



## ВОКРУГ МОСКВЫ НА Р2002



В начале июня 2011 года мне удалось, наконец, перешагнуть еще одну ключевую ступень в своем становлении как пилота-любителя – совершить полет по маршруту вокруг Москвы. Этот маршрут считается, пожалуй, самым сложным и напряженным для курсантов, проходящих первоначальное летное обучение в российском столичном регионе. Главной его особенностью является необходимость вести насыщенный и интенсивный радиообмен в режиме non-stop с диспетчерами аэропортов московского аэроузла: Быково и Внуково, Шереметьево и Домодедово. При этом время полета между некоторыми поворотными пунктами маршрута может составлять не более одной минуты, что порой приводит к его острому дефициту. Можно сказать, что бывалые пилоты пугают «Москвой» молодых курсантов, как детишек – бабой Ягой или лешим.

Но обо всем по порядку. Конечно, редкий курсант вылетит «на Москву», не приобретя опыта на более простых маршрутах, в ходе полета по которым, помимо приобретения навыков ориентировки, он адаптируется к особенностям радиообмена вне родного аэродрома, позже узнает его специфику при полетах по ПВП. Так и я, помимо «радиальных» вылетов на непродолжительные (до одного часа) маршруты, пару раз слетал и на более удаленную от Северки большую площадку – аэродром ФИНАМ в Большом Грызово. Этот опыт дался, скажу прямо, местами не слишком легко, особенно в плане ведения радиообмена, но зато сослужил отличную службу в дальнейшем. Таким образом, к лету прошло около полугода с начала моих полетов по маршрутам, и инструктор Влад Меценцев счел своевременным начать подготовку к полету вокруг Москвы.

Для этого я вооружился картой УКЛ-13, линейкой и транспортиром. К тому же, специально ради Москвы (и, разумеется, с прицелом на будущее) мной был заказан по интернету новенький, что называется, «в масле», наколенный планшет летчика НПЛ-М, который мне переслали почтой аж из Омска.

Такими пользовались советские военные пилоты: «наколенный» чем-то похож на большой плоский и тонкий портсигар с креплением на ногу. Помимо внешней части крышки, специальное белое покрытие которой позволяет делать записи карандашом, внутри расположена пара таких же тонких дощечек-страниц для пометок, которые можно стирать.

Еще одной особенностью НПЛ-М является встроенная внутрь планшета сферическая линейка, позволяющая, как и навигационная линейка НЛ-10М, делать различные вычисления: так, к

примеру, можно произвести штилевые расчеты.

Правда, этим средством счисления мне только предстоит научиться пользоваться. Главным же подспорьем в подготовке стал выданный мне инструктором штурманский план полета, уже полностью заполненный данными на маршрут вокруг столицы. По сути, мне осталось просто «руками» пройти по карте и сверить их. Согласно плану, нам менее чем за два часа предстояло пролететь на скорости 180 км/ч чуть менее трехсот километров, отработать как минимум с шестью позициями УВД и пройти больше двадцати ППМ, время полета между которыми будет составлять от одной до девяти минут.

Хорошо и то, что в моем рабочем кабинете на стене висит полноразмерная карта Москвы, на которой я отметил все поворотные, располо-



Наколенный планшет летчика НПЛ-М







Пользуясь паузой, осваиваю GNS-430



Вместе с инструктором «вбили маршрут» в GNS-430

женные по периметру столицы. Это дало возможность в течение рабочей недели тренироваться «пешему поконному»: сидя за рабочим столом и глядя в свободную минутку на карту, я мысленно проходил маршрут и вслух проговаривал радиообмен как за пилота, так и за диспетчера.

Наконец, настал день вылета. Не задался он с самого начала: собираясь на аэродром, я забыл экшн-камеру, которой, закрепив ее в самолете, намеревался заснять предстоящий полет. Обидно и то, что накануне пришлось специально ехать за ней к товарищу, а получилось – зря...

Приехав на аэродром в пятом часу вечера, я вновь столкнулся с обстоятельствами «непреодолимой силы»: помимо идущего то там, то здесь дождя, по всей московской зоне объявили «ковер» в связи с прилетом первого лица из правящего тандема: небо закрыли на тяжелый амбарный замок. Сделали это в стране Советов, как всегда, загора, часа так за два до прилета «блистательного товарища». Хорошо хотя бы, что винты с самолетов снимать не заставляют, как, говорят, делали органы в былые годы при «царском режиме»... Пользуясь образовавшейся паузой, с помощью инструктора я продолжил вникать в навигационный комплекс GNS-430, которым оборудованы новые сертифицированные P2002.

Вместе с Владом мы «вбили маршрут»: оказалось, что здесь, как и в уже знакомом мне Gaitin 296, нет ничего принципиально сложного (жаль только, что на экран GNS нельзя вывести подложку карты).

Пока было время, я отправился

прогуляться к стоящему неподалеку вертолету. Первый раз видел Robinson R-44 на Северке.

Как окажется позже, именно с этой вертушкой нам было суждено вскоре повстречаться в воздухе.

Откровенно говоря, ближе к девяти вечера мне уже не верилось в удачу, и я засобиравшись домой – «не везет, так не везет», но тут вдруг инструктору позвонили с КДП – зону открыли! Правда, до заката оставалось немногим более полутора часов, и для того чтобы вернуться засветло, нужно было спешить. Но на этом мои неприятности не окончились: после запуска двигателя оказалось, что экшн-камера, которую мне в «ЧелАвиа» разрешили взять на борт, дает сильные помехи в эфир. Из-за этого нам пришлось отключить камеру от радиостека, что лишило ее возможности писать переговоры.

Выезжаем на исполнительный, и ситуация повторяется – несущая частота снова забита помехами. Решаем вернуться на стоянку и заняться

поиском неполадки. Искали недолго: проблема по-прежнему была в экшн-камере и ее проводе к радиостеке – даже будучи отключенным от него, он почему-то все равно продолжал создавать помехи на частоте. Выключили питание камеры и забросили ее за кресла: все вроде бы наладилось, и мы вновь порулили на взлет.

Разбег, взлет с приличным боковым, набор высоты к первому. Инструктор Влад Мезенцев озабоченно поглядывает на часы: «К закату можем и не успеть, на пути к Москве плотный встречный ветер. С другой стороны, назад пойдем быстрее, может, и нагоним. Давай-ка, Паш, прибавь оборотов!»

– Северка, 01785, взлет, правым отход на маршрут, контрольную связь с Домодедово-подход доложу.

– Контрольную доложите, 01785.

Набрали высоту, перешли в горизонтальный полет. Атмосфера беспокойная, ощутимо потряхивает, передаю инструктору управление и подтягиваю



Как оказалось, на встречных курсах R44 выпадит не так заметно





От Северки к первому поворотному – Сетни



Следующий поворотный – Болак



Пройдя Болак, а затем Поник, следуем к Данок

ремни. Несмотря на это, погода нам, в принципе, благоприятствует – видимость хорошая, на горизонте лежит голубоватая дымка. Белые облака, как это и бывает на закате, частично уже начали окрашиваться в тепло-оранжевый цвет. А мы спешим к первому поворотному – Сетни, и я, чуть волнуясь, выхожу на связь с диспетчером Домодедово:

– Домодедово-подход, 01785, добрый вечер, контрольная связь.

– 01785, Домодедово-подход, добрый вечер, контрольная связь хорошая.

– 01785, легкомоторный P2002 по ПВП, после взлета с Северки, 200 метров, Сетни рассчитываем в третью минуту.

– 01785, прямой 110°, следуйте на минимальной безопасной по QNH 1011, Сетни доложите.

– Занимаю минимальную безопасную по QNH 1011, Сетни доложу, 01785.

Отмечаю про себя, что голос «на том конце» немного «зжат» и подрагивает, а его интонация несколько дерганая. Замечает это и инструктор: «Наверное, молодого диспетчера посадили опыта набраться, так что не переживай – он учится на тебе, а ты на нем. Доложинка лучше Северке».

– 01785, контрольную связь с Домодедово-подход установили, до обратного.

– 01785, до обратного.

Через пару минут мы уже практически над Сетни.

Проходим поворотный по радиусу упреждения, отрисованному на экране GNS, докладываю:

– 01785, на минимально безопасной по QNH 1011, Сетни, Болак рассчитываю в 11-ю минуту.

– 01785, прямой 100, удаление 10 км до Болак доложить.

– Удаление 10 км до Болак доложим, 01785.

GNS-430 превращает полет по маршруту в удовольствие: наверное, такое же ощущение испытывали домохозяйки, сменившие стиральную доску на машинку-автомат. Навигационный комплекс выдает всю необходимую информацию, и определить удаление до поворотного не составляет труда:

\* Здесь и дальше диспетчер дает пеленг на наш борт от аэропорта Домодедово.



– 01785, на минимально безопасной по QNH 1011, удаление 10 км до Болак.

– 01785, прямой 130, занимайте 200 по QNH 1011, Болак доложите.

– Занимаю 200 по QNH 1011, Болак доложу.

Насколько позволяет встречный ветер, стараемся лететь со скоростью 180 км/ч.

До Болака, таким образом, еще почти три минуты, первое волнение от выхода на связь с «большим портом» потихоньку улеглось, в ориентировке по карте необходимости нет, и я снова, пока есть время, изучаю окрестности. Солнце ушло еще ниже к горизонту, но купол неба по-прежнему все еще светел, и если бы не заметно удлинившиеся тени на земле, то можно было бы подумать, что сейчас часа четыре дня.

Пройдя Болак, а затем Поник, следуем к поворотному Данок, который расположен как раз на траверзе Домодедово.

Влад указывает рукой влево – перевожу взгляд и через стекло фонаря вижу чуть левее «тяжелый» борт, идущий практически параллельно нашему курсу по глиссаде на посадку. Аэропорт уже близко, и вскоре мы будем на его траверзе.

Домодедово уже в пределах видимости, две полосы-то вон какие длинные! Вижу, как обогнавший нас лайнер, похожий в тени земли на черную птицу, проходит над торцом ВПП и садится. Другой борт, наоборот, отрывается от земли и, купаясь в лучах заходящего солнца, круто набирает высоту, закладывает над нами разворот и стремительно удаляется. Вот это скорости: совсем другие, нежели у нас, одно слово – большая авиация... А впереди в серой массе, застилающей горизонт, уже угадываются очертания мегаполиса с выделяющейся в глубине группой высотных зданий. Судя по расположению, это Москва-Сити.

Прошли Домодедово, Влад показывает вправо: «Вон за руслом Москвы-реки полоса угадывается, видишь? Это Мячково. Говорят, скоро могут открыть»<sup>2</sup>.

Мы идем курсом на ОПРС Картино

<sup>2</sup> Аэродром частной авиации «Мячково» вновь открылся 1 октября 2011 года.



Вдалеке Москва-Сити



К поворотному Битса



Впереди Никун





От Никун к Рубле, рядом «Кортик-2»



Рубле, Струг, Нотун – справа Крылатское



Живописный мост у Серебряного бора

(поселок Развилка, вблизи 22 км МКАД), что и подтверждает стрелка радиоконцентра, настроенного на частоту 1215,0.

Этот пункт нашего маршрута служит рубежом передачи контроля над нами от Домодедово к Быково:

- 01785, 200 по ПВП, QNH 1011, Картино, Битсу рассчитываю в 32-ю минуту.

- 01785, контрольную связь с Быково-подход доложите.

- Контрольную связь с Быково-подход доложу.

Переключаю запасную частоту на активную, связываюсь с Быково:

- Быково-подход, 01785, добрый вечер, контрольная связь.

- 01785, Домодедово-подход, добрый вечер, контрольная связь хорошая.

- 01785, легкомоторный P2002 по ПВП, 150 по QNH 1011, Картино, Битсу рассчитываю в 32-ю минуту.

- 01785, занимайте 150<sup>3</sup> по QNH 1012, Битсу доложите.

- Занимаю 150 по QNH 1012, Битсу доложу, 01785.

Теперь нужно попрощаться с Домодедово, возвращаясь на его частоту:

- 01785, контрольную связь с Быково-подход установил.

- 01785, работайте с Быково-подход на 127,3.

- Работаю с Быково-подход на 127,3, 01785.

За переговорами с диспетчерами я чуть было не проскочил за МКАД, широкая лента которого бежала слева направо перпендикулярно нашему курсу, насколько хватало взгляда. Крутым левым разворотом ложимся на курс к Битсе, идем прямо над кольцевой автодорогой, внутри радиуса которой раскинулись спальные районы столицы. Ну, теперь не заблудимся, успеваем только частоты накручивать!

- 01785, 150 по QNH 1012, Битса, Никун рассчитываю в 37-ю минуту.

- 01785, контрольную связь с Внуково-подход доложите.

- Контрольную связь с Внуково-подход доложим, 01785.

Инструктор предусмотрительно сменил рабочую частоту, докладываю:

- Внуково-подход, 01785, добрый вечер, контрольная связь.

<sup>3</sup> Как правило, при полетах по ПВП ниже нижнего эшелона над МКАД дают именно эту высоту.



- 01785, Внуково-подход, здравствуйте, принимаю вас на пятерку.
- 01785, по ПВП, 150, QNH 1012, прошел Битсу, Никун рассчитываю в 42 минуту.
- 01785, ваш маршрут?
- 01785, следую вокруг Москвы с возвратом на Северку через Картино.
- 01785, понял, следуйте точно над МКАД, сохраняйте 150 по QNH 1012, Никун доложит.
- Следую точно над МКАД, сохраняем 150 по QNH 1012, Никун доложу, 01785.

Возвращаемся на частоту Быково и прощаемся. Перейдя на связь с Внуково, заранее накручиваем частоту Шереметьево и продолжаем оплывать Москву с запада на восток по направлению к ППМ Никун (пересечение Рябиновой улицы и МКАД).

Какой же все-таки большой и в то же время компактной видится Москва с воздуха! Все, как на ладони, кажется, дотянуться можно и до шпильки МГУ, и до Останкинской телебашни, и до небоскреба Москва-Сити, который

- здесь я оказался прав - был так заметен издали.

- Между Никун и Рубле находится еще одна позиция УВД - «Кортик-2», приданная 71-ой Городской клинической больнице, - говорит инструктор.

- У них там площадка для доставки пациентов вертолетом. Иногда нас заставляют с ними отработать, будь готов.

Но нет, с «Кортиком» выходить на связь нам не указали, зато ближе к Рубле (пересечение Новорижского шоссе и МКАД) сообщили о встречном:

- 01785, примите информацию: вертолет Robinson R-44 рассчитывает посадку на площадке Крокус, удаление 10 км, с запада, 200 метров, будьте осмотрительны, визуальный контакт доложите.

- 01785, информацию принял, визуальный контакт доложу.

Аналогичные данные о нас диспетчер передает и на указанный вертолет. мы слышим, как его экипаж подтверждает получение. Проходим Рубле и следуем на Строг (Стропино, 65-й км МКАД).

Справа раскинулся спальный район Крылатское, за ним видны изгибающиеся заливы Москвы-реки, через



Справа Тушинский аэродром



Горнолыжный комплекс «Снежок»



Симни-Ляно, слева Долгопрудный



один из которых перекинулась красная арка вантового моста «Живописный», что у Серебряного бора.

А под нами вьется все тот же МКАД: несмотря на вечер выходного дня, по нему бежит плотный поток машин. С тоской представляю себе, что через каких-то пару часов мне предстоит возвращаться домой и проезжать этот же участок, над которым сейчас пролетаем – каким же обыденным и неинтересным будет казаться он из автомобиля... Впереди и слева за МКАД все яснее выплывает громада торгово-выставочного комплекса Крокус-Экспо, а значит, что и посадочная площадка вертолета уже рядом, а мы его до сих пор не видим. Только я, было, хотел поделиться этой мыслью с инструктором, как экипаж Robinson доложил диспетчеру о том, что он нас наблюдает.

– Главное, что он нас видит, – улыбается Влад. – За Строгом пойдем на Нотун, лететь до него одну минуту, а это рубеж передачи от Внуково к Шереметьево, не забудь.

Между поворотными Строг и Нотун (пересечение Волоколамского шоссе и МКАД) я впервые в жизни увидел с воздуха Тушинский аэродром.

Хотя, нет, вроде бы, доводилось его видеть и раньше с борта пассажирского самолета, готовящегося к заходу на посадку в Шереметьево. Но ракурс тогда был все же другой: высота лайнера в этой точке в несколько раз больше наших двухсот метров, да и скорость выше, поэтому сейчас можно было рассмотреть аэродром лучше. Слева же от нас за МКАД раскинулся город Красногорск, характерной деталью которого стала отлично видимая нами огромная «труба» всепогодного горнолыжного комплекса «Снежном».

Выход на связь с Шереметьево-подход прошел штатно, и мы продолжили полет над северной частью МКАД. Прошли поворотный Симни (близ железнодорожной станции Левобережная, 76-й км МКАД), а вскоре слева вдалеке остался позади Долгопрудный, большая часть которого лежит в так называемой «заплатке». Справа потянулись мои «родные» места, совпадающие с ППМ Лиано-Лянозово и Алтуфьево: из-за необычного ракурса обзора все же пришлось высматривать детали для точной ориентировки

на, казалось бы, досконально знакомой местности...

А впереди следующий ППМ и вторая ОПРС на нашем маршруте – Челобитьево с частотой 680,0 (90 км МКАД). АРК уже давно на нее переключен, ждем момента пролета маяка для повторного выхода на связь с диспетчером Быково-подход, который доведет нас до Картино и отдаст на связь с Домодедово. В самом деле, получается полет по кругу, только очень большому...

В районе Лосино острова диспетчер Быково загнал нас со ста пятидесяти аж на триста метров. Удивленно гляжу на инструктора, тот жмет плечами: мол, что тут скажешь – выполняй команду. Набрали триста, идем вдоль прямого отрезка МКАД к Щелковско-

ботали довольно интенсивно, меньше чем за десять минут, после чего пошли на замыкание нашего «кольца» вокруг Москвы – к ОПРС Картино.

Ставший к этому времени розоватым диск солнца уже почти коснулся земли, и подстилающая поверхность заметно ушла в тень с момента первого пролета этой приводной радиостанции. Надо спешить – скоро закат, а мы из-за ветра так толком и не смогли сделать хороший временной зазор. Но ничего: сейчас-то ветер будет попутный, глядишь, и нагоним!

Простились с Быково, снова выходим на связь с Домодедово: я рад слышать молодого диспетчера, как старого знакомого. Через минуту в эфир выходит экипаж того самого вертолета R-44, который я видел ранее на



Ливно-Питник

му шоссе. Справа в глубине лосиноостровского заповедника вижу обособленный от городской суеты комплекс зданий, утопающий в зелени – вспоминаю, что при подготовке к маршруту обратил внимание на этот оазис, являющийся медицинским учреждением Управления делами Президента РФ. Отличное место, что и говорить – прямо в заповеднике – выбрали себе слуги народа...

Из-за Лосино острова все явственней проступают жилые районы – это уже Измайлово. В месте «впадения» Щелковского шоссе в Москву расположен ППМ Питик (104-й км МКАД), от него две минуты лета до следующего поворотного Реуто (город Реутов, 1 км МКАД), а там и до Ледни (14 км МКАД) рукой подать. Эти три точки мы отпра-

Северке. Сейчас он летит нам навстречу. Диспетчер дает нам указание занять разные высоты с разницей в сто метров, но для меня это все равно волнительный момент: ведь впервые я лечу по МВА так, чтобы расходиться со встречным бортом по подобию того, как это делается в большой авиации! Усиленно впрыдываюсь вперед, ища глазами силуэт воздушного судна, и ничего не вижу. Наверное, «на другом конце провода» сейчас делают так же.

– А что, если нам на всякий пожарный посадочную фару включить? – подано идею Владу.

– Хорошая мысль, включай, – одобительно кивает инструктор.

Через пару мгновений вдалеке замечаем встречный: черный вертолет летит навстречу ниже и правее, все





Путник-Реуто-Леани-Кяртино – круг замкнулся

ближе и ближе к нам, и вот уже темным пятнышком с блестящим в лучах заходящего солнца блюдцем вращающегося винта проносится мимо и исчезает за кромкой фонаря. С сожалением вздыхаю: самое интересное позади, а впереди – возвращение на аэродром и неизбежная трансформация в пешехода...

Как и предсказывал инструктор, с попутным ветром мы нагнали время и успели приземлиться на уже утонувшую в тени полосу Северки практически в тот момент, когда солнце скрылось из виду, оставив на память алые засветы, разливавшиеся влево и вправо от места захода светила.

Часы уже показывали десятый час, когда, покидая самолет, я обратил внимание на то, что, как правило, скупой на эмоции инструктор напевает песенку: судя по всему, Влад пребывал в хорошем расположении духа – а это могло означать, что ошибок в полете было немного, и я справился! А, возможно, Влад просто радовался тому, что мы все-таки успели приземлиться до момента отъезда других, уже освободившихся инструкторов «ЧелАвиа» на заслуженный после долгого летного дня отдых в баню, расположенную неподалеку от Северки. Но, поразмышляв немного, я все же принял это как похвалу в свой адрес: чего скрывать, я и сам был доволен собой, как никогда!

А тем временем уже давно наступил вечер, и мне предстояла двухчасовая дорога домой в столицу, лежащая как раз через тот участок МКАД, вдоль которого мы только что летели. И не нужно было быть провидцем, чтобы предсказать, как буду ехать по нему, с тоской поглядывать вверх и думать о том, как же здорово, находясь в самолете, с высоты положения наблюдать за букашками-машинами, ползущими по своим земным делам...

Но ничего – неделя пролетит быстро, и, я надеюсь, благополучно совершу обратную трансформацию из водителя о четырех колесах в небожителя о двух крыльях. Пускай и на время...

Павел Козловский  
под ред. В. Мезенцева