

АНАТОЛИЙ КВОЧУР ИСПЫТАНИЕ СЕБЯ



ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО В №№ 1-6 2006, 1-6 2007, 1-6 2008, 1-6 2009, 1-6 2010, 1-6 2011, 1-3, 5,6 2012, 1-3 2013

На мой взгляд, если вычесть вышеназванные перегобы, физподготовка давала хорошие результаты: я не ощущал усталости от полетов, невзирая на то, что мне, как старшине эскадрильи, примерно раз в две недели приходилось ночью не спать в качестве начальника караула. Маневренные перегрузки также были «в охотку». Вероятно, на восприятие физической нагрузки положительно влияла и полная трезвость в течение семестра. По прибытию в легендарный Таганрогский полк, известный тем, что в начале 1960-х курсантов там выпускали на Су-7б после МиГ-17 без провозки на «спарке» Су-7У (из-за отсутствия последней), наша спортивность оказалась к месту. При первом представлении курсантам инструкторов и командиров эскадрильского уровня мы были поражены: командир звена Кравченко М.Ф., старший летчик-инструктор Никитенко К.В. (мой инструктор!), летчик-инструктор Безродный В.И. – все имели первый или, «на худой конец», второй разряды по игровым видам спорта.

Как можно не подражать таким командирам!? Конечно, фанатизма в этом направлении у нормальных курсантов не было. Сколько положено качались, любили играть в волейбол, баскетбол, реже в ручной мяч. Был такой случай: перед приездом какой-то высокой комиссии руководству полка, а может, училища, указали на недостаточное количество «разрядников» в курсантской среде, тут же организовали ряд соревнований (бег на 1000 метров, прыжки в длину, еще что-то, и, как ни странно, гиревой спорт).

По-моему, несколько неожиданно для руководства полка получились весьма неплохие результаты – едва ли не все курсанты выполнили те или иные нормы разрядов, а старшина курса Квочур выполнил норму первого разряда для следующей весовой категории. По нормативам это как бы соответствовало уровню кандидата в мастера спорта по поднятию гири весом 24 кг (указанное звание было учреждено для этого вида спорта 1-2 года спустя).

Стремление к регулярной физической нагрузке переросло в постоянную и естественную потребность. Например, в период подготовки к госэкзаменам большинство курсантов, естественно, «корпели» над учебниками, стремясь восполнить недостаточное усердие в течение четырех лет учебы. Сидели и в положенное учебное время, и в сверхурочное. У меня был иной подход: за 1,5-2 часа до ужина я складывал учебники, переодевался в спортивный костюм, делал пробежку около 2 км, затем занимался на снарядах. Сдал экзамены, как говорится, не хуже других, попал в шестерку «краснодипломников», сохранив главные для летчика качества – физическое и душевное здоровье.

В Германии, в гарнизоне «Темплин» был изумительный аэродром с двумя ВПП, что позволяло в особый период выполнять взлет трех эскадрильи (36 самолетов) чуть ли не за 2 минуты. Но в гарнизоне, где проживали военнослужащие с семьями еще двух войсковых частей, спортзал представлял собой бывший гараж очень ограниченных размеров с характерной ямой посередине. Из спортивных снарядов запомнилась самодельная штанга с приваренными грузами общим весом около 57 кг – как говорится, «ни то, ни сё». Невзирая на то, что у штанги был очень тонкий, неудобный для захвата гриф, со временем научился выполнять толчок одной рукой, рискуя при этом уронить эту железяку на голову или ногу – занимательное было упражнение.

В летний период регулярно проводились соревнования, в том числе и по гиревому двоеборью с весом 24 кг. Конкурентом на первенстве гарнизона был младший сержант-срочник, который выполнял обязанности как бы заведующего упоминаемым спортзалом. Это был крепенький коренастый, неплохо накачанный молодой человек. На соревнованиях оказалось, что мы в одной весовой категории. В рывке правой и левой рукой он брал на

десяток больше очков правой, но не смог выполнить норматив по минимальному количеству подъемов левой. Таким образом, он не выполнил требования разряда, но занял первое место по гарнизону, а я занял второе место, но выполнил требования по КМС.

В течение первого лета соорудил в лесу, недалеко от нашего дома, импровизированную спортивную площадку, включавшую в себя деревянный щит, прибитый к дереву, на котором было место для крепления боксерской груши, несколько врытых в землю чурбаков для отдыха между упражнениями. Укромное место иногда использовалось коллегами для употребления национального напитка немцев – пива – без риска быть замеченными в этом процессе женами. Обычно перед упражнениями выполнял пробежку по узким тропинкам леса примерно 2 км.

Через пару лет службы познакомился поближе с летчиком 2-й эскадрильи капитаном Якушиным, который погрузил меня в мир упражнений по системе индийских йогов. Это направление я развивал в себе продолжительное время и до сих пор выполняю отдельные элементы из этой серьезной субкультуры тела и духа. Помимо многих положительных аспектов этого восточного учения, наиболее полезным для моей профессии оказалось умение концентрировать внимание, расслабляться, что позволило как в обычной жизни, так и в профессиональной деятельности быстро восстанавливать силы.



НЕПОЛНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ЗАДАЧ, ЗАДАНИЙ И ЭПИЗОДОВ, УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ КОТОРЫХ ОБУСЛОВЛЕНО ОПИСАННЫМ ПОДХОДОМ К ФИЗИЧЕСКОЙ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ:

- высокая успеваемость при освоении курсов учебно-летней подготовки в училище и в Школе летчиков-испытателей;
- быстрое освоение Курса боевой подготовки в строевых частях;
- легкое освоение дозаправки в воздухе, в том числе и в условиях полета, которые в России пока не практикуются: при турбулентности, на высотах от 100 м до 10,5 км (разрешено в ВВС 2-8 км);
- испытательные, а затем и показательные полеты с длительным маневрированием, с перегрузками более 9 ед. (напомню, в 1989 г. главным конструктором самолета МиГ-29 было принято решение на увеличение максимально допустимой перегрузки при выполнении демонстрационных полетов до 10,5 единиц);
- многократные длительные (до 13 часов) перелеты на самолетах Су-27, Су-30, с пересечением до 7 часовых поясов, с последующим, иногда в тот же день, выполнением маневренных показательных полетов;
- успешная борьба с десинхронозом времени после длительных перелетов с пересечением часовых поясов;
- быстрая адаптация к особенностям различных самолетов при «сваливании» и «штопоре» (примерно в одно и то же время проводились испытания на указанных режимах совершенно разных самолетов: усовершенствованной версии МиГ-29 и находящегося на эксплуатации в строевых частях МиГ-31);
- несколько случаев существенного превышения по количеству полетов в один летный день, например, в 1990 г. за три дня в строевом полку «провез» 21-го летчика на особые режимы полета на самолете МиГ-29УБ и выполнил 2 демонстрационных полета на одноместном самолете;
- в 2008 г., в один зимний день с переходом на ночь (летная смена – 9 часов) было выполнено 8 полетов (в плане было 9) с летчиками ВВС Алжира на обучение дозаправки в воздухе на самолете Су-30МКА, с одним выходом инструктора из самолета на 5 минут (обучаемые алжирцы менялись после каждого полета);
- быстрое восстановление после двух катапультирований и экстремальных ситуаций.

Позднее эти качества стали заметны для сторонних наблюдателей, когда у меня вошло в правило перед сложным заданием или демонстрационным полетом расслабляться незадолго до запуска двигателей. После установленных проверок в кабине, а также тренировки наиболее ответственных этапов полетного задания, примерно за 5-7 минут до запуска, я просил техника самолета через какое-то время меня разбудить и «отключался», иногда реально засыпая.

Эти несколько минут были весьма значимыми: «сбрасывалось» напряжение, характерное перед ответственным (сложным) заданием, а иногда переключался ритм с суеты на спокойные уверенные системные действия. Таким образом, летчик как бы «отсекает» земные дела и полностью переключается на выполнение полетного задания.

Во время учебы в Школе испытателей условий для физической подготовки было немного: теоретические занятия, полеты (учебные и дополнительные в ЛИИ, на фирмах, для расширения кругозора и накопления опыта), учеба в МАИ на вечернем факультете, учеба на курсах водителей, грудной ребенок в семье на жилой площади около 10 кв.м, периодические мероприятия общественного характера...

В то время жизнь на опытном аэродроме бурлила: поднимались новые самолеты, отмечались награды, проходили регулярные похороны (за 1,5 года учебы 7 раз хоронили с масштабными поминками и с участием летного состава всех категорий из базирующихся на аэродроме летно-испытательных организаций, включая

УМЕРЕННОСТЬ И СИСТЕМНОСТЬ В ЗАНЯТИЯХ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКОЙ.

При более сбалансированном (компетентном) подходе к занятиям можно было бы избежать таких негативных последствий, как:

- простудные заболевания по причине непонимания норм при закаливании, нагрузках при тренировках и соревнованиях;
- травмы при освоении новых рискованных элементов (на 3-м курсе училища, при самостоятельных занятиях на батуте повредил несколько позвонков, что, слава Богу, удалось скрыть, но пришлось долго восстанавливаться).

ский стиль Сэ Нэ, что переводится примерно как «Вся жизнь»), он организовал секцию, в которой занимались и летчики-испытатели, и инженеры-конструкторы, и рабочие завода. Первые 4 месяца тренировки проводились почти каждый день, начинались они в заводском спортзале в 6 утра и заканчивались примерно в 7:30. Уже в 8:15 мы были на работе. Это был период вдохновенного освоения малоизвестной философии единоборств, в которой так же, как в йоге, была взаимосвязь: напряжение-расслабление, дыхание-положение, концентрация духовной и физической силы и т.п.

Мощным этапом освоения каратэ оказалась командировка в Ливию в 1980 г., которая вместо запланированных двух месяцев затянулась на полгода. Практически каждый день занимался на плоской крыше небольшого коттеджа, в котором мы проживали, и значительно продвинулся в части связок упражнений (ката), прыжков, координации движений, упражнений по системе индийских йогов.

В период работы в ОКБ им. А.И.Микояна в гарнизоне Ахтубинск, в домике, где жили командированные инженеры и летчики-испытатели, была очень удобная для занятий каратэ просторная пристройка. Для занятий босиком деревянный пол – идеальное покрытие. В этой пристройке к потолку на разном уровне были подвешены маленькие детские мячи (высота от пола от 1,2 до 2 м). Была также специальная скамейка для разбивания рукой досок и, иногда, кирпичей.

Если работа на аэродроме заканчивалась вовремя, то тренировка в среднем длилась 1,5 ч. Упражнения с мячами, качающимися одновременно, но с разными амплитудами, развивали координацию и реакцию при отработке наступательных и оборонительных приемов руками и ногами. Один из мячей находился на высоте 2 м, и предназначался для отработки ударов ногой в прыжке с места без разбега, с различными вариантами приземления.

Все вышеназванные мероприятия, в конечном итоге, развивали необходимые для летно-испытательной работы качества: выносливость, физическую силу, координацию движений, объем внимания, скорость реакции на изменение ситуации, время принятия решения. При этом повышалась производительность той или иной деятельности, и сокращалось время на восстановление сил.

Все это пригодилось при освоении профессии военного летчика и, особенно, когда на испытаниях, а затем и в эксплуатации появились самолеты 4-го поколения, рассчитанные на длительное маневрирование с перегрузками до 9 единиц, а также оснащенные системой дозаправки в воздухе.

Подобных примеров из жизни летчиков можно приводить много. Наиболее ярким из них, на мой взгляд, является тот факт, что великий профессионал летно-испытательной работы и Учитель А.В. Федотов после трех экстремальных катапультирований, в 50-летнем возрасте катался на горных лыжах по самым крутым склонам Домбая и нас научил этому непростому виду спорта. Очевидно одно – серьезная летная работа, безусловно, предполагает комплексные и систематические усилия, направленные на создание физического и психологического «корсета», необходимого для продолжительной летной работы на современных боевых, да и гражданских, летательных аппаратах.

Вероятно, уместным может быть такой девиз идейного летчика: постоянно совершенствовать себя, беречь для избранной профессии и быть готовым к экстремальным условиям работы.

© А.Н. Квочур

(Продолжение следует)

