



«Жизнь в авиации – ЭТО СЧАСТЬЕ»

Юлия Мартынова

Выпускница МАИ Екатерина Орешникова – командир воздушного судна в Московском авиационной центре, первая в России женщина – пилот санитарного вертолета.





Московский авиационный институт стал первой ступенькой к мечте для множества своих выпускников, влюбленных в небо. Среди историй маевцев, нашедших свое призвание, особенно выделяется история Екатерины Орешниковой – первой в нашей стране летчицы-спасателя. Екатерина работает в авиации уже 30 лет, 16 из которых посвятила службе в МЧС: занималась тушением пожаров с вертолета, участвовала в спасательных операциях. С 2015 года летчица пилотирует санитарный вертолет в Московском авиационном центре Департамента ГОЧСиПБ. На ее счету – более четырех тысяч часов в небе и сотни спасенных жизней.

Екатерина с теплотой и благодарностью вспоминает времена, когда ее путь в профессию только начинался. Она уверена: поступление в МАИ стало одним из важнейших шагов, определивших ее судьбу.

Екатерина, как у вас появилась мечта о небе? Была ли авиация любовью с детства или взвешенным взрослым выбором?

Пойти в авиацию я решила в старших классах. До этого считала себя чистым гуманитарием: моя мама была учителем истории, и я собиралась пойти по ее стопам. Но в итоге пересилили гены папы, авиационного инженера, и впечатление от фильма «В небе «ночные ведьмы», который я тогда посмотрела. Я была вдохновлена подвигом военных летчиц, их силой и героизмом, и мое решение тогда было бесповоротным.

В школе меня отговаривали, потому что считали, что я не вытяну технические предметы. Они и правда давались мне тяжело, но я так хотела летать, что это не стало для меня преградой.

Родители за меня очень переживали: папа знал все сложности работы в авиации, мама понимала, что как женщине мне будет не просто в «мужской» профессии. Но хочу отдать им должное: они меня не останавливали, а дали возможность принять решение, поддержали меня морально.

Почему вы решили поступать в МАИ? Как выбрали специальность?

МАИ – главный авиационный вуз России, поэтому у меня не было никаких сомнений, куда поступать.

Я хорошо помню, как мы с папой приехали в МАИ подавать документы: приемная комиссия тогда находилась в седьмом корпусе на Ленинградском шоссе. Мне было сложно выбрать из множества направлений и определиться, на какой факультет идти, ведь авиация очень многогранна. В итоге мы подали документы на четвертый факультет «Радиоэлектроника летательных аппаратов» (сейчас – институт №4 «Радиоэлектроника, инфокоммуникации и информационная безопасность». – Прим. ред.).

Мне не хватило для поступления на дневное отделение всего одного балла, и я пошла на вечернее. Но, видимо, судьбе было угодно, чтобы я осознанно нашла свое место в авиации, потому что через год учебы и параллельной работы на кафедре 204 лаборантом я поняла, что радиоэлектроника – это не мое.

К тому моменту я уже знала, что студенты некоторых кафедр первого факультета (сейчас – институт №1 «Авиационная техника. – Прим. ред.) после четвертого курса проходят летную практику на аэродроме Алферьево. Это была моя мечта, мой шанс летать. И, к счастью, мне удалось перейти на кафедру 106 –

На счету Екатерины Орешниковой – более 4 тыс. часов в небе и сотни спасенных жизней



тогда она называлась «Динамика и управление полетом». До конца жизни буду благодарна сотрудникам деканата, которые позволили мне перевестись с вечернего отделения четвертого факультета на дневное первого без потери года, то есть сразу на второй курс.

Что нужно было сделать, чтобы так кардинально поменять направление обучения?

Мне было поставлено строгое условие: до зимней сессии сдать все «хвосты» за предыдущий год. Иначе мне грозил недопуск к экзаменам и, как следствие, отчисление.

Предметов было очень много, но я справилась. Это был сложный период, но главное, что мне пошли навстречу и дали эту возможность. Я сдала «хвосты» и в 1991 году окончила первый факультет «Самолетостроение и вертолетостроение» МАИ.

Во время учебы в МАИ вы начали осваивать пилотирование Ми-2 в 1-м Московском городском аэроклубе. С самого начала вас привлекали вертолеты или все решил случай?

Пилотом вертолета я стала случайно. Я хотела учиться летать на самолете, но, когда пришла записываться в аэроклуб, оказалось, что набор открыт только на вертолеты. Тогда я огорчилась, но рассудила, что раз я хочу летать, нужно летать на том, что есть.

К настоящему моменту я имею опыт пилотирования Ми-2, Ми-8 и его модификаций, Robinson, Bo 105. Сейчас летаю на BK117C-2 (является частью семейства многоцелевых вертолетов EC145/BK117 производства Airbus. – Прим. ред.). Я очень благодарна судьбе и теперь точно знаю, что лучше техники, чем вертолет, нет.

Как вам удавалось совмещать полеты с учебой в вузе?

У нас в МАИ была «летающая группа», все где-то занимались. У многих, в том числе у меня, были летние и зимние сборы, которые попадали на время сессии. Экзамены приходилось переносить, и в деканате нам всегда шли навстречу, потому что видели, как мы заинтересованы, как хотим летать и учиться. Мы старались сдать сессию досрочно как можно раньше, чтобы успеть на свои полеты. Конечно, приходилось самостоятельно изучать темы, и мы относились к этому ответственно и добросовестно.

Кстати, на практике в Алфеевеве я так и не побывала, хотя и очень хотела: в зачет пошло участие в сборах аэроклуба.

Какие воспоминания у вас остались о годах студенчества?

Студенческие годы забыть невозможно, и у меня остались

Я очень благодарна судьбе и теперь точно знаю, что лучше техники, чем вертолет, нет



ФОТО: ГКУ «МАЦ»

самые прекрасные воспоминания о времени, проведенном в МАИ, о нашей дружной группе. А еще я помню наших преподавателей, которые не просто рассказывали об авиации – они горели и жили ею. Они стремились зажечь и нас, студентов, привить нам искренний интерес к будущей специальности, и им это удалось.

Как дальше складывался ваш путь в авиации? Сложно ли было пробыть в «мужскую» профессию?

В тот период это было сложно. После МАИ я поступила в Запорожское авиационное училище летчиков. Тогда это было единственное летное училище в стране, куда принимали девушек. Парадоксально, но, чтобы поступить, нужно было уже уметь летать: подтвердить определенный уровень подготовки в аэроклубе и даже сдать экзамен по технике пилотирования.

Для девушек проводился отдельный большой конкурс, и шансы поступить были не очень велики. В моей эскадрильи было пять будущих летчиц, а во всем училище – на шесть эскадрилий и три курса – всего 30 девушек со всей страны.

После училища мне повезло найти работу в частной авиакомпании, где я начала набирать опыт уже как профессиональный пилот. В 1999 году я поступила на службу в МЧС, а когда задачи по санитарной эвакуации пострадавших стал выполнять Московский авиационный центр, перешла туда.

Как думаете, что предопределило успех вашего профессионального пути?

Важны многие факторы: вера в себя, упорство, желание летать. Но еще большее значение имеет то, какие люди встречаются на этом пути, и случай с моим переводом на первый факультет очень показате-



ФОТО: ГКУ «МАЦ»

лен. Считаю, что решение поступить в МАИ было одним из важнейших в моей жизни. Тот профессиональный дух, то отношение к людям, которые пришли учиться не просто для галочки, очень помогли мне в дальнейшем.

В чем заключается ваша работа в Московском авиационном центре?

Мы должны быть постоянно готовы вылететь в то место, где необходима наша помощь, – санитарная эвакуация пострадавших. Вызовы могут быть связаны с чрезвычайными ситуациями, дорожно-транспортными происшествиями, такими неотложными состояниями, как инфаркт или инсульт. В дежурстве находятся как минимум три экипажа в день: две дневные смены и одна ночная. Так что Москва круглосуточно под нашей защитой.

Когда поступает вызов, вылететь нужно в течение 5–10 минут. Путь в любую точку города занимает до 10 минут, в Новую Москву – до 15. Садимся либо на специальные площадки, либо на выбранное непосредственно с воздуха место. При этом время для принятия решения минимально и нужно учесть множество факторов: близость к месту происшествия, наличие препятствий, проводов, направление ветра.

Что вы чувствуете, когда от вас зависит спасение человека?

Мы перевозим не просто пассажиров, а людей, которые





попали в беду. Конечно, я не могу забыть о том, что на борту вертолета находится человек, для которого счет идет на минуты. Но при этом пилот воздушного судна обязан сохранять спокойствие и не поддаваться эмоциям, чтобы обеспечить безопасность всех, кто летит вместе с ним.

Расскажите о вертолете BK117C-2, на котором вы сейчас летаете. Чем он удобен для городских условий?

Считаю, что это один из лучших санитарных вертолетов для работы в мегаполисах. Он мощный, но не очень большой, что расширяет возможности выбора посадочных площадок. Вертолет оснащен медицинским оборудованием, максимально приспособленным для экстренных случаев, и рассчитан помимо пилотов на двух врачей и до трех пострадавших, причем пилоты имеют возможность постоянно поддерживать связь с врачами.

Пригодились ли вам в работе знания, полученные в МАИ?

Конечно, ведь инженерное образование – это база. Даже если какие-то нюансы уходят из памяти, она все равно помогает усваивать новую информацию.

Кстати, хочу вновь упомянуть о политике МАИ. Я писала диплом сразу на двух кафедрах: 106 «Динамика и управление полетом», где я училась, и 102 «Проектирование вертолетов». То есть, зная о моем интересе к вертолетам, меня не стали загонять в жесткие рамки моей специальности, а позволили мне двигаться в выбранном направлении.

Поддерживаете ли вы связь с альма-матер?

Несколько лет назад я проходила в МАИ курс повышения квалификации по английскому языку. Конечно, пользуясь случаем, я прошла по всему университету и с радостью отметила, что в нем сохранился тот особый дух, который чувствовали и мы в студенчестве, – дух увлеченности и любви к своему делу.

Одно из направлений работы МАИ сейчас – беспилотные технологии. Как вы думаете, смогут ли в будущем беспилотники заменить санитарные вертолеты в деле спасения людей?

Беспилотники – это отличное решение для аэрофотосъемки, в будущем – для доставки грузов. Если они когда-то и будут эвакуировать пострадавших вместо нас, то очень нескоро. Но уже в обозримом будущем они могут стать нашими помощниками в навигации и предоставлять пилотам более точные координаты для быстрого и четкого выполнения задачи по спасению людей.

Екатерина, последний вопрос: можете ли вы сказать, что нашли свое призвание?

Да, конечно. Я считаю себя счастливым человеком. Я поняла, что стать пилотом и реализовать свою мечту было правильным решением. И мои родители тоже поняли это. Они очень волновались, что я не смогу освоить какие-то предметы или разочаруюсь в специальности, столкнувшись с трудностями. С трудностями я, конечно, столкнулась, но, несмотря на это, провести жизнь в авиации – большое счастье, первой ступенькой к которому для меня стал МАИ.



Пилот обязан сохранять спокойствие и не поддаваться эмоциям

ФОТО: ГКУ «МАЦ»

