



# «Жизнь в авиации – ЭТО СЧАСТЬЕ»

Юлия Мартынова

*Выпускница МАИ Екатерина Орешникова – командир воздушного судна в Московском авиационном 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 эскадрилье 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»

