учебном классе. Если они будут преподавать вам исключительно авиационные дисциплины (те, которые требует ФАП 147<sup>17</sup>), зарплатный бюджет учебного заведения будет презрительно мал и ни о каком «бренде» говорить не получится.

### **Капелька серьезности**

Будущему шоферу самолета следует знать нижеследующие авиационные дисциплины. Предупреждаю: список неполный!

**Аэродинамика** – теоретическая и практическая. Здесь вы узнаете про закон Бернулли, позволяющий самолету держаться в воздухе;

**Метеорология** – хороший пилот всегда знает, что синоптики врут безбожно, так как он сам немного синоптик. А очень хороший пилот умеет еще и авиационные коды прогнозов расшифровывать и даже знает, чем ВЕСМГ отличается от FM и ТЕМПО. В начале 2010-х годов таковые среди выпускников отечественных школ мне попадались нечасто (за пять лет и не это забудешь!), но потом ситуация стала улучшаться и практически наладилась.

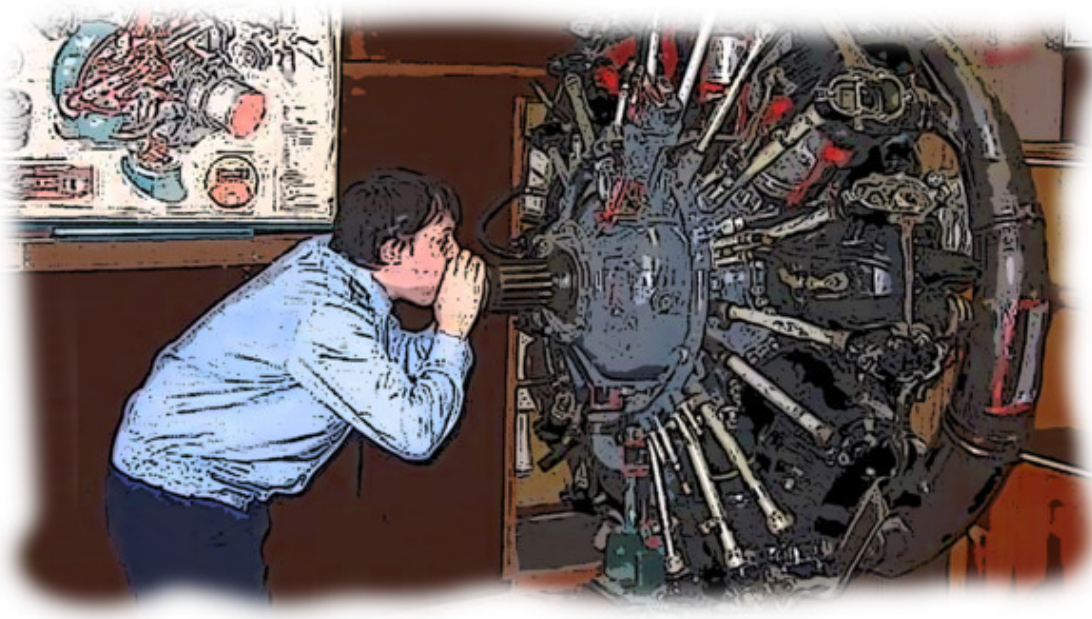
Вы изучите **Воздушную Навигацию**. Самолеты, знаете ли, сами не летают, кто-то должен довести до места назначения.

Хотя бы шофер.

**Конструкция летательных аппаратов.** Теория и практика – конструкцию того самолета, на котором будут учить, даже если нет оригинальных учебников по его иноземной конструкции.

---

<sup>17</sup> «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации». Утверждены приказом Минтранса России от 12.09.2008 №147).



**Конструкция авиационных двигателей.** Теория и практика. Полезный предмет, кстати! Знание конструкции поршневого двигателя АШ-62ИР самолета Ан-2 безусловно поможет вам чинить мотор своей брендовой ВАЗ-2106, которую вы сможете купить уже через год работы в «Связном» по выпуску из летного училища.

**Воздушное законодательство.** Об этом предмете следовало бы сочинить отдельный опус, но, поверьте, если учиться правильно, то это будет примерно как 100+ книжек по правилам дорожного движения.

Такая вот у шоферюг самолетов работа.

**Ограничения человека и человеческий фактор.** Без этого никак, поэтому и подготовка по данной дисциплине проходит никак.

Увы, особенность нашего времени.

**Авиационная психология и психофизиология.** С точки зрения отечественных брендмейкеров это примерно то же, что и CRM<sup>18</sup>.

Хотя это разные вещи.

Конечно же, вы будете изучать **Экономику гражданской авиации**. Мало кто знает, что это такое, да и сами преподаватели тоже не очень ведают, но «товар-деньги...» они и в авиации «...деньги-товар». Только с другими нюансами, которые вкупе с тем, что и мы, и преподаватели про экономику мало что знаем, и формируют цену на билеты столь высокую, чтобы поддержать правильный имидж зажавшихся авиаперевозчиков и их шоферюг в воображении обывателей.

Только представьте, какой бы низкой была стоимость билетов, если бы мы в экономике разбирались... ну, хотя бы как те комментаторы, что периодически отмечают в записях моего блога?

---

<sup>18</sup> Crew resource management. Управление ресурсами экипажа. В двух словах: принципы правильного взаимодействия пилотов в кабине – как между собой, так и с другими людьми, да и с самолетом тоже.





Кабина самолета Boeing 737MAX

**Авиационный английский язык.** Рогнеда *Дольче* Гобанова<sup>19</sup> – форева! Ну и что, что книжка устарела? Небо-то не изменилось!

И еще много авиационных и не очень дисциплин. Устану перечислять. Если кому интересны базовые требования (единые для цивилизованного мира) – изучите ФАП 147. А если интересны требования, придуманные в России, найдите в Сети так называемый профессиональный стандарт «Пилот пилотируемого воздушного судна коммерческих воздушных перевозок гражданской авиации».

Если вас напугало такое количество предметов, то ничего страшного, идите учиться на шофера трамвая. Ведь, как было мне сказано жирным троллем, разницы – никакой.

А если нет разницы...

В отдаленном уже прошлом, занимаясь отбором кандидатов на трудоустройство в качестве пилотов, я обнаружил увлекательное занятие: изучать оценочные листы выпускников отечественных летных школ. Вы думаете, что два одинаковых по статусу учебных заведения имеют одинаковые наборы дисциплин?

Я вас умоляю! Это же против бренд-полиси! У всех были отличия<sup>20</sup>!

Особенно умилила меня «парашютная подготовка» у выпускников Ульяновского института. При том, что парашют они видели только на картинках, оценка была заслуженная – «пять!»

Как минимум плюс балл к здоровью, если вдруг...

А из оценочного листа выпускника другого учебного заведения было практически невозможно понять, как он шел по самой важной дисциплине, летной практике, к выпускному полету. Потому что информация была написана прозрачными чернилами... Или же я ее плохо искал. Но показать оценки за выполненные полеты никто так и не смог, в итоге пришлось

---

<sup>19</sup> Р. Ф. Гобанова – автор советских учебников по английскому языку для пилотов и бортпроводников. Замечу, для того времени – очень хорошие учебники!

<sup>20</sup> Хочется заметить, что впервые эти строки были написаны в 2014 году. С тех пор ситуация поменялась.

верить выпускной характеристике, которая пишется по стандартному шаблону. В ней все как один кандидаты на доску почета.

Даже со средним баллом 3,56 по профильным дисциплинам.

Вот такие дела.



## Условия жизни в летном училище

Выше я уже написал то, что в среднебрендовом училище знание летных дисциплин как минимум не хуже, а то и лучше, чем в высшем. Возможно, это результат того, что курсантов в средних ЛУГА<sup>21</sup> стараются ограничить от вредного внимания со стороны женского пола, чего нельзя сказать об училище... простите, институте в Ульяновске или университете в Питере, где слишком уж много разных факультетов – рассадников соблазнов. Тем не менее в наше время девушки пробрались и в стены средних летных училищ – например, в Сасовское ЛУГА в 2019 году поступило аж двадцать три красавицы!

Парням-шоферам предстоит серьезное испытание на стойкость!

До сих пор в летных училищах пытаются сохранить подобие полувоенной казарменной жизни: выходы в город по праздникам и увольнительным<sup>22</sup>. Подъем-построение-учеба-построение-отбой-подъем.

Это ж скрепы!

Должно же у солда... извините, студен... простите, курсанта остаться романтическое воспоминание о тяготах и невзгодах!,

<sup>21</sup> Летное училище гражданской авиации.

<sup>22</sup> Замечу, что в Сасовском летном училище вход и выход на территорию куда более свободный, чем, например, в Бугурусланском.

Говорят, демократы таки добились отмены дневальных нарядов... На святое покусились, истинно вам говорю! Боюсь даже представить уровень безопасности полетов тех, кто не стоял на тумбочке!



Наряд по кухне. БЛУГА 1970

Да, кстати! Если вы думаете, что после прохождения первичной медкомиссии врачи от вас отстанут, то сильно ошибаетесь. Вы будете передавать приветы «креслу Борани» ежегодно, а если повезет, и у вас обнаружат заболевания, то встречаться с ВЛЭК вы будете куда чаще!

Врачи стоят на страже вашего здоровья! Родине не нужны недообследованные пилоты!

Плохая новость: говорят, что с дедовщиной в летных училищах покончено. Еще один удар по шатким скрепам безопасности полетов! Традиции<sup>23</sup> порушены, понимаешь!

#### **Капелька серьезности**

А ведь на самом деле немного строгости молодым людям, только-только сбежавшим от мамкиной опеки и считающим себя взрослыми, не повредит, как не повредит и привитие дисциплины – в будущем она в этой профессии, знаете ли, очень пригодится. В юном возрасте с дисциплиной бывают проблемы – факт достоверный.

А то, что дедовщина, появившаяся в конце 80-х и расцветшая в 90-х искоренена – это очень и очень хорошо. Не затем молодые люди идут в авиацию, чтобы болтать по фене и проверять свою грудь на прочность, подставляя ее «дедам».

---

<sup>23</sup> С середины 1980-х и по середину 2000-х нехорошие отношения имели место быть. Довелось и мне получить подобный опыт. Сейчас все намного лучше и, надеюсь, дедовщина действительно искоренена навсегда.





Начальник курса по-отечески распекает  
недисциплинированных курсантов (кадр из видео)

## Полеты

Если вы успешно встроитесь в Систему, то, возможно, в конце подготовки вас ожидают полеты.

Пусть не всегда такие интересные, как того требует ФАП 147, но все же возможность немного полетать является хорошим бонусом после нескольких лет изучения навигационной линейки НЛ-10М. Тем более что за пределами отечественных летных школ вам вряд ли предоставится возможность применить полученные за эти годы знания по ее использованию.

Успевайте «подышать»!



Навигационная линейка НЛ-10М

Ходят упорные слухи, что романтика 90-х годов незримой тенью витает над некоторыми летными училищами, и, чтобы курсант осознал почем пуд соли, летную программу принято немного откладывать. На годик, максимум на два... Больше не нужно, чтобы не расслаблялись!

Иногда на увеличение сроков летной подготовки влияют катастрофы, но я патристично уверен, что государевы мужи в лице Минтранса, Минобразования, МАК, «Росавиации»,

«Ространснадзора», прокуратуры и так далее, делают все от них независимое и невозможное, чтобы очередная учебная катастрофа стала по-настоящему последней! А не «крайней», как любят говорить дремучие пилоты.



К сожалению, шоферу самолета приходится куда сложнее, чем его коллеге из такси, из-за того, что первый не может остановиться у обочины, если что-то сломалось или отвалилось. Это очевидный минус нашей работы, поэтому десять раз подумайте: может быть, вам достаточно быть обычным шофером, без самолета?..

Ведь нет же разницы! Интернет-специалисты-по-всему не могут ошибаться!

## **Воинская служба**

Вынужден огорчить и расстроить. Военная кафедра осталась лишь в Ульяновском институте гражданской авиации. В остальных случаях придется послужить родине целый год. Поэтому, если своей альма матер вы выбрали не Ульяновский институт, подумайте: может, имеет смысл сначала отдать долг Родине, а потом поступать в летное училище. Есть и второй вариант: сначала поступить, а потом, после окончания первого курса, – пойти и отдать долг.

Да, есть очевидный риск – потерять здоровье и никогда не стать пилотом. ВЛЭК уж больно строгий.

Как говорится, кто не рискует, тот...



### Времена изменились

Мне довелось учиться в смутное время, и я не могу назвать два года, проведенных в бандитском Бугуруслане, не то что лучшими, но даже хорошими – несмотря на то, что именно тогда я окончательно понял, что хочу быть пилотом. Я разделял учебу и быт, и вот с «романтикой» последнего я категорически не мог согласиться. Процветало гопничество, и это совсем не то, с чем у меня авиация ассоциируется.



В БЛУГА в 2016 году

В 1998 году я окончил летное училище, стал пилотом, поступил в Академию гражданской авиации<sup>24</sup> на командный факультет, имея целью получить высшее образование и как-то

---

<sup>24</sup> Ныне Санкт-Петербургский университет гражданской авиации.

продержаться несколько лет – может, лучшие времена наступят. Провел в Питере четыре года, куда более светлых, ну а потом повезло зацепиться за профессию.

В 2016 году после очень длительного перерыва я вновь посетил Бугуруслан. Свидетельствую – между моим БЛУГА и сегодняшним сходство разве что в памятнике Ленину, указывающем сонным курсантам путь к спортивному залу. В общежитии даже горячая вода есть! Для нас, выпускников 90-х, живших в кубриках, температура которых зимой едва достигала десяти градусов по Цельсию, это звучит немыслимо!

А в августе 2019 года (а затем в мае 2021) я посетил Сасовское летное училище и, опять же, остался впечатлен разницей между своим прошлым и сегодняшним настоящим.

Замечательное впечатление произвел на меня Ульяновский институт гражданской авиации, в котором я побывал в июне 2021 года.

Современным курсантам, если сравнивать с девяностыми, просто не о чем жаловаться в бытовом плане. Кормят, кстати, весьма неплохо – по-крайней мере в Сасово (проверял сам).

Так что, говорю без всякого сарказма – времена изменились и учеба в летном училище действительно может запомниться вам на всю жизнь как лучший период юности.

Но есть и такие, кто созрел для авиации в совсем не юном возрасте.

О них и поговорим.



## **«Мне 30 (40, 45...) и я хочу быть пилотом»**

Очень часто мне приходят письма, содержание которых кратко изложено в названии этой главы. Обычно их пишут люди, уже в жизни состоявшиеся, имеющие семью, профессию, заработок, но, увы, не получающие от жизни должного удовольствия. Чего-то им не хватает, а именно: белых рубашек и золотистых погон пилотов гражданской авиации.

Есть ли шанс у людей в возрасте насладиться бессонными ночами и сбоем биоритмов – так сказать, романтикой лётной работы?

Давайте поговорим!

### **Возраст**

Ограничений по возрасту для поступления в российское лётное училище в настоящее время нет. Но если у вас уже есть образование, полученное за государственный счет, то второе образование будет платным.



### **Лайфхак**

Если у вас уже есть полученное бесплатно высшее образование, то вы претендуете на получение бесплатного среднего образования в среднем летном училище, которое, как уже сказано, выпускает пилотов, ничем, кроме диплома, от выпускников вузов не отличающихся.

А если за вашими плечами есть обучение в военном вузе, то вы можете смело поступать на бесплатное обучение в гражданский вуз.

Возьмут ли вас в авиакомпанию в возрасте тридцать и так далее лет? Это зависит от факторов, действующих в данный конкретный момент, а именно:

- от авиакомпании: в зависимости от того, кого она предпочитает: постарше или помоложе;
- от дефицита или избытка кадров на рынке: то есть от экономической ситуации в стране и в мире.
- от вашей личной подготовки на момент попытки трудоустройства.

Да, это правда – многие начальники, родом из далекого прошлого, с недоверием смотрят на возрастного выпускника летного училища. И при прочих равных с большей охотой возьмут того, кто помоложе. Что ж, рецепт простой: вы должны быть на голову, а то и на две лучше всех остальных в плане профессиональной подготовки. Тем более что всякие молодецкие забавы, мешающие относиться к профессии пилота серьезно, вы, скорее всего, оставили в прошлом, и это ваше бесспорное преимущество!

Потратьте время учебы с пользой!



## Здоровье и армия

Многие в свое время успешно «откосили» от армии. Это проблема. Сами ее создали, сами теперь ее и решайте.

Но говорят, что с некоторых пор при прохождении первичной медицинской комиссии от вас больше не потребуется быть признанным годным к несению воинской службы. Всего лишь необходимо, чтобы «отмазка» от армии не была по причине медицинских показателей, строгий ВЛЭК не устраивающих. Для уточнения текущих требований изучите соответствующий нормативный документ.

ФАП 50 вам в помощь.

## Где учиться?

Это сложный вопрос... Чаще всего в этом возрасте остается лишь платное обучение. Вариантов несколько:

1) Российские государственные летные училища.

Дорого, длительно, и непонятно за что платишь деньги (в случае обучения на платной основе – то есть наиболее вероятный для вас вариант).

Бесспорным плюсом является то, что летные начальники авиакомпаний с радостью примут выпускника Ульяновска или Бугуруслана лишь потому, что у того есть диплом установленного образца, которым можно замечательно удовлетворить дядек из «Росавиации».

Начальники даже закроют глаза на пробелы в обучении. А может быть, что они – начальники, – эти пробелы и не увидят, ведь они тоже выпускники самой лучшей в мире школы пилотов.

## 2) Российские частные летные школы.

С 2016 года благодаря заботам «Росавиации» этот вариант потерял актуальность. Учебных центров, обучающих на пилотов коммерческой авиации больше нет.

И это очень плохо.

Но если вам достаточно полетов «для себя» в выходной день, вы можете получить свидетельство частного пилота. В России большое количество учебных центров, сертифицированных для обучения на частного пилота: S7 Training, «МАГ-Аэро», учебный центр аэродрома «Мочище» и другие.

## 3) Зарубежные летные школы.

Вариантов пруд-пруди, они различаются ценой, удаленностью от России и качеством подготовки. Мне доводилось иметь дело с пилотами, обучавшимися в США, Европе, Новой Зеландии, Австралии, Латинской Америке и других странах. Как правило, уровень подготовки всё же лучше, чем у выпускника российского вуза после пяти лет обучения – и это при том, что срок получения лицензии пилота за рубежом значительно короче. И само обучение, что удивительно, дешевле.



Студенты Оксфордской летной академии

Казалось бы – отличный вариант! Но...

Есть один нюанс, который перечеркивает любые преимущества обучения в Оксфордской летной академии. Не все летные начальники и чиновники готовы признать обучение в зарубежной летной школе как получение богоугодно... извините, специального летного образования.

Да чего уж там. Сегодня большинство российских руководителей и чиновников не готово признать подготовку за рубежом подготовкой.

После катастрофы Боинга-737 в 2013 году в Казани (те пилоты вообще-то учились в России, в одобренных государственным органом учебных центрах) в отрасли началась самая натуральная паранойя, зачистка людей и охота на ведьм. Из одной крайности («Все дозволено! Каждый может быть пилотом!») перешли в другую («Запретить всё на всякий случай»).

В общем, вряд ли ваше всемирно признанное Оксфордское лётное образование восхитит какую-либо авиакомпанию и удовлетворит чиновников. Им подавай бугурусланцев да ульяновцев с сасовцами.

И краснокутян.



## Общие вопросы

### Целевое обучение

*«Я недавно прочел, что „Аэрофлот“ и „Россия“ время от времени набирают учеников на целевое обучение. Неплохая ли это идея, попробовать попасть на целевое обучение в „Аэрофлот“, к примеру, или лучше не стоит туда соваться, если, конечно, на мой год его вообще откроют?»*

Целевое обучение на пилота? Вау! Это выглядит отличной идеей! Ощущать за своей спиной поддержку таких грандов по меркам отечественной авиации, как «Аэрофлот» или «Россия», конечно же здорово! Так мыслит, наверное, каждый второй, мечтающий стать пилотом, поэтому неудивительно, что вопрос этот – один из наиболее частых.

Что такое целевое обучение?

Кратко – это возможность поступления на бюджетную форму обучения в вуз по направлению от предприятия или учреждения и обучения в контакте с будущим работодателем, оформляется договором о целевом обучении между заказчиком целевой подготовки и абитуриентом, желающим учиться в университете по целевой программе.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.