

Профессия

Магнитогорское небо только кажется спокойным: в среднем ежедневно на аэродроме выполняется 10-15 взлётно-посадочных операций, включая полёты вертолёта санитарной авиации. Бывают авральные дни – например, День металлурга-2019, когда к обычным рейсам по расписанию добавились шестёрка «Стрижей» и спецборты прибывшего в Магнитку президента, обеспечив за день 49 взлётов и посадок. И за безопасность каждой отвечали магнитогорские авиадиспетчеры, работа которых, как в той песне, «...на первый взгляд, как будто не видна».

В командном диспетчерском пункте Магнитогорского центра организации воздушного движения (ОВД) сегодня дежурят авиадиспетчер Александр Ошкин и руководитель полётов Андрей Политавкин. Молодой профессионал и опытный наставник – таких стараются ставить в одной смене: реакция молодости рука об руку с опытом. Александру 26 лет и три года работы по окончании Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, Андрей Евгеньевич в профессии с 1986 – застал времена, когда управляли взлётами и посадками буквально вручную.

– Экипажи шли по команде диспетчера: курс влево, вправо такой-то, высота такая-то, – улыбается Андрей Политавкин. – Адреналин прёт, со смены выходишь мокрый, но гордый. Сегодня ситуация кардинально изменилась: на смену устаревшему оборудованию пришли современные автоматизированные комплексы, позволяющие контролировать любые отклонения воздушных судов от штатного выполнения полёта.

Особая гордость – успешный выход из трудной ситуации, а такие бывали: и двигатель отказывал, и шасси не убиралось...

Кто-то садился в Магнитогорске, других, если погода сложная, вели в соседние аэропорты, предварительно предоставив экипажу подробную навигационную, метеорологическую информацию, а диспетчерам аэропорта посадки – данные об идущем к ним судне.

Летом прошлого года у самолёта, вылетевшего из Магнитогорска в Москву, не закрылась створка шасси. Вроде бы не страшно, самолёты летают и при отказавшем двигателе, но всё равно – чрезвычайная ситуация. Пилот решил сесть в Челябинске, авиадиспетчеры профессионально довели и передали борт коллегам из областного центра.

Но помнит магнитогорское небо и трагедию. В августе 1972 года на борту Ил-18, следовавшего из Караганды в Москву, начался пожар в багажном отсеке – то ли перевозимые химические препараты воспламенились в зоне турбулентности над Новосибирском, то ли взорвалась пиротехника в багаже пассажиров. Самолёт «подходил» к Магнитогорску и запросил посадку, диспетчер диктовал курс, но дым уже заполнил кабину пилотов. Потеряв видимость, экипаж повёл борт на второй круг, но рухнул в поле близ посёлка Смеловский. Погибли 102 человека: 93 пассажира, в том числе 11 детей, и экипаж. После катастрофы в конструкцию Ил-18 внесли изменения, сделав доступ в багажный отсек из салона, а авиадиспетчеры получили новые дополнения к инструкции. Ведь сотни правил на любой случай – это обобщение практического мирового опыта, не всегда, увы, радостного, в

Огромное небо – одно на двоих

Два авиадиспетчера в течение смены обеспечивают безопасность всех авиарейсов, вылетающих из Магнитогорска, приземляющихся в городе и даже просто пролетающих над ним



Александр Ошкин, Андрей Политавкин

© Евгений Рухмалёв



Константин Скобенюк



Инструктор по английскому языку Ольга Данилова



Александр Чернов

результате чего порой меняют цели системы. Так случилось после столкновения самолётов в небе над Боденским озером.

– Российская система потом в корне сменила приоритеты, – рассказывает начальник службы движения Магнитогорского центра организации воздушного движения Константин Скобенюк. – Во время опасного сближения бортовая система самолёта подаёт команду, как избежать столкновения – и пилоты всего мира обязаны исполнять её, даже если диспетчер советует иное. Российских же пилотов учили слушать диспетчера. Наш пилот выполнил приказ диспетчера, а лётчики другого борта – команду системы. Случилась трагедия.

Командный диспетчерский пункт («Вышка») – большой круглый кабинет на высоте, по периметру панорамные окна, позволяющие видеть всё, что происходит на аэродроме, в центре большой пульт с несколькими мониторами – за ним работает авиадиспетчер, рядом ещё один – за ним руководитель полётов, контролирующий работу диспетчера. Кнопки, микрофоны, планшеты, телефоны, на мониторе – карта неба в режиме онлайн. До 2015 года под контролем магнитогорских авиадиспетчеров находилось всё воздушное пространство вокруг Магнитогорска. Потом в рамках программы модернизации управление движением в верхнем воздушном пространстве было передано под контроль укрупнённых филиалов

ОВД. Зачем? – общемировая практика, удобство для пилотов, эффективное использование неба и, разумеется, безопасность.

Магнитогорский центр ОВД, входящий в состав филиала «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», контролирует диспетчерский район с радиусом 100 км вокруг Магнитогорска: взлёты, посадки, руление по аэродрому – от запуска двигателя перед вылетом до залуливания судна на стоянку после посадки – за всё отвечают авиадиспетчеры. В более крупных аэропортах работа делится по секторам: один диспетчер ведёт взлёт, другой посадку, третий – полёт по маршруту и так далее. В Москве, на которую приходится больше половины авиатокота России, только руление по аэродрому разбито на несколько секторов, читай авиадиспетчеров. Но тем работа в Магнитогорске и интересна: наши авиадиспетчеры отвечают за всё – значит, всё умеют. Плюс знание английского, регулярные курсы повышения квалификации, отработка ситуаций на тренажёре, медкомиссии, психологические тесты – авиадиспетчер обязан быть не только профессионален, но и здоров, уравновешен и стрессоустойчив, а значит, способен держать удар даже в самой сложной ситуации.

Трагический, но наглядный пример – страшное столкновение двух Ту-134 в небе над Днепропетровском в августе 1979-го, в одном из которых погибли футболисты ташкентского «Пахтакора».

– Оборудование, локаторы тогда были проще, трафик над Днепропетровском переполнен, потому радиочастота перенасыщена сигналами, да ещё за пультом сидел стажёр, – говорит Константин Скобенюк. – Стажёр допустил ошибку, инструктор вовремя её заметил, исправил, но в момент, когда давал команду занять борту такую-то высоту, в эфир вышел другой борт и принял её как приказ для себя – в итоге катастрофа. Представьте, что чувствовал авиадиспетчер, понимая, что причастен к трагедии, в которой погибли сотни людей? А уйти горевать нельзя – в небе другие самолёты. И он работал, пока его не смогли заменить.

Итак, район ответственности магнитогорских авиадиспетчеров – радиус 100 км вокруг Магнитогорска до высоты восьми тысяч метров, где ведётся непрерывный контроль за движением всех судов, плюс часть воздушного пространства над югом области, предназначенная для полётов на малых высотах. За сентябрь магнитогорские диспетчеры «отработали» без малого 900 полётов. Александр Ошкин показывает точку на мониторе: из магнитогорского диспетчерского района выходит Ан-26, следующий из Омска в Оренбург на высоте шести тысяч метров. Переводя самолёт в зону ответственности Самары, Александр включает микрофон:

– Рейс 28-152, сообщите условия в полёте.

– Ветер 150 километров в час, за

бортом минус 20, облачность десять баллов ниже полёта, полёт нормальный, – «ответила» колонка.

– Понял, работайте с «Самараконтроль», хорошего дня.

Круглосуточное обслуживание движения в «своём» небе в Магнитогорске посменно обеспечивают 24 авиадиспетчера.

Напряжение и ответственность диктуют режим работы: через каждые два часа 20-минутный перерыв, ночью – ещё и часовой с правом сна

Это не возможность расслабиться, а обязанность: передал смену другому диспетчеру – и отдыхать. Не удерживаюсь от вопроса: современная бортовая система самолёта сама знает, как устранить ошибку, на земле с контролем и обслуживанием полётов справляются автоматизированные системы. Не уходит профессия?

– Да, автоматика сегодня высокоинтеллектуальна, но её слабость в системности, – оживает Константин Скобенюк. – С ситуациями, где требуется нестандартное решение, компьютер не справится. К примеру, недавний случай, когда пилот посадил судно заглохшим двигателем на кукурузном поле. Инструкция требует в этом случае приземляться с выпущенным шасси, а лётчик принял решение шасси не выпускать и тем самым спас экипаж и пассажиров.

– Но функциональные изменения в профессии вполне могут быть, – дополняет коллегу и подчинённого директор Магнитогорского центра ОВД Александр Чернов, который уже 46 лет в авиации: начинал карьеру радиотехником, был сменным инженером, летал бортрадистом на Ан-26, потом стал авиадиспетчером-инструктором и вот уже 18 лет руководит Магнитогорским центром ОВД. – Мир завоевывают глобальные спутниковые навигационные системы, которые приходят на замену наземному оборудованию. Европейцы, американцы, китайцы уходят от воздушного коридора в бескоридорное воздушное пространство – с помощью спутника пилоты летят не по заданному маршруту, а кратчайшим путём, экономия топлива и, главное, сокращение выбросов в атмосферу. Россия тоже в ряду передовых стран, у нас своя навигационная система, с помощью которой возможно создание удалённых диспетчерских пунктов. Представьте: маленький аэропорт, всего один рейс, на него ложатся все издержки – служба авиационной безопасности, охрана и прочие дорогостоящие, но, согласно федеральным правилам, обязательные отделы. Потому билеты дорогие, пассажиров мало – наверное, целесообразнее курировать аэропорт из более крупного центра. Но и в этом случае контролировать технику всё равно будет человек, как и принимать решения, если произойдёт форс-мажор.

А ещё авиадиспетчеры влюблены в небо и считают себя причастными к великому таинству, имя которому – авиация. 20 октября мир отметил Международный день авиадиспетчера. «ММ» от всей души поздравляет «небесный патруль» с профессиональным праздником.

Рита Давлетшина