

Земные ангелы-хранители

Россия отметила день рождения гражданской авиации

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ гражданской авиации – значимый праздник для магнитогорского центра обслуживания воздушного движения.

Выгодная высота

После распада СССР мы привыкли к тому, что и аэропорты у нас частные, и авиаперевозчики. Но небо-то – по-прежнему государственное. А значит, за обеспечением безопасности и регулярности полетов гражданской авиации должны следить «слуги государевы».

– Мы – госпредприятие, – объясняет начальник магнитогорского центра обслуживания воздушного движения Александр Чернов, – структурное подразделение филиала Аэронавигации Урала, который находится в Екатеринбурге. А он, в свою очередь, входит в состав государственной корпорации по организации воздушного движения в РФ. Решаем три базовые задачи: предупреждение столкновения воздушных судов при маневрировании на земле и в воздухе, предоставление аэронавигационной информации экипажам воздушных судов, оповещение в аварийных ситуациях соответствующих служб поиска и спасания.

С этими важными задачами в районе своей ответственности справляется небольшой коллектив в сотню человек: авиационные диспетчеры, инженеры и техники, которые обслуживают радиотехническое оборудование и оборудование связи, сотрудники отдела обеспечения.

Центр располагается на территории аэродрома – ради праздного интереса туда не попасть, режим почти военный. Еще бы – ведь от работы сотрудников центра зависит безопасность тысяч людей. Причем не только пассажиров магнитогорского аэропорта.

– Горожане знают, что из Магнитогорска не так много рейсов, – рассказывает Александр Евгеньевич. – Но они не представляют, что происходит в воздухе. Мы сопровождаем крупные лайнеры вместимостью до пятисот человек, транзитные рейсы, которые летят над нашей территорией из Юго-Восточной Азии в Европу и обратно. Причем диспетчеры отвечают за то, чтобы полеты проходили не только безопасно, но и на максимально выгодной высоте. Ведь экономия топлива тоже важна.

Бонжур, месье!

Командно-диспетчерский пункт с вышкой, обеспечивающей диспетчерам максимальный обзор, – сердце центра обслуживания воздушного движения. На стене карта полетов, похожая на хитроумную паутину. Рабочие места диспетчеров «нашигованы» современным оборудованием: мониторами отображения воздушной и метеообстановки, различными сигнальными табло, средствами связи. Здесь дежурит руководитель полетов Виктор Кондырев. Слышна иностранная речь – сначала «бонжур», потом сплошь на английском. Это авиадиспетчер Андрей Хмелевский сопровождает самолет из Франции. Пилоты по доброй традиции здороваются с магнитогорцем по-русски, он отвечает им на французском и переходит, как и положено, на английский.

Кстати, это одна из сложностей работы диспетчера. Аэропорт Магнитогорска – международный, воздушные трассы, проходящие над ним, – тоже. И диспетчеру нужно знать английский не хуже четвертого рабочего уровня, всего же их шесть.

Конечно, требуется здоровье «как у космонавта». На пригодность проверяет врачебно-экспертная летная комиссия. Перед каждой сменой – медицинский контроль. Даже при небольших отклонениях к дежурству не допустят. Но ведь и нагрузка, и ответственность серьезные.

– Кажется, человек сидит спокойно, – рассуждает старший инструктор тренажера Альберт Назаров, который и сам был авиадиспетчером 15 лет. – Но это спокойствие кажущееся. В любой момент может что-то произойти, и нужно быть к этому готовым. Видите, ящик забит документами. Это только малая часть тех инструкций, которые должен знать диспетчер. Нужно разбираться и в тактико-технических данных воздушных судов. Но знания – еще не все. Каждый полет уникален. Зимой на взлете и посадке надо учитывать состояние полосы, гололед, боковой ветер. Летом – грозы. Нужно предупредить экипаж, дать рекомендации по обходу. Современные самолеты молнией не собьешь, но неприятностей будет много. Так что диспетчер – помощник бортового экипажа. От его рекомендаций зависит, как будет проходить полет.

Кстати, оказалось, многое о профессии диспетчера знает ведущий специалист «ММ» Мария Дедевич – более 30 лет ее отец Александр Колегов работал авиадиспетчером и лишь недавно ушел на пенсию.

– Профессия диспетчера творческая, – утверждает Александр Чернов, который знает, о чем говорит. Был радиотехником, сменным инженером, бортрадистом Ан-26, авиадиспетчером и уже десять лет возглавляет центр. – Воздух – это динамика, пятимерное по сути пространство: удаление, высота, скорость, время и направление маневра. Диспетчер получает информацию, принимает решение, и это постоянный процесс.

При подготовке к весенне-летней и осенне-зимней навигации каждый диспетчер отрабатывает комплекс упражнений на тренажере. Ситуации могут быть разные: отказ оборудования, нападение на экипаж и пассажиров, потеря ориентировки и радиосвязи, пожар... Случается такое редко, но нужно быть готовым, чтобы в реальных условиях не теряться и действовать грамотно.

Процессоры вместо ламп

Если командно-диспетчерский пункт – сердце центра, то линейно-аппаратный зал – его мозги. Здесь аккумулируется информация, поступающая из пятнадцати радиотехнических объектов, расположенных не только на территории аэродрома, но и за ней – от озер Соленого до Давлетово.

– Фамилия у меня неавиационная, – улыбается главный инженер службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Андрей Морсков. – Но я много лет отдал авиации. Оборудование раньше было ламповое. В моем кабинете целая коллекция тех приборов, которые использовали раньше. А сейчас скажи молодому специалисту «лампочка», он на потолок и посмотрит. Теперь даже и транзисторы уходят – все на процессорах. Это зал с серверами, они позволяют обрабатывать информацию со всех объектов в доступную для диспетчеров форму отображения. Мы занимаемся аэронавигацией, но информация наша служба предоставляет не

только диспетчеру, но и экипажу воздушного судна. Взять приводные маяки системы посадки – с них идет прямая информация командиру экипажа и второму пилоту. Бортовые приборы показывают направление на наш аэродром, угол захода на посадку. Есть еще дальномерный радиомаяк, который дает экипажу воздушного судна представление об азимутальном положении судна за 400 километров до аэродрома. Работа радиотехника и радиоинженера никогда не была в загоне, она интересная, всегда в развитии. И если по закону положено проходить обучение раз в пять лет, на практике мы учимся ежедневно.

При высоких требованиях социальной защиты для диспетчеров и радиоинженеров тоже на высоте. Это и высокие зарплаты – начинающий диспетчер получает 35 тысяч рублей, а доход растет в зависимости от класса и стажа. И отпуск большой – 39

дополнительных дней к основным 28. Для молодых специалистов – жилищная программа. После

определенного срока работы – бесплатный пролет в любую точку мира плюс 50-процентная скидка для члена семьи.

– Многие работники активно этим пользуются, – рассказывает Александр Чернов. – В Египте и Турции отдыхают чаще, чем на Банном.

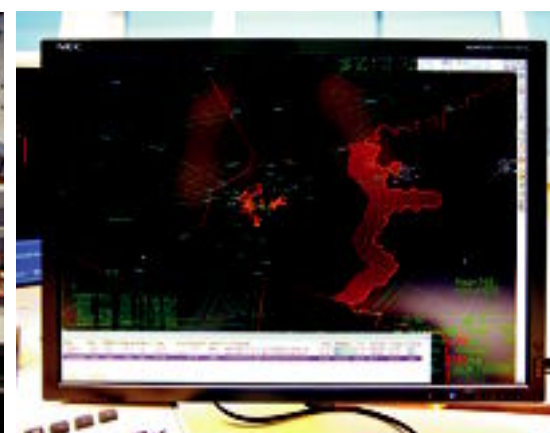
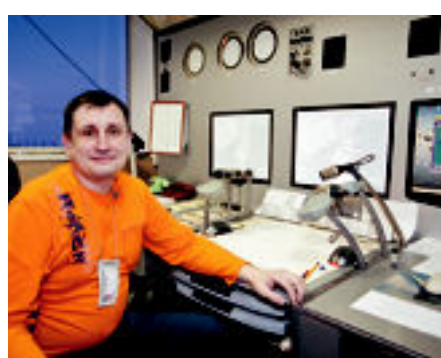
Я б в диспетчеры пошел

Команда в центре обслуживания воздушного движения дружная, текучки кадров нет. Но многие опытные работники выходят на пенсию. На их место приходят молодые специалисты.

– На основании контракта посылаем выпускников школ в учебные заведения в Санкт-Петербург, Ульяновск и Красноярск, – рассказывает Александр Евгеньевич. – Компенсируем затраты на проезд, ребята получают повышенную стипендию, гарантируем прием на работу. И не обязательно в Магнитогорске. В составе филиала есть такие же центры, как наш, в Кургане, Челябинске, Кирове, Ижевске, Перми и Екатеринбурге. У молодежи есть возможность попасть в один из них. Для школьников, которые интересуются нашими профессиями, проводим экскурсии. Но работаем и индивидуально – кто действительно хочет посвятить свою жизнь авиации, может приехать посмотреть, побеседовать. Дадим перечень предметов для ЕГЭ. Кандидатам в диспетчеры нужно будет пройти врачебно-летную экспертную комиссию в Челябинске. Потом направляем на учебу. Прием на конкурсной основе, желающих больше, чем мест, так что нужно стараться, чтобы балл ЕГЭ был выше. Но из Магнитогорска ребята поступают стабильно. Кстати, сейчас в профессию активно идут девушки. Проще тем, кто хочет стать инженером – медкомиссия в Челябинске не нужна. Обучение ребята проходят в авиационных заведениях, но, в принципе, берем и выпускников МГТУ, хотя им не хватает специфических знаний об оборудовании самолетов.

...Говорят, ангелы-хранители – создания небесные. Но для тех, кто в небе, ангелами хранителями становятся обычные, земные люди – сотрудники магнитогорского центра обслуживания воздушного движения.

ЕВГЕНИЯ ШЕВЧЕНКО
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ



Напряженность и высокие требования к службе диспетчеров и инженеров компенсируются социальной защитой