

Накануне Дня Воздушного Флота корреспондента «ММ» пустили в святая святых авиапредприятия – пункт управления полетами НЕБЕСНЫЕ РЕГУЛИРОВЩИКИ

В ШТУРМАНСКОЙ утренний аврал. Окна смотрят прямо на горную гряду в синей дымке, но красоты никто не замечает. Не умолкают радиостанции, трезвонят телефоны, заглядывают члены экипажей и начальники наземных служб.

Время пересменки, час до рейса на Москву, а всего через тридцать минут – следующий. Отсюда осуществляется оперативное управление аэропортом, его ритмичная работа зависит от службы организации перевозок и управления производством. Допущенная в святая святых авиапредприятия, стараюсь быть «тише воды, ниже травы», но дежурная смена к корреспонденту «ММ» вполне лояльна.

Руководитель службы организации перевозок и управления производством Владимир Кабатин принимает сменные рапорты от начальников служб. Дежурный штурман Александр Мухин проверяет правильность расчета боржурнала, дает штурману ТУ-154 листы предупреждения с информацией о запретах и ограничениях по маршруту и на аэродроме посадки. Летчик должен знать, какие высотные объекты находятся в радиусе 50 км от аэропорта, сведения на этот счет содержатся в аэронавигационном паспорте каждого аэродрома.

Взгляд сменного начальника аэропорта Вадима Сырейщикова прикован к самолету на черно-белом экране. До самолета метров триста, но камера слежения приближает «картинку». Сейчас в кадре «немое кино» – загрузка питания на борт. Скоро посадка. Пассажиры еще досматривали сны, а севший ночью лайнер готовили к вылету. Убирали и заправляли, осматривали двигатель, проверяли все системы. Экипаж уже на борту – проводит предполетную подготовку. И прежде чем командир получит разрешение на взлет, все проверят и перепроверят не один раз.

...На полосе небольшая заминка, и сменный начальник уже там – вот он на экране рядом с авиатехниками. Срываться и мчаться на стоянку приходится не раз и не два за смену: необходимо на месте удостовериться, что возникшая проблема устранена. Минут через 15 он снова рядом с лайнером: служба авиационной безопасности обнаружила неподалеку какую-то коробку, с «неопознанным объектом» уже разобрались, но предстоит выяснить, как он туда попал. Объект режимный, и такое недопустимо.

Самый важный критерий в работе этой службы – отправка самолета точно по расписанию. И никаких других причин, кроме метеословий или неполадки, которую транзитный аэропорт устранить не может, для задержки рейса быть не должно. Самая сложная работа – во время обильных снегопадов. Самые большие хлопоты – при отправке международных рейсов.

Часы на стене показывают начало второго. Стоят? Здесь?! Нет, стрелки движутся. На циферблате время по Гринвичу. В авиации привыкли жить в двух временных измерениях, и даже наручные часы на местное время не переводят. Рассказывают, был в летном отряде штурман, который принимал за это к молодым летчикам строгие «воспитательные меры».

Для человека со стороны в штурманской многое в картинку. «Карта концентрации и перелета птиц в окрестностях аэродрома», например. Птернатые тоже придерживаются суточного и сезонного «расписания» и летают по одним и тем же маршрутам. У уток, грачей, голубей свои трассы и своя высота. И летчикам необходимо принимать это в расчет.

Огромная, в полстены, карта воздушных трасс над территорией России. Она вся испещрена пересекающимися линиями – да в небе теснее, чем на земле! Безвестные Шафраново и Октябрьский, Бугульма и даже Казань на почти прямой линии маршрута судна для штурмана не населенные пункты, а координаты широты и долготы, по которым бортовой компьютер ведет машину. Загадочный СИНАД – и вовсе условное обозначение географической точки. Лайнеру надо обойти множество запретных зон – в основном, это военные полигоны размером в несколько Челябинских областей. Если штурман все правильно рассчитал, то многотонная машина удерживается в 20-километровом воздушном коридоре так же легко, как автомобиль на своей полосе. С современными навигационными средствами это не сложно, а за тем, чтобы самолеты разошлись по высоте, следят диспетчеры.

...Тем временем заканчивается посадка, убирают трапы. Когда до взлета остается пять минут, к месту старта выходят пожарные ма-



ФОТО ВЛАДИМИРА САЗОНОВА

шины. Спецтехника всегда наготове. Запрос от экипажа на запуск, нарастающий рев двигателей, бегущий по взлетной полосе лайнер отрывается от земли и исчезает из поля зрения.

Теперь его «ведут» диспетчеры Центра организации воздушного движения филиала «Аэронавигация Урала», входящего в состав Госкорпорации по ОрВД. На языке авиаторов это просто «вышка» – она возвышается справа от здания аэровокзала. Путь посторонним сюда заказан строжайше, но в канун профессионального праздника для корреспондента «ММ» делают исключение. С моим «экскурсоводом» Владимиром Кабатиным успеваем как раз к взлету второго борта на Москву, ЯК-42. Диспетчер контрольно-диспетчерского пункта Алексей Козуб уже вывел самолет на рулежную дорожку. Взлет! Светящаяся точка на цветном дисплее быстро удаляется в направлении Уфы, набирая высоту. Радиус зоны ответственности магнитогорских авиадиспетчеров – до 160 километров. Судно будет передавать как эстафетную палочку из одной зоны в другую: Магнитогорск – диспетчеру районного центра, тот – Уфе...

Этажом ниже его коллега Владислав Мионов даже не оборачивается к вошедшим. Эфир не умолкает ни на минуту. Магнитогорск – Уфа, Астана – Магнитогорску... Сплошная абракадабра из цифр и непонятных терминов. Диспетчер переходит на английский: на Гонконг идет иностранный «Боинг-767». Через несколько секунд надвигается грохот, а вот и лайнер с четырьмя белыми полосами от реактивных двигателей. Провожая его взглядом с открытой площадки «вышки». Рейс ежедневный, по нему можно сверять часы. На экране перед авиадиспетчером – вся картографическая информация. Извилистая красная линия – граница с Казахстаном. Мигающие ярко-желтые скопления – метеобразования. Неподвижные – горы. Светящаяся точка с показывающим направление движения белым вектором – самолет. За сутки через зону ответственности местных авиадиспетчеров проходит больше полусотни транзитных бортов...

После экскурсии в авиационное «закулисье» наш аэропорт больше не кажется таким уж провинциальным. На отправке рейса работают больше двухсот человек, большинство из

них остаются для нас, пассажиров, невидимками. Три-четыре самолета вылетают в течение дня, не считая чартерных рейсов – для регионального аэропорта хороший показатель. Три авиакомпании летают в Москву, 2–3 раза в неделю чартер в Анталию, один рейс в неделю в Сочи, четыре – в Екатеринбург. Объем перевозок увеличивается каждый год на 20–30 процентов. Растут доходы населения – растет нагрузка. В Анталию летали раз в две недели, теперь – до трех рейсов в неделю. Появился рейс в Египет, в Шарм Эль Шейх.

Служба организации перевозок и авиационно-техническая база – вот те киты, которые держат на себе авиапредприятие. Основным всегда был летный отряд, но это в прошлом. Нельзя сбрасывать со счетов и аэродромную службу.

– Не каждый, даже зная наше производство, сможет работать на этом участке, сюда проходят строгий отбор. Они профессионалы. Люди особой категории. – Это оценка службы организации перевозок директором авиапредприятия Вилем Шариповым.

В аэропорту все ее называют по-старому – ПДСП. Кто-то когда-то остроумно расшифровал аббревиатуру как «приют для списанных пилотов». Все сменные начальники, штурманы и руководитель – действительно бывшие летчики. Владимир Кабатин начинал в военной авиации на L-29 и МиГ-17. Переучился на гражданские самолеты и в 74-м пришел в Магнитогорский авиаотряд вторым пилотом на АН-2. Летал на АН-24, АН-26, был командиром эскадрильи АН-24. Летать закончил в 93-м с выслугой в пересчете на годы в 68 лет! Год шел даже не за два, а за три, столько было работы. Александр Мухин летал командиром воздушного судна на грузовых АН-26. В Магнитогорске с 73-го, летал до 91-го года. Работал какое-то время диспетчером. Вадим Сырейщиков пришел в 87-м по распределению после окончания Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации. Три года спустя ушел в летный отряд бортмехаником на АН-24.

Неуместно в профессиональный праздник говорить о грустном, но ситуация в стране такая, что еще через какое-то время некому будет работать в наземных службах. Челове-

ка со стороны сюда не посадишь, а стаж всех ныне работающих исчисляется тремя с лишним десятками лет в авиации, как у бывших зам. командира эскадрильи Александра Кошелева, командира АН-24 Валерия Шаталина, командира эскадрильи Владимира Столярова. Из молодых только Владимир Щербаков.

Похожая ситуация и в АТБ – авиационно-технической базе. Правда, сюда за последние три года пришли десять выпускников Троицкого авиационно-технического колледжа. Персонал обновился на 30 процентов. Это следствие кадровой политики руководства и социальной направленности предприятия.

– Раньше мы выполняли весь комплекс работ по поддержанию летной годности воздушных судов. Сегодня – только транзитное обслуживание, – объясняет руководитель АТБ Юрий Поколев. – Но задача стала еще сложнее. Не имея вспомогательных подразделений, мы должны дать заключение по летной годности судна. И несем за это ответственность. Как это удается? Благодаря колоссальному опыту. Начальник ОТК Павел Глушков, старший авиационный инженер Алексей Залогин, авиатехник Николай Колесников, авиационный инженер Владимир Урбан – вот люди, на которых держится наша служба. Горожане могут быть уверены: в нашем аэропорту работы выполняют с весьма высоким технологическим качеством. Настрой? Оптимистичный. При установке со стороны администрации на жесткую дисциплину, удачной финансовой политике идет постепенная замена кадров. А нам есть что передать молодым. – И добавляет: – Мы шли в авиацию из романтических побуждений и остались романтиками...

– Только время покажет, правильным ли путем мы шли, – размышляет Виль Шарипов. – Было нелегко. Но мы движемся вперед. Сформировалась команда, вырос уровень профессионализма руководителей служб. Региональный аэропорт второстепенного значения дорос до приема ТУ-154, ИЛ-76, «боингов». Совсем недавно принята стратегия развития гражданской авиации до 2020 года. Место магнитогорского аэропорта еще предстоит определить. Надеемся, оно будет достойным, поскольку его судьба небезразлична руководству области, чьи полномочия значительно расширены с выходом нового закона, согласно которому субъекты Федерации вправе сами определять судьбу региональных аэропортов и могут становиться их собственниками.

День Воздушного Флота – это праздник тех, кто пишет историю предприятия сегодня, и тех, кто свои страницы уже написал. Накануне ветеранов пригласили на авиапредприятие, чтобы поздравить с профессиональным праздником. А Валентина Андреевича Адищева, первого начальника «переехавшего» в 66-м с левого берега на правый аэропорт и одного из главных участников его строительства, поздравили еще и с 85-летним юбилеем! Профессиональный тост – «За безопасность полетов!» Но поднять его завтра удастся не всем: многие в этот день будут работать, а у руководителей подразделений праздников и выходных почти не бывает.

ЛАРИСА КОВАЛЕНКО.