

Это не нужно. В Финляндии это не нужно. Можно просто прилететь. У нас работает диспетчер. Но не 24 часа. Когда нет диспетчера, все равно все открыто. И можно приземляться. Т.е. аэродром всегда открыт. Кто хочет лететь – пожалуйста. Единственно, когда нет диспетчера, то никто не даст метеосводку и решение о посадке будет принимать сам пилот.»

Крылья: В какие города летаете? Какие самолеты можете принимать?

П.Л.: Когда я вижу - Ryanair улетает. Я не знаю, кто заказал автобус, их стоят 10 штук, маленькие микроавтобусы. Я не знаю, кто эти люди, кто это организует, откуда. Только я вижу – это есть. Самолеты летают по расписанию.



По маршрутам. С нами работают пока два оператора: AirBaltic и Ryanair. Ryanair летает только два раза в неделю.

Крылья: А рейсы внутри Финляндии?

П.Л.: Есть. 3 раза в неделю в Куусамо. Зимой, надеюсь, будет Хиттеля. Там лыжные курорты.

Это не очень легко понять, как отсюда можно вылететь в мир. Например, есть Рига. Каждое утро в 7.45 на Ригу отправляется самолет, а уже из Риги можно улететь почти всюду. Если хотите улететь рано утром в Лондон, Париж, Рим или куда-то еще, то стартуйте из Лаппенранты. И цена небольшая. Я сам летал в Милан: я, жена и двое детей туда и обратно - все вместе 600 евро. По-моему, это уже дешево. Это уже хорошая цена. Ryanair еще дешевле продает один рейс, есть билеты даже за 9 евро. Летает Боинг 737, и билеты на 190 мест всегда проданы.

Сергей дополняет: «Неделю назад наши



пловчихи на чемпионат мира в Швецию летели. Почему такой маршрут выбрали – через Ригу?

Дешево очень. Только поэтому. На машине выгодно приехать из Питера до Лаппенранты, далее сесть в самолет и улететь в Ригу. Здесь можно бронировать билеты на другой рейс. И в принципе все по Интернету. Ryanair продает билеты только по Интернету.»

П.Л.: «С AirBaltic больше летают финны. С Ryanair примерно пополам – финны и русские.

Мы приглашали несколько лет назад представителей турфирмы «Нева». Я предлагал организовать чартер. Русские туристы отсюда летят в Швецию, Испанию, Италию, Грецию. Это удобно. Я предлагал, везите ваших клиентов сюда. У нас европейский самолет, европейская регистрация, не надо никаких соображений, можно лететь свободно. Я думал, что они обрадуются моему приглашению. Приехали, посмотрели и решили - слишком маленький аэропорт. Но сейчас уже ситуация другая. Мы уже доказали, что все работает.»

Следующий аэродром.

Осматриваем ангар, помещение, где ребята готовятся к полету, изучают метеосводку. Вновь говорим о ценах базирования и хранения техники.

15 евро в месяц – хранение в ангаре дельталета. 30 евро – самолета. Или можно оплатить сразу за год – получается дешевле.

Знакомимся с Игорем, который живет одновременно в Финляндии и в России. Летает в Финляндии. Он предлагает поднять в нашем журнале тему контроля за лесными пожарами, за разорением леса с активным привлечением легкой авиации. «Идея очень простая. Легкий ЛА осматривает территорию, дымок появился, тут же сообщение наземной службе, буквально на козликe подъезжают с леечкой и заливают. И все – пожара нет. И ничего создавать дополнительно не надо. Нужно только дать право частным пилотам заключать такого рода договоры.

Финляндия поделена на зоны. В каждой зоне свои исполнители. И вот сейчас пожароопасная ситуация, а пожаров просто нет. Если в России катастрофа и сотни тысяч гектаров выгорают, люди гибнут, деревни, то здесь ничего такого нет благодаря нехитрому делу. Соответствующее лесное хозяйство заключает договор и оплачивает им скромные деньги, которые поддерживают техническое состояние ЛА. МЧС или лесные хозяйства должны



получить право заключать договора с уже имеющимися пилотами. И все. И нет пожаров. Простейшее совершенно дело. Никак не решаемое у нас.

Вчера разговаривал с финскими летчиками, нашли ли хоть один пожар? Они говорят, нет. Ни одного. А с вашей стороны границы все в дыму. Поскольку

постоянный контроль, поэтому лишь только маленький дымок, и сразу машина выезжает.

Здесь ребята патрулируют на самолете Cessna. Они летают каждый день. Самое жаркое время начинается, и они в 14 часов вылетают. Вместе с пилотом летит один пожарный и один лесник. И никаких пожаров и никаких несчастий. И в России организовать это не сложно. На зоны поделить территории и зоны облетывать. А для этого необходимо получить разрешение на патрулирование.»

Внимательно выслушав Игоря, расстаемся с ним, пообещав озвучить его идею в нашем журнале.

Во второй половине дня возвращаемся в мастерскую Сергея. Вдвоем с помощником они готовят технику к завтрашнему празднику, я занимаюсь фотогазетой.

Вечером отправляемся в путь. После захода солнца добираемся до аэродрома, находим «командишу» – финку Рытвю, которая, глянув на меня, радуется: «Одно женское место для ночлега у меня есть. Но там пила-циркулярка стоит.» Да уж, на пилораме ночевать мне еще не приходилось. Но все обошлось. Видимо, у Рытвьи было в запасе не одно место.

Следующий день начинается с оборудования стенда. Разворачиваем палатку, развешиваем газеты, собираем аппараты. Прибывшие на праздник участники занимаются этим же.

После 9 часов на-

чинают прилетать гости. Появляется из-за леса очередной борт, делает круг почета над аэродромом и заходит на посадку.

С 12 часов начинается летная программа праздника, которая по традиции включает выступления различных типов самолетов, прыжки парашютистов, демонстрируется буксировка планера.

Пилотаж на планерах, пилотаж на Pitts.

Завершают праздник военные гости: вертолет и американский бомбардировщик «Хорнет».

Посетителей, не смотря на такой жаркий день, было много. Я не заметила много пищевых точек, где можно было пообедать. Лимонад, вода и квас продавались. А вот пиво и колбасы – нет :).

К вечеру разбираем свой лагерь, грузимся и вновь в путь.

Завтра утром я буду уже в России, а сегодня еще нужно успеть надышаться смоляным воздухом, который дарят сосны в стране Суоми.

Галина Уколова, Финляндия

