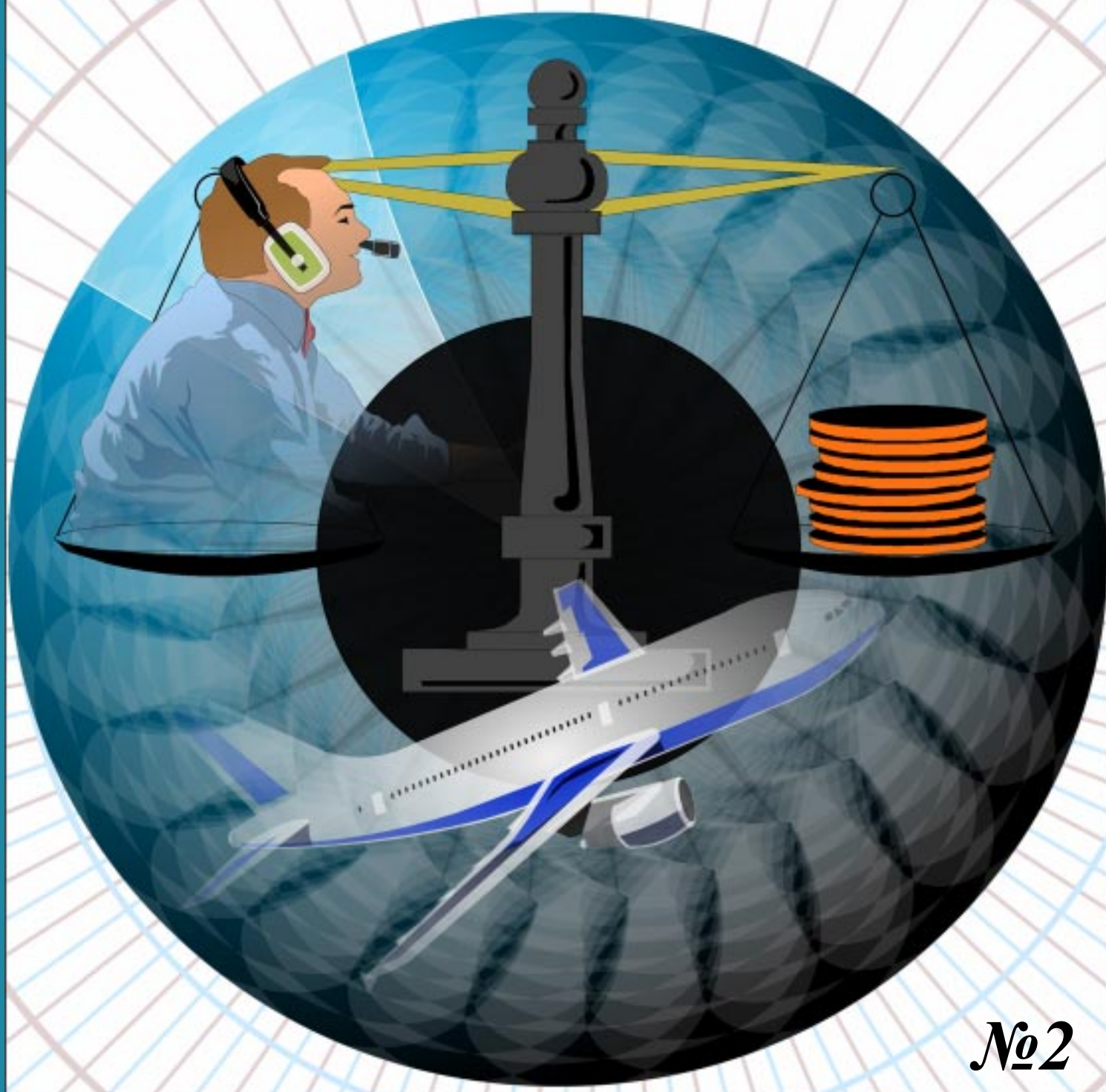


# SECTOR



*№2*

*Журнал для авиадиспетчеров... и не только!*

Издатель Publisher  
Федеральный Профсоюз Federal Trade Union of  
Авиадиспетчеров Air Traffic Controllers

Редактор Editor  
Эдуард Колодный Edward Kolodnyi

Литературная редакция Style Editors  
Эдуард Колодный Edward Kolodnyi  
*Требуются Want to read*

Дизайн Design  
Эдуард Колодный Edward Kolodnyi  
*Требуются Want to read*

Вёрстка Making-up  
Эдуард Колодный Edward Kolodnyi  
*Требуются Want to read*

Корректурa Proof-reading  
Людмила Колодная Ludmila Kolodnaia  
*Требуются Want to read*

Фотографии Foto  
Эдуард Колодный Edward Kolodnyi  
*Требуются Want to read*

Корреспонденты Correspondents  
*Требуются Want to read*

Адрес Редакции Address  
344018 344018

Ростов-на-Дону Rostov-on-Don  
Козлова 62/148, 72 Kozlova 62/148, 72

тел/факс tel/fax  
(8632) 329052 (8632) 329052

Электронная почта E-mail  
kalysh@jeo.ru kalysh@jeo.ru

Страница в Интернете WWW-page  
www.geocities.com/ www.geocities.com/

CapeCanaveral/Hangar/8165/ CapeCanaveral/Hangar/8165/

Р  
Е  
Д  
А  
К  
Ц  
И  
Я

## В номере

От Редактора

Дела профсоюзные  
Интервью с Председателем ПАД  
Санкт-Петербурга А.Кулигиным

Это хотелось бы не забыть  
Как всё начиналось

У Вас проблемы  
Колонка юриста

Окно в мир  
Учёба в Италии

Наши Юбиляры  
Борис Петрович Чмыхало

Женщины в УВД  
Таня, Татьяна, Татьяна Фёдоровна  
В моей смене меня не подводили...

Учёба  
Мы рады видеть Вас в стенах нашей  
Академии!

Футы и метры  
Работа за рубежом. Вакансии  
Взгляд из кабины пилота

Юмор



*Мнение редакции по тем или иным вопросам  
не всегда совпадает с мнениями авторов*



## О Т Р Е Д А К Т О Р А

Этот номер нашего журнала я бы хотел начать со слов благодарности всем тем людям, которые как я поверили в необходимость журнала и помогли мне его делать. Что касается людей, которые не поверили или не захотели поверить в него, я тоже по-своему благодарен, потому, что с их помощью я смог критически посмотреть на некоторые вещи и оценить их по-другому. И уже слова искренней благодарности я бы хотел сказать в адрес людей, которые мне не помогли, но и не мешали. Иногда бывают моменты, когда это становится важнее, чем всё остальное вместе взятое. Ещё раз спасибо.

Заглядывая в будущее (конечно, нашего журнала), просто каменеешь при мысли, сколько ещё предстоит сделать для того, чтобы журнал смог жить. Заметьте – жить, а не выживать. Мы и так все только и делаем, что пробуем выжить, а ведь иногда хочется и просто пожить нормально. А может кто-то уже? Так напишите, и мы за Вами. Вообще, пишите, шлите факсы, звоните. Только Ваши материалы будут определять лицо журнала, его наполнение, внутренний мир. Только вместе мы сможем решить все наши проблемы. До встречи.

**Эдуард Колодный**



# Дела Профсоюзные

Интервью с Председателем  
Профсоюза Авиадиспетчеров  
Санкт - Петербурга

**А. Кулигиным.**



*Скажи пожалуйста, существует ли проблема в отношениях между РЦ, АДЦ, и Вышкой?*

В профсоюзе, между членами профсоюза – практически нет. Но между руководством службы такая проблема присутствует. У руководства. На своём уровне.

*На каком этапе у Вас заключение коллективного договора?*

По вопросу колдоговора необходимо сказать следующее. Большой особенностью является то, что коллектив службы движения вместе с операторами и обслуживающим персоналом составляет порядка 300 человек и входит, как структурное подразделение, в состав государственного унитарного предприятия «Пулково», которое насчитывает в своём составе уже около 7000 человек. На этом унитарном предприятии в ноябре 1996 года был заключён единый коллективный договор, который был подписан четырьмя ведущими профсоюзами, как-то: бортпроводников, лётного состава, профсоюза авиаработников, в котором почти 3000 человек (техобслуживающий персонал, АТБ и т.д.), и работниками связи. После того, как в единой комиссии по подписанию колдоговора, в которую входило по одному представителю от каждого профсоюза, действующего на предприятии (всего их 5), было принято решение о том, что голосование по спорным вопросам внутри комиссии будет решаться простым большинством голосов, мы сказали, что мы в этой комиссии не участвуем и не признаём её. Произошло это где-то за 2-3 месяца до момента подписания (тогда ещё председателем был Володя Сушкин) колдоговора, наш профсоюз принял решение, что мы не участвуем в подписании этого договора, а требуем заключить с нашим

профсоюзом, соответственно законодательству, отдельный колдоговор, либо приложение к нему. Администрация не прислушалась к нашим требованиям, хотя письменно всё было оформлено, по-нашему мнению, правильно. Поскольку они считали, что действуют согласно одной из статей закона, не помню сейчас её номера, она достаточно большая, и там написано, что если нет согласия в единой комиссии, либо такая комиссия не создана (как у нас – 5 профсоюзов, четыре говорят, что мы согласны, а пятый – нет), то конференция принимает наиболее приемлемый проект колдоговора, либо отдельный профсоюз имеет право заключить свой колдоговор, либо приложение к нему. Хотя второго проекта, как такового, не существовало. Мы ходатайствовали перед Гендиректором, администрацией и обратились с просьбой перенести конференцию хотя бы на 2 месяца, чтобы мы смогли подготовить альтернативный проект. Конференция всего коллектива предприятия решила, что их устраивает существующий проект, и приняла его. Мы в работе конференции участия не принимали, туда пришёл только Сушкин, чтоб донести нашу позицию, он это сделал, в протоколе это зафиксировано. Конференция принимает коллективный договор, который устраивает 4 профсоюза, но не устраивает нас. В дальнейшем дело переходит сначала в коллективный трудовой спор, который кончается очередным судебным заседанием по отмене забастовки, законности процедур и прочее, прочее. Администрация ГУАП «Пулково» постоянно утверждала, что данный колдоговор, принятый большинством, обязателен и для нас, и мы должны к нему присоединяться. Они попытались доказать это в судебном порядке и оспорить решение нашей конференции, принявшей решение о заключении отдельного колдоговора. И вот, со всем этим мы встретились в суде, где и судились больше полугода, и недавно, в начале февраля сего года, получили решение суда, о том, что требования предприятия незаконны. Мы пытались в ходе судебного разбирательства подать встречный иск, чтобы суд обязал адми-

нистрацию заключить с нами отдельный колдоговор, но суд не принял иск в связи с неподсудностью данного вопроса. Они сказали, что мы можем обращаться в другие инстанции, но суд в данном судебном процессе этот вопрос не решает. Решения суда с мотивированной частью, к сожалению, у меня до сих пор нет, потому что всё идёт с задержкой, сначала зачитывается решение суда в зале заседания в достаточно сжатой форме, а обоснование, расписанное по пунктам, приходит, где-то спустя 2-3 месяца. Во всяком случае, в Питере такой порядок, хотя по закону на это отводится 10 дней. Но от этого никуда не уйдёшь. Наш юрист с нетерпением ждёт этого решения. Мы надеемся, что как только мы получим его на руки, мы сможем выступить с требованием о привлечении администрации, в лице генерального директора, к ответственности за незаключение колдоговора с нашим профсоюзом. И второе – это выйти на заключение колдоговора. Дело на самом деле ещё тормозится и повисает в воздухе по той простой причине (с нашей точки зрения), что уже практически 2 года идёт разговор о том, что служба движения авиапредприятия «Пулково» будет выделена в состав Госкорпорации по ОВО. В этом, на наш взгляд, заинтересован региональный руководитель Северо-Западного региона Ю.В. Мележко, в этом заинтересован Яков Иванович Борисов, естественно, заинтересованы должностные лица Госкорпорации, поскольку служба движения «Пулково» является достаточно прибыльным структурным подразделением. Объёмы работ, естественно, в своё время упали, но даже на этом уровне, это рентабельная служба. Но Генеральный директор Демченко Б.Г. заявил, что он не позволит растаскивать предприятие, и что нужно работать вместе. Положение могло измениться ещё 1,5 года назад, когда приезжал директор ФАС Зайцев Г.Н. по поводу предстоящей забастовки СД. После встречи с лидерами профсоюза авиадиспетчеров, на которой присутствовали все должностные лица, включая начальника Северо-Западного Управления Балакина, Зайцев Г.Н. официально заявил, что он согла-

сен с доводами профсоюза, и что служба движения будет выделена в полном составе, включая РЦ, АДП, АДЦ и АКДП, и в кратчайшие сроки. Прошло больше полутора лет, «а воз и ныне там». Я был на Центральном совете, подобный вопрос Зайцеву задавали и другие представители профсоюзов, объяснения относительно задержки были недостаточно убедительны. Спрашивали и у главы Госкорпорации Кушнурука, он признал, что это и их вина и прочее, прочее, прочее. Позиция администрации предприятия сейчас немного изменилась, они говорят, что да, мы готовы выделить Вас, но на тех условиях, которые их устроят (т.е. без базы ЭРТОС, а, возможно, и АДП).

***Саша, а такая проблема существует между РЦ, Вышкой, АДЦ, что одни говорят: «Мы Вас кормим», а другие отвечают, что и сами могут прокормиться, а третьи говорят: «Нет, мы должны быть только вместе»?***



Где-то около 3-х лет назад, когда Саша Майоров руководил профсоюзом авиадиспетчеров а/п «Пулково», предпринимались попытки руководством РЦ, в лице Убираева Владимира Михайловича, произвести выделение РЦ в Госкорпорацию в первую очередь. Естественно, из всей группы объектов РЦ считается более доходным, поскольку деньги за пролёт идут приличные, а численный состав у них поменьше. Вот тогда было сформировано мнение, что давайте выделим в начале РЦ, а затем остальные объекты. Насколько нам стало известно, это предложение, мягко говоря, не нашло поддержки в авиапредприятии и, в общем, идею эту тогда похоронили. Хотя мысль в воздухе витала, что мы, РЦ, зарабатываем больше, и мы могли бы выйти первыми, остальные нам просто этого не дали сделать. Тогда профсоюз выступил с достаточно жёсткой позицией, в частности Майоров заявил, что профсоюз един, и ни в коем случае его не надо разбивать. Если выходить, то всем вместе. И осадок этот у РЦ остался. И в последующем, на конференциях, этот вопрос никогда никто не поднимал. Хотя на бытовом уровне он мог и присутствовать.

***У Вас одинаковая зарплата?***

Районный центр в прошлый год и позапрошлый получал надбавку в летнее время за интенсивность труда в размере 10 процентов.

***Я хотел бы задать вопрос, который очень актуален и у нас в Ростове-на-Дону. Ты, конечно, знаешь, у нас тоже раскол в профсоюзе.***

У нас это произошло в гораздо меньшем масштабе и было локализовано в самом начале, когда мы поняли, куда дует ветер, и что он с собой может принести. События развивались таким образом. 2,5 года назад, когда Саша Майоров был ещё председателем, подошёл срок отчётной конференции. На ней его переизбрали, думаю, неожиданно и для него самого. После этого начали развиваться события, о которых идёт речь. Майоров с группой диспет-

черов, причём только из его смены, заявил о выходе из профсоюза, который в своё время сам же и создавал. Кстати, нужно сразу отметить, почему он получил поддержку именно у этих людей. Когда Александр Майоров был председателем профсоюза, он совмещал фактически несколько должностей: президент Северо-Запада, председатель профсоюза здесь, вице-президент ФПАД России, т.е. заместитель Конусенко, ещё у него были какие-то должности. И почти все эти люди съездили за границу по той халявной схеме, которая действовала у нас на предприятии, т.е. это были близкие Майорову люди, с которыми он нашёл общий язык. Причём, всё это решалось кулуарно, в узком кругу, и никогда не выносилось на обсуждение. Я считаю, что это явилось одним из поводов его переизбрания два года тому назад. К тому же были вскрыты определённые финансовые нарушения при проверке ревизионной комиссией. Когда на 29 сентября 1996 года была назначена общероссийская забастовка, на конференции все проголосовали единогласно за её проведение. Потом было отдельное голосование в 5-ой смене (Майоровской), забастовка выпадала на время их работы, и они также решили поддержать забастовку. 29 сентября, перед заступлением на дежурство смены N5, администрацией было проведено собрание, на котором диспетчеры АКДП, где и работал А.Майоров, практически в полном составе отказались от забастовки, и, по-моему, только 4 человека из РЦ сказали, что будут бастовать. В общем, забастовка была сорвана. Никто их в этом не упрекал, потому что были веские мотивы за отказ от забастовки. Здесь и администрация определённую работу провела, но они почему-то решили, что их обвиняют в срыве забастовки. Хотя, ещё раз подчёркиваю, никаких репрессий со стороны должностных лиц профсоюза, да и коллектива в целом, за этим не последовало.

После всего этого Майоров начал проводить работу по привлечению на свою сторону других людей и расколу профсоюза. За два месяца до новых перевыборов, которые долж-

ны были состояться в декабре 1997 года, они заявили о выходе из профсоюза, и об образовании своего самостоятельного профсоюза. С этой сменой встречались, разговаривали и убеждали, что на перевыборах они могут выступить со своей программой и выдвинуть своего кандидата, т.е. гласно, при всех всё сказать и объяснить, и если люди увидят, что они правы, и коллектив их поддержит, всё разрешится мирно и без раскола. Ответ был один: «Нет. Мы знаем, что мы в меньшинстве, и добиться справедливости мы здесь не сможем». Т.е. позиция совершенно понятная и очевидная. За месяц до конференции 14 человек написали заявления о выходе из профсоюза. Все они, кроме В. Терентьева, работают на Вышке АКДП в смене N5. Причём, этот раскол не коснулся людей, работающих в АДЦ и РЦ в смене N5, эти диспетчеры остались в нашем профсоюзе. Таким образом, 14 человек плюс пятнадцатый, сам Александр Майоров, вышли из нашего профсоюза.

Как таковой, самостоятельный профсоюз они не создали. Вот эти 15 человек вошли в Северо-Западный профсоюз, которым руководит до сих пор Володя Терентьев, заместитель Майорова. Сам Майоров занимает в нём какую-то должность, точно сказать какую, я не могу. В общем, ситуация смешна и парадоксальна. 15 человек, работая в «Пулково», входят в профсоюз, который является составной частью Госкорпорации. Вот всё, что касается существования двух профсоюзов. Когда я задавал им вопрос о количестве людей в их профсоюзе, то в ответ назывались достаточно внушительные цифры, порядка 400-500 человек. Но при ближайшем рассмотрении действующими диспетчерами являются только эти 15 человек, а остальные 400 или более являются слушателями Академии ГА, которые, естественно, никакого участия в профессиональной работе не принимают.

*Насколько я слышал, в Москве некоторые руководители ФАС спрашивают, с каким же профсоюзом им вести переговоры? И, мне кажется, им эта ситуация выгодна, и они*



*могли бы её искусственно поддерживать. Ты не мог бы это прокомментировать?*

В нашей ситуации мы можем строить либо предположения, чего я не сторонник, либо располагать какими-то серьёзными доказательствами. Совершенно очевидно и не вызывает сомнения тот факт, что Майоров А. неоднократно совершал вояжи и в Иркутск, и куда-то в другие города. Такие поездки за свой счёт, конечно, невозможны. Первый факт, который стал известен на Центральном совете, и Ежов его довёл, что Майорову выдан годовой билет, подписанный Галкиным, т.е. он может взять бесплатный билет на любой рейс. Такой билет из всех руководителей профсоюза, который объединяет всех диспетчеров России, возможно, есть только у Ежова, если я не ошибаюсь, а может даже и у него нет. О чём-то это говорит? А сейчас стало известно, что если Майоров уезжает, а он ведь числится на работе, то кто-то должен оплачивать эти командировки. Естественно, оплату ведёт наш авиаотряд. И ещё один факт. Совсем недавно были разосланы телеграммы за подписью Королёва, если не ошибаюсь, один из замов Зайцева, в которых напрямую указывается – командировать Майорова в Москву для подписания профессионального тарифного соглашения. Конечно, телеграмма эта просто прикрытие, поскольку никакого соглашения он там подписать не может, т.к. никого не представляет. Опять очередное задание куда-то поехать или что-то решить. Строить предположения, наверное, нет смысла, это просто некорректно, а выводы из всего этого какие-то можно сделать.

*Скажи, пожалуйста, когда были пере выборы президента ФПАД, поражение Конусенко было неожиданным для него и его команды?*

Вне всякого сомнения. Потому что они посчитали, что в первый день Съезда одержали победу, внося изменения в Устав, изменения, позволяющие переизбирать президента ФПАД на 3-ий, 4-ый срок, без ограничения, т.к. Конусенко уже отработал два срока – это всё делалось для него. В общем, они счита-

ли, что дело выиграно, а когда произошёл перелом, и избрали совершенно другого человека, это было для них полной неожиданностью.

*Я столкнулся близко с деятельностью профсоюза совсем недавно, на почве журнала. И для меня некоторые вещи не совсем ещё понятны. Казалось бы, нас не так много, и сила наша только в единстве. И, вдруг, раскол, альтернатива, дразги. Что за этим стоит? Деньги? Должности? Какие-то потерянные возможности?*

Я думаю, если внимательно присмотреться к попыткам раскола на местах, всё сразу станет ясным. Взять хотя бы ваш Ростов с известным Фарисеем или Твердохлебом в Самаре. Эти люди, которые были близки к Конусенко и являлись его сподвижниками. То есть, мы наблюдаем обычную борьбу за власть, когда старого правителя устраняют, и начинается эта подковёрная, мышьяная возня. Причём, необходимо отметить, что всё это с молчаливого одобрения, а, возможно, и финансирования со стороны ФАС. Ситуация, когда сильный профсоюз распадается на кусочки, которые проводят независимую политику, и могут даже поссориться между собой, вполне устраивает ФАС.

*Существует ли взаимопонимание Санкт-Петербургского профсоюза со своим руководящим составом?*

Все руководители службы движения а/п «Пулково», исключая начальника РЦ, который никогда и не был членом профсоюза авиадиспетчеров, являются членами нашего профсоюза. Здесь никаких вопросов по взаимоотношениям не возникало. Даже до недавнего времени, до сентябрьской забастовки 1997 года, и ЗНА у нас был членом профсоюза. Но накануне забастовки, я полагаю, он испытал серьёзное давление со стороны администрации и написал заявление о выходе из профсоюза. Все РП, старшие диспетчеры, начальники объектов – все члены профсоюза. Они также присут-



ствуют на собраниях, высказывают свои точки зрения и ни в чём не стеснены.

***Скажи, отношения с администрацией при Майорове были лучше?***

Если говорить о взаимоотношениях в общем плане, то те льготы и возможности, которые были у профсоюза при Майорове, были на порядок выше, чем когда работал Володя Сушкин, и при мне, хотя я только 3 месяца, как председатель профсоюза. Но всегда нужно смотреть, за счёт чего эти взаимоотношения были лучше. Присутствовала ли политика: ты – мне, я – тебе, т.е. мы не идём на конфликт по определённым вопросам, администрация закрывает глаза на некоторые вещи. Было больше возможностей по заграничным командировкам. Практически, на любое приглашение от IFATCA ехали 2-3 человека от профсоюза и один от администрации. Как только вопрос стал принципиально об отдельном колдоговоре (после переизбрания Майорова), о выполнении отраслевого тарифного соглашения, вся эта практика тут же рухнула. Есть ещё один момент, о котором я хотел бы сказать. Большинство вопросов с администрацией решается при личных встречах за столом переговоров. Искусство проведения переговоров (а это, вне всякого сомнения, именно искусство), профессионализм, знание психологии руководителя вообще и конкретной личности в частности, умение убеждать и слушать оппонента, грамотно и логически точно доказывать свою точку зрения, подтверждая её знанием законодательства, при этом ни в коей мере не принижая мнение собеседника, и прочее, прочее – всё это важный фактор в работе любого руководителя, а профсоюзного в особенности. Предельная вежливость и корректность, вне зависимости от обстановки, – неременный атрибут (во всяком случае с нашей стороны) любого переговорного процесса. Невежливость, даже некорректность, тут же возводится в ранг хамства и больно ударяет, в первую очередь, по тем, кого ты представляешь и должен защищать. Можно стучать кулаком, а

можно предпринимать какие-то дипломатические шаги, можно мягко стелить, но твёрдо отстаивать свою позицию и т.д., и т.п.. У моего предшественника этот элемент профсоюзной работы, на мой взгляд, полностью отсутствовал – если он что-то доказывал, убеждал, то говорил об этом в лоб, не признавая обходные маневры и не учитывая личности оппонента. С одной стороны, коллективу это импонировало, но в итоге привело к тому, что между администрацией предприятия и профсоюзом возникли достаточно неприязненные отношения даже на чисто бытовом уровне. То, что это не идёт на пользу профсоюзу в целом, на мой взгляд, вне всякого сомнения. В своей работе я постараюсь это исключить полностью. Личные интересы и амбиции здесь просто неуместны.

# Как всё начиналось

**Н**ачало деятельности службы движения в гражданской авиации относится к образованию первых постоянно действующих воздушных линий в СССР в 1922 г. При эксплуатации первых воздушных линий руководство движением самолётов осуществлялось командирами лётных отрядов.

Командир выдавал пилоту разрешение на полёт, визуально наблюдал за рулением и взлётом самолета и фиксировал время вылета, но затем он был в полном неведении о полёте самолёта. Об окончании полёта и его результатах он узнавал из сообщений пилота самолёта или начальника посадочной площадки, которые передавались с большими задержками по телефону или телеграфу почтовых или железнодорожных ведомств.

Пилот во время полёта был предоставлен сам себе, так как самолёты не имели никаких средств связи, не было их и у командира отряда, поскольку радиотехника ещё только зарождалась. Полёты осуществлялись преимущественно на малых высотах при визуальной ориентировке местности и вдоль железных дорог. На некоторых воздушных линиях организовывались контрольно-семафорные пункты через 100-200 км около запасных посадочных площадок или у железнодорожных станций. На этих пунктах имелись специальные сигнальные полотнища, с их помощью передавались пилоту сигналы с информацией о возможности продолжения полёта. Для ориентировки пилотов и контроля самолётовождения на контрольно-семафорных пунктах устраивались специальные площадки с маркировочными надписями, указывающими название пункта или номер, направление маршрута полёта (стрелой) и расстояние, пройденное и оставшееся до следующего семафорного пункта или до каждого пункта посадки. На крыше здания



семафорного пункта наносился красный номер. Пилот, пролетая над семафорными пунктами, ориентировался по своей полётной карте и контролировал самолётовождение.

При дальнейшем развитии сети воздушных линий и увеличении интенсивности полётов такая система руководства движением самолётов стала совершенно непригодной. В поисках необходимой организации начали применяться отдельные элементы диспетчерской системы, заимствованные от других видов транспорта, главным образом железнодорожного, а также использовался опыт иностранных воздушных линий.

Впервые элементы диспетчерской системы руководства движением самолётов на воздушных линиях были частично введены в 1929 году в первый год опытной эксплуатации воздушной линии магистрального значения Москва – Иркутск протяжённостью 4700 км по инициативе начальника этой линии Кириллова И.К.. При этом отдельного диспетчерского аппарата не было создано, а функции диспетчера выполнил начальник эксплуатационного отдела управления линии. Диспетчерская связь с аэропортами осуществлялась при помощи телеграфа почтовых и железнодорожных ведомств. Для контроля за движением самолётов по воздушной линии применялся «График движения» по типу применяемого в диспетчерской службе железнодорожного транспорта.

В 1930 году был разработан первый проект «Положения о диспетчерской службе на воздушных линиях СССР». Основной задачей диспетчерской службы по положению было надлежащее регулирование движения самолётов на воздушных линиях для обеспечения прохождения отдельных участков по расписанию или графику и устранения причин, вызывающих затруднения и задержки движения в

аэропортах. Обеспечение безопасности полётов возлагалось на пилотов и командиров отрядов.

Значительные сдвиги в гражданской авиации и в совершенствовании диспетчерского руководства произошли в 1932 году после образования главного управления гражданского воздушного флота (ГУГВФ) при СНК СССР, что способствовало развитию отечественной авиационной и радиотехнической промышленности. На аэродромах устанавливались приёмо-передающие радиостанции, коротковолновые наземные пеленгаторы и светотехническое оборудование, а на самолётах – бортовые радиостанции. В связи с оснащением аэропортов радиотехническими средствами была поставлена задача летать регулярно круглый год и в течение всего времени суток. Новые задачи изменили и значение диспетчерского руководства движением самолётов.

Потребовалась перестройка структуры службы и методов руководства. В результате возникла необходимость в создании в аэропортах, на аэродромах и в территориальных управлениях ГВФ диспетчерской службы, а также в научно обоснованной подготовке специалистов для управления воздушным движением.

К руководству работой службы движения в аэропортах и выполнения функций диспетчеров были привлечены командиры воздушных судов, а также бывшие пилоты, списанные по здоровью, но с большим лётным опытом.

В разработке научных методов подготовки специалистов для службы движения приняли участие научные работники Ленинградского института инженеров ГВФ на факультете воздушных сообщений, а с 1933 года положено начало специальной переподготовки диспетчеров службы движения на курсах усовершенствования с одногодичным сроком обучения. В





1935 году образованы первые Курсы высшей лётной подготовки, на которых проходили обучение пилоты, штурманы, бортрадисты, наземные радиооператоры – радиопеленгаторщики и диспетчеры службы движения. В дальнейшем курсы были преобразованы в Школу высшей лётной подготовки – ШВЛП ГВФ.

Накопленный опыт диспетчерского руководства в довоенный период положительно сказался во время Великой Отечественной войны.

12 Диспетчерская служба совершенствовалась в применении активных методов. Этому способствовало оборудование диспетчерских пунктов командными радиотелефонными радиостанциями, обеспечивающими возможность вести радиообмен с экипажами самолётов, получать информацию от экипажей о выполняемом полёте и передавать им необходимые указания и распоряжения по обеспечению безопасности полётов. Для ведения радиообмена в телефонном режиме была разработана типовая фразеология, а диспетчерским пунктам аэропортов и воздушным судам присвоены опознавательные позывные.

В 1945 году для обеспечения безопасности полётов в сложных метеоусловиях и ограниченной горизонтальной видимости, а также в ночное время установлено эшелонирование полётов по высотам на воздушных трассах, т.е. началось рассредоточение полётов в вертикальном направлении (вертикальное эшелонирование).

Коренное изменение всей структуры организации и выполнения полётов и, соответственно, диспетчерского руководства движением произошло в 1947 году с введением в действие «Основных правил полётов на территории СССР».

В связи с проведённой реорганизацией зон ответственности и исполнения, утверждённой «Временной инструкцией по руководству

движением самолётов на воздушных линиях ГВФ», возникла необходимость повышения ответственности диспетчеров. Был создан Институт руководителей полётов (РИП) с целью повышения безопасности и регулярности полётов, оказания помощи командирам воздушных судов при взлётах и посадках в сложных метеоусловиях днём и ночью, а также для повседневного руководства полётами. Служба движения постоянно совершенствовалась и оснащалась.

*Из интервью доцента Академии Гражданской Авиации Михаила Афанасьевича Тетерина автору книги «Лоцманы воздушных кораблей» Геннадию Смолянину.*

# Колонка Юриста



**Терещенко Елена Евгеньевна**  
Юрисконсульт СКЦ АУВД «Стрела»

Начну с того, что необходимо отметить – трудовая деятельность диспетчера УВД, как и других категорий работников, связанных с УВД, регламентируется трудовым законодательством РФ. Оно является единым и обязательным к исполнению для всех, кто состоит в трудовых договорах (контрактах). Для труда диспетчера есть ещё и специфические регламентирующие документы, но я их пока касаться не буду. Поговорим об общих правилах.

*Если, по мнению диспетчера, его наказали или уволили необоснованно, может ли он обратиться в транспортную прокуратуру или должен обращаться в гражданский суд?*

Трудовым законодательством определены сроки наложения и обжалования дисциплинарных взысканий. Применяется взыскание, как правило, не позднее одного месяца со дня его обнаружения, не считая времени болезни работника или пребывания его в отпуске. Взыскание не может быть применено позднее шести месяцев со дня совершения проступка, а в отдельных случаях, по результатам ревизии или проверки финансово-хозяйственной деятельности – не позднее двух лет со дня совершения.

Каждый работник должен знать правило, что за каждое нарушение трудовой дисциплины может быть наложено только одно дисциплинарное взыскание. Необходимо также учитывать, что положение взыскания не является препятствием для полного или частичного лишения премий, других поощрительных выплат, возложение обязанности возместить работодателю прямой действительный ущерб, причинённый виновными действиями работника, поскольку эти меры сами по себе дисциплинарными взысканиями не являются.

В том случае, если работник не согласен с администрацией по поводу применённых к

нему норм трудового права, он имеет возможность обжаловать действия администрации в порядке разрешения индивидуального трудового спора, обратившись в комиссию по трудовым спорам, организованную на предприятии, в профсоюзный комитет, членом которого работник является, а также в районный суд.

***Что такое «объяснительная», кто имеет право потребовать её, и может ли диспетчер отказаться её писать, ограничившись устным объяснением?***

До применения дисциплинарного взыскания от работника должно быть затребовано письменное объяснение. Отказ работника дать письменное объяснение по существу совершённого проступка не может служить препятствием для применения дисциплинарного взыскания. По поводу отказа оформляется специальный акт. Предложить дать письменное объяснение работнику может любое должностное лицо, которое в силу своих полномочий занимается служебным расследованием совершённого работником правонарушения.

***При увольнении по сокращению штатов за какой промежуток времени администрация обязана предупредить работника и что обязана сделать по отношению к сокращаемому?***

Каждый работник, высвобождаемый в связи с сокращением штата или численности, предупреждается персонально не позднее, чем за два месяца письменным распоряжением администрации. Сокращение срока может быть допущено только по просьбе работника в письменном виде.

Одновременно с предупреждением об увольнении администрация представляет в службу занятости сведения о высвобождаемых работниках с указанием всех необходимых данных работника, как-то: профессия, специальность, квалификация, размер заработной платы, срок увольнения. Высвобож-

даемому работнику подбирается новое место работы, прежде всего, непосредственно на предприятии, с учётом наличия вакантных должностей, если таковые имеются. Составляется акт о предложении трудоустройства на предприятии, где работник выражает своё согласие или отказывается от предложенных должностей, если вакансий нет, то это также фиксируется в акте.

При расторжении трудового договора в связи с осуществлением мероприятий по сокращению штата работников, высвобождаемым законом гарантируются определённые льготы и компенсации, а именно: выплачивается выходное пособие в размере среднемесячного заработка; сохраняется средняя заработная плата на период трудоустройства, но не свыше двух месяцев со дня увольнения, с учётом выплаты выходного пособия, а также другие льготы и компенсации, определённые законодательством. Важное значение имеет тот факт, что при осуществлении мероприятий по высвобождению работников на основании п.1 ст. 33 КЗоТ РФ администрация предприятия обязана согласовать кандидатуры на сокращение с профсоюзным органом, членами которого являются данные работники. Это также является гарантией соблюдения требований законодательства при увольнении по указанным основаниям.

Сохранение непрерывного трудового стажа при высвобождении имеет значение для назначения пособий по социальному страхованию, для получения процентных надбавок к заработной плате, единовременного вознаграждения за выслугу лет, а также других льгот и выплат, связанных со стажем работы, если они действуют по новому месту трудоустройства работника.

И ещё, гражданам, высвобождаемым с предприятия, гарантируется в течение двух лет после увольнения сохранение очереди на получение жилья по прежнему месту работы.



### **Кого из диспетчерского состава нельзя уволить?**

Трудовой договор (контракт) может быть расторгнут по инициативе администрации в случаях, определённых в статье 33 КЗоТ РФ, одним из которых является сокращение численности или штата работников.

На сегодняшний день эта проблема становится актуальной для многих работников в масштабах страны, т.к. объёмы производства если не снижаются, то остаются прежними, а с учётом модернизации производства необходимость в привлечении прежней численности штата к работе отпадает. Трудовое законодательство позволяет решить подобную проблему на основании пункта 1 статьи 33 КЗоТ РФ. Одновременно законом установлен ряд гарантий для сокращаемых работников.

При высвобождении работников в связи с сокращением численности или штата работников учитывается преимущественное право на оставлении на работе, предусмотренное статьёй 34 КЗоТ РФ для работников с более высокой производительностью труда и квалификацией. При равной производительности труда и квалификации предпочтение отдаётся тем категориям работников, которые перечислены в ч.2 ст.34 КЗоТ: семейным – при наличии двух и более иждивенцев; лицам, в семье которых нет других работников с самостоятельным заработком; работникам, имеющим длительный стаж непрерывной работы на данном предприятии и т.д..

Сама процедура увольнения по основанию сокращения численности или штата работников регламентируется трудовым законодательством.

***Запись на магнитофон разговоров, не относящихся к УВД, это нарушение прав человека или нет?***

В диспетчерском зале, где вполне законно ведётся запись рабочих переговоров, не должно быть разговоров, не относящихся к УВД.

### **Статья 34. Преимущественное право на оставление на работе при сокращении численности или штата работников**

При сокращении численности или штата работников преимущественное право на оставление на работе предоставляется работникам с более высокой производительностью труда и квалификацией.

При равной производительности труда и квалификации предпочтение в оставлении на работе отдается: семейным – при наличии двух или более иждивенцев; лицам, в семье которых нет других работников с самостоятельным заработком; работникам, имеющим длительный стаж непрерывной работы на данном предприятии, в учреждении, организации; работникам, получившим на данном предприятии, в учреждении, организации трудовое увечье или профессиональное заболевание; работникам, повышающим свою квалификацию без отрыва от производства в высших и средних специальных учебных заведениях; инвалидам войны и членам семей военнослужащих партизан, погибших или пропавших без вести при защите СССР; изобретателям; работникам из числа уволенных в запас или в отставку военнослужащих сверхсрочной службы, прапорщиков, мичманов или лиц офицерского состава по той работе, на которую они поступили впервые после увольнения с действительной военной службы; лицам, получившим или перенесшим лучевую болезнь, другие заболевания, связанные с лучевой нагрузкой, вызванных последствиями чернойбыльской катастрофы, инвалидам, в отношении которых установлена причинная связь наступившей инвалидности с чернойбыльской катастрофой, участникам ликвидации последствий чернойбыльской катастрофы в зоне отчуждения в 1986-1990 гг., а также лицам, эвакуированным из зоны отчуждения и переселенным из зоны отселения, другим приравненным к ним лицам.

# Учёба в Италии

Эдуард Колодный



С тех пор как мы смогли свободно получить загранпаспорта, многие наши коллеги смогли съездить за границу для учёбы, отдыха или в командировку. Об одной из этих поездок я и хотел бы рассказать.

После конкурса в Москве были сформированы две группы по 8 человек для учёбы и стажировки в Италии. Первая группа (в ней был я) вылетала из Москвы в середине июня. И уже в начале поездки нас ждал сюрприз. Как потом оказалось, нам нужно было лететь в Рим (где нас и встречали), но билеты у нас почему-то были только до Милана. Представьте себе наше состояние: выходим из самолёта – никого. Цветов и оркестра, конечно, никто не ждал, но что нас встретят, мы были уверены. Было желание зайти в самолёт и опять выйти, может, что у итальянцев не сработало, т.е. повторить дубль. Но самолёт уже улетел в Рим (без нас), а мы остались в пустеющем аэропорту. За нас были только наше приподнятое настроение (как всегда после дальнего перелёта) и надежда, что кто-нибудь из нас вспомнит, какая же фирма нас принимает. Против – то, что это была суббота, позднее время, т.е. все фирмы уже закрыты до понедельника, а самое главное – в это время началась первая игра итальянцев на чемпионате мира по футболу. Шансов у нас не было, и уже стоял вопрос, где бы перекантоваться до понедельника.

И всё-таки, благодаря факторам, которые были за нас, мы смогли угадать название фирмы из шести букв и дозвониться до их представителя в Милане. За нами быстро приехали и разместили на ночь в загородном отеле. На следующий день был многочасовой

переезд в Рим, после которого долго никто не мог заснуть, так как итальянский водитель на горной дороге при ливневом дожде творил просто чудеса вождения. Он мог, например, бросить руль и наклониться в поисках упавшей зажигалки или повернуться к нам и что-то говорить, забыв о дороге. После этого у нас было много водителей, но этого мы ещё долго вспоминали.

В Риме мы поселились в центре города возле Ватикана в меблированных двух и пятикомнатных квартирах. В каждой из этих квартир была кухня с посудой, и должен отметить, что кое-кто проявлял просто чудеса кулинарии.

Принимала нас фирма «Алениа», которая всё и оплачивала. Надо сказать, что это очень большая фирма, которая производит оборудование для УВД, но главным образом работает для военно-промышленного комплекса.

Для меня первое время были две трудности: необходимость вставать каждый день рано утром и несколько своеобразный английский язык наших преподавателей, но только первое время. Каждое утро нас забирал микроавтобус и вёз в пригород Рима, где расположена фирма. С учётом утренних пробок, на это уходило минут сорок. Перед занятиями нас ждал лёгкий завтрак. Рядом находились классы, где занимались испанцы, румыны, выходцы из Папуа Новой Гвинеи (рука не поднимается написать «папуасы»). Тут же находился небольшой зал с тренажёром. Наши преподаватели, надо сказать, замечательные люди, обуча-

ли, как я думаю, большинство молодых диспетчеров Италии. Занятия проходили на основе документов ИКАО, в частности документа 4444. Иногда, правда, казалось, что преподаватели забывали, что мы уже все давно работаем, и начинали нам объяснять какие-то букварные истины, отчего у нас появлялась тоска в глазах, а в висках начинала биться мысль о предстоящем обеде. В эти критические моменты на помощь нашим преподавателям приходил их итальянский темперамент. Это, конечно, надо видеть, когда два преподавателя, перебивая друг друга, пытаются объяс-



нить одно и то же. Сначала всё это происходит довольно вежливо: «Разреши, я скажу», «Да нет, у меня лучше здесь получится» и т.д. Иногда, не договорившись между собой, они переходят на итальянский, и тут уж мы начинаем понимать каждое их слово,

потому что итальянцы говорят, в основном, с помощью рук. Хотелось бы ещё раз поблагодарить этих милых людей за их терпение и доброту по отношению к нам.

Не могу не упомянуть ещё об одной трудности, с которой мы встретились. Это обед. Лично для меня первые недели две обед был лотереей: если выиграл – наелся, нет – ходи голодный. Дело в том, что все работники фирмы питаются в одной большой столовой, и чтобы успеть всех накормить, разработана специальная система обслуживания, своеобразный конвейер. Суть его состоит в том, что каждому блюду соответствует определённый цвет подноса, одноразового стаканчика, либо ножа с вилкой, завернутых в салфетки определённых цветов. Причём их общее сочетание



тоже несёт какую-то информацию для поваров. Если учесть, что меню написано по-итальянски, а очередь идёт быстро, то на выходе часто оказывается, что ты поставил не на тот цвет. Когда подходишь к раздаче, повар просто смотрит на твой поднос и предметы, которые там лежат, и даёт тебе соответствующее блюдо.

После обеда занятия обычно продолжались, но об этом интервале времени сказать нечего, так как всё-таки голод двигатель прогресса.

После занятий обычно ехали на море, благо оно было в 40 минутах езды, или в город – побродить. Если честно признаться, то Рим не такой уж большой город, и через месяц мы в нём неплохо ориентировались.

После нескольких недель теории мы начали заниматься на тренажёре. Занятия вёл действующий диспетчер из Рима, который специально приезжал в свободное время. Упражнения в корне отличались от тех, к которым мы привыкли. Например, трассу рисовали в виде восьмёрки или креста шириной 10 миль и пускали по этой фигуре самолёты на одной высоте. Суть упражнений в том, чтобы курсами разводить самолёты так, чтобы они не вышли за пределы трассы, и боковой интервал при расхождении был 10 миль. Дело в том, что при УВД при РЛК существует только один интервал, например, 10 миль (в зависимости от центра УВД он может изменяться от 2 до 10 миль, но это должно быть специально оговорено в инструкции), причём неважно, пересекаешь ли ты эшелон при встречном движении, попутный эшелон или движешься на одном

эшелоне – в радиусе 10 миль никого на этом эшелоне не должно быть. Очень удобно, когда оперируешь одной величиной. Правда, при УВД без РЛК существует множество вариантов и нюансов. Как мы потом узнали, Италия только к началу 90-х годов была полностью перекрыта радиолокационным полем, а в Греции вообще не было РЛК, и мы, когда стажировались на рабочих местах, делали для них 10-минутный интервал.

После месяца теории и тренажёра мы побывали на Вышке в Риме. Движение, конечно, очень плотное, но есть три полосы: одна на вылет, другая на прилёт, а третья в резерве. Правда, в один момент я насчитал в очереди на

вылет 8 самолётов. В Италии существует 4 районных центра: Рим, Милан, Падова, Бриндизи. В двух последних мы побывали. Сначала был город Падова, который расположен недалеко от Венеции. Небольшое РЦ, новое оборудование от фирмы «Аления»,

плотное летнее движение и приветливые люди. Хотелось бы отдельно отметить, что встречали нас везде очень хорошо, всё терпеливо объясняли, показывали, никаких ограничений на видео и фотосъёмки ни разу не было.

В общих чертах хочу описать некоторые немаловажные моменты в жизни диспетчеров Италии (и не только), касающихся зарплаты, пенсии, образования и т.д.. Как и в каждой стране, в Италии тоже существует своя специфика. Italianские диспетчеры только недавно были разделены на гражданских и военных, до этого все были военными. Может быть поэтому система УВД имеет больше военной специфики. Сейчас, чтобы стать диспетчером,



нужно закончить сначала Аэронавигационный институт, который даёт общие базовые знания по авиации. Затем человек уже определяется, кем он хочет стать: лётчиком, диспетчером, техником и т.д.. Своего диспетчерского колледжа в Италии нет (по крайней мере, тогда ещё не было), и когда поступает заявка, например на 10-20 человек, проводятся экзамены, арендуется помещение, нанимаются преподаватели (что было и в нашем случае), и процесс обучения длится около 9 месяцев для работы на Вышке. Чтобы потом переучиться на Подход, нужно ещё 3 месяца и ещё 3 месяца для РЦ. Стажировка занимает около года, и специалист получает допуск сразу на всех пунктах данного РЦ. Английский язык – раз в год, две недели (разговорный). Классность существует, как и у нас. Всего 4 класса. С четвёртого на третий переходят автоматически через 2 – 3 года, с третьего на второй – через 3 года с экзаменами, а вот первый класс можно никогда не получить, если в данном аэропорту не предусмотрена должность диспетчера первого класса. Медицинское освидетельствование – один раз в 2 года до 40 лет и раз в год после 40. Зарплата от 2.500.000 лир до 3.500.000 (цифры примерные) в зависимости от класса, доллар в то время стоил 1600 лир, кстати,

столько же стоил и литр хорошего бензина. Но в конце года предусмотрена премия по итогам года в размере от 3 до 10 миллионов лир.

С пенсиями у них немного запутано, но я попробую рассказать, что понял. Мужчины в Италии уходят на пенсию в 65 лет, диспетчеры – в 60, но если ты отработал непрерывно 40 лет, то можешь сразу идти на пенсию. Не пугайтесь этой цифры – 40 лет, здесь тоже есть своя хитрость. Дело в том, что после каждых 3 лет работы им прибавляется ещё один год, т.е. отработав 30 лет, ты получаешь в зачёт ещё 10 лет. Таким образом, начав работать в 20-22 года, ты можешь уйти на пенсию в 50-52 года. Пенсия в размере зарплаты – 3.200.000-3.500.000 лир, но, взяв сразу 130.000.000 лир (например, на покупку дома), тогда все остальные годы получают меньшую сумму ежемесячно. Но самое главное, что они все уверены, что доработают до пенсии в системе УВД, даже если их спишут по здоровью, что бывает крайне редко. Медицинского контроля перед работой у них нет, также как и инструктаж с разборами. Я не могу сказать за все центры, но в Бриндизи, где мы стажировались, как таковых смен нет, есть график выхода на работу для диспетчеров и старших диспетчеров.



После учёбы и прохождения тренажёрной подготовки в Риме, съездив в промежутке на экскурсию в Падову и Венецию, мы подошли, так сказать, к апофеозу всей поездки – стажировки на рабочих местах. Для стажировки был выбран РЦ на юге Италии, расположенный в городе Бриндизи. Это небольшой портовый городок, в котором очень много туристов, в том числе и русских. Жили мы за городом в отеле, у самого Адриатического моря. Утром нас отвозили на

20 микроавтобусе на работу, а где-то около трёх часов дня забирали обратно. Пять секторов на Центре нас не обеспечивали работой, и поэтому, пока четверо стажировались, остальные общались со свободными диспетчерами, рассматривали схемы, стояли за спинами работающих или перекуривали. Курят там много и прямо на рабочем месте, для этого созданы все условия – от вентиляции до пепельниц. Понравилась простота и доброжелательность, с которой нас встретили простые диспетчеры. Стажировка проходила сразу на рабочем месте, т.е. тебе говорили, что сказать тому или иному самолёту, или на какую частоту его перевести, и постепенно ты начинал понимать конфигурацию сектора, запоминал частоты и мог уже сам догадаться, куда пойдёт самолёт после этого пункта. Через 2-3 дня, когда уже прошло напряжение, ты мог уже в промежутках связи разговаривать на отвлечённые темы с диспетчерами. Само УВД, если не брать в расчёт футы и мили, не очень сильно отличается от того, что делаем мы, хотя есть нюансы. Мне показалось, что смена эшелона при конфликтной ситуации – крайняя мера. Сначала пробуют решить эту проблему с помощью скоростей или изменением траектории движения, кстати, если военные не летают, диспетчер может прямить в своей зоне, как хочет. Радиосвязь со всеми бортами только на английском. Так как этот язык у них, как и у нас, не родной, существуют проблемы при связи. На мой вопрос, с кем именно у них проблемы, они ответили, что с американцами, турками и китайцами. Проблема с русскими лётчиками была раньше, но в последние годы уровень языковой подготовки стал намного выше.

Две недели пролетели быстро. Думаю, что мы потрудились хорошо. Ну а отдыхать уж мы умеем, будьте уверены.

Была ещё дорога через всю Италию обратно в Милан. Был перелёт в Москву. Была таможня. Были оторванные ручки у сумки. Были предложения отвезти куда надо задаром,

словом, было ощущение, что ты уже дома. Люблю Шереметьево.

Пользуясь случаем, хотел бы передать привет **Александру Чаленко, Геннадию Семёнову, Ярославу Лининскому, Евгению Баженову, Николаю Пестереву, Сергею Логинову и Константину Старостину**, с которыми я был в Италии. Если я в чём ошибся, пусть они меня поправят, я не обижусь.

# Наши Юбиляры



## **Чмыхало Борис Петрович**

*Родился в 1938 году, в селе Пристин,  
Харьковской области.*

*В авиации с 1955 года (43 года)*

*Учился в Ейском летном училище  
военно-морской авиации.*

*Служил на Дальнем Востоке. С 1960  
года в Гражданской Авиации.*

*Устишин – диспетчер аэропорта.*

*Омск – летал на АН-2, командир звена,  
командир эскадрильи.*

*С 1975 года в Барнауле – командир  
лётного отряда.*

*С 1986 года на пенсии, но продолжает  
работать, диспетчер подхода, круга.*

*Сейчас работает в должности  
диспетчера АДП.*

*В профсоюзе 10 лет.*

*В 1987 году, на 4 съезде ФПАД избран  
членом ревизионной комиссии.*

# 60 ЛЕТ



# Женщины



**Таня, Татьяна, Татьяна Фёдоровна.**

22 После окончания Рижского ЛТУ ГА в 1980 году мне довелось получить свой первый допуск к самостоятельной работе в АДП МВЛ аэропорта «Мурманск». Здесь я впервые познакомился с Татьяной Фёдоровной Ковалёвой. Таня к тому времени проработала уже больше года диспетчером АДП после окончания восьмимесячных курсов при УТО-6 г. Ленинграда, а начинала она работать в авиации оператором в том же АДП. Вот этой молодой, симпатичной женщине и «навязали» первого «студента». Она быстро и доходчиво объяснила мне все прелести работы на этом диспетчерском пункте. А прелестей тогда было более чем достаточно: планирование, согласование, оповещение, контроль за правильностью принятых решений на вылет и многие другие нюансы МВЛ за Полярным кругом. В те времена «малая авиация» представляла собой пчелиный рой, исключая лишь то, что пчёлы более организованны. Кто работал в АДП, тот поймет, каких трудов это стоило.

А успевать Тане нужно было много и не только на работе...

Её сынишке тогда было 5 лет, муж – командир вертолёта, в общем, молодая семья. И везде у неё был порядок и в семье, и на работе, а это, поверьте, не так-то просто. В начале 1982 года, после курсов в Ульяновске, Таня получила допуск к УВД на КДП МВЛ, позднее на МДП и ДПП а/п Мурманск. Везде она работала с присущим ей хладнокровием и порядком. Незаметно стали называть её Татьяной, а теперь и Татьяной Фёдоровной.

Её жизнь нельзя назвать безмятежной. Слишком рано из жизни ушёл её муж и она одна поставила на ноги сына. Он теперь работает в авиации, недавно женился. Сейчас Татьяна Фёдоровна Ковалёва трудится в аэропорту Мурманск. Она прекрасный специалист и очень хороший человек!

За годы работы Татьяна отстажировала более десятка специалистов службы движения. Не так это просто работать в мужском коллективе, работать хорошо и быть уважаемой среди коллег. Это Татьяне прекрасно удаётся, как и двум её подругам, диспетчерам АДП Людмиле Хмелёвой и Надежде Моляковой. Эти три очаровательные, милые женщины работают не хуже многих мужчин. Все они на своём месте и заслуживают огромного уважения. Здорово, что эти прекрасные женщины рядом с нами и они не только украшают рабочее место, а ещё и отлично работают!

*Диспетчер Мурманского Центра УВД В.П. Родионов*

# В УВД

## Степук В.П.

*Работает в гражданской авиации с октября 1971 года.*

Место жительства и семейные обстоятельства определили мою работу в авиации. В службу движения была принята оператором, а затем пожелала стать диспетчером. Когда пришла в коллектив, диспетчерский состав в основном был из военных, позже из гражданских лётчиков. Постоянно на слуху были подвиги лётчиков во время Великой Отечественной войны. Приятно было сознавать, что работаешь с Героями Советского Союза: Рассохиним Л.В., Харитоновым В.Н., Пожидаевым А.В., Никифоровым М.А.. Военными лётчиками с большим стажем работы на военных и гражданских самолётах: Рейделем, Розеншейном, Влохиным, Лазовским. Работа диспетчера меня заинтересовала и я попросила, чтобы меня послали на диспетчерские курсы. Закончив курсы при УТО, я пришла работать на ДПР к руководителю полётов Никифорову М.А. С большой благодарностью вспоминаю всех, кто учил, направлял и помогают мне на протяжении всей моей трудовой деятельности в коллективе. Совершенствовалось Ленинградское авиапредприятие, увеличивались авиаперевозки, росла интенсивность, расширились перроны, строилась лётная полоса, появились новые самолеты: Як-42, Ту-154, Ил-86. Менялся и коллектив службы движения. Нагрузки на диспетчеров были большие. Наша работа очень ответственна и не просто бывало отработать смену. При работе на старте за всю смену забывали об обеде. Ежеминутно «взлёт» и «посадка», а это не просто разрешить, необходимо оценить обстановку, обеспечить безопасные интервалы, согласовать движение со смежными пунктами, выполнить всё до мелочей в своей зоне ответственности, т.е. сработать уверенно и оперативно. В нашей работе, как в бою, обязательно нужно чувствовать, что тебя не подведёт сосед, от которого принимаешь самолёт на управление или кому передаёшь. В моей смене меня не подводили, и я платила тем же. Допустив оплошность, проанализируешь, переболеешь до того, как тебе поставят «на вид». Только дома, после работы, можно было позволить себе расслабиться и то, если чисто сработала в смену. Мне многому приходилось учиться, и я благодарна коллективу за помощь в совершенствовании моих знаний. Допуск на СДП получила после курсов усовершенствования при Рижском ЛТУ, затем закончила курсы ведения радиообмена на английском языке. Позже мне доверили быть инструктором. Повзрослели мои ученики, приобрели профессиональный навык, солидность, авторитет. Приятно сознавать, что сделала что-то полезное. Я не жалею, что выбрала эту специальность. Мне просто повезло, рядом со мной было много хороших людей. Перечислить всех не хватит места. Моя родная первая смена: РП Никифоров, Гудкович, Харитонов, Лининский и другие.



## Мы рады видеть Вас в стенах нашей Академии!

Интервью с ректором  
Санкт-Петербургской Академии  
Гражданской Авиации  
**Г.А. Крыжановским**



*Георгий Алексеевич, скажите пожалуйста, после развала Союза, Академия осталась в России единственным учебным заведением, готовящим специалистов по УВД? Есть ли отличия по подготовке кадров в те времена, скажем, в начале 80-х, когда я учился, и сейчас?*

Есть отличия. Вот в чём суть этих отличий. Ну, во-первых, чтобы быть точным, нужно понимать, что Академия не одна. Сегодня в России подготовку диспетчеров ведут три учебных заведения, даже четыре. Два из них это средние учебные заведения – колледжи, как теперь их называют: Красноярский колледж и ЛАТУГА – авиационно-технический колледж Санкт-Петербурга. И два высших: Академия и Ульяновское высшее училище. В чём отличие подготовки сегодня от той, которая была в наше с Вами время? Сегодня мы в большей степени ориентируемся не на директивное УВД, а на ОВД – обслуживание воздушного движения. Это дань, будем говорить, требованиям ИКАО. Но вместе с тем мы сегодня, хотим этого или не хотим, больше знаем о том, что такое труд диспетчера, что такое производство управления воздушным движением. Что производит диспетчер? Продукт его труда – информация, если нет этой информации, то нет труда диспетчера. Так вот, сегодня с развитием таких систем, как скажем, ЧИПС, спутниковых систем «Глонас», родного производства, ну и прочих других средств, естественно, меняется и УВД. Сегодня никого не удивишь такими монстрами, как автоматизированные системы «Теркас» или «Стрела». А Академия гражданской авиации является автором автоматизированной системы, которая решает все функции «Стрелы», все функции «Теркаса», все функции «Старта», и находится на рабочем столе в виде компьютера. Так вот, мы вкладываем в новую технику разработки

Академии для создания новых автоматизированных систем, тренажёров. И слухи о том, что Академия хиреет, сильно преувеличены, Академия развивается, растёт, другое дело, что мы не выпускаем 500 диспетчеров, как когда-то, и даже 300 не выпускаем. У нас сегодня гораздо более скромные цифры по количеству. Но качество сегодня – извините. После того, как рядом с госбюджетниками учатся люди, которые сами платят за обучение, они учатся на совесть.

*Георгий Алексеевич, Вас считают родоначальником в педагогике УВД, а также огром-*

на талантов, столько светящихся глаз. Это жизнь, это счастье. После того, как я получил, что называется пинок из другого ведомства, оказался в гражданской авиации, я думал, что жизнь кончена, а оказалось – наоборот, только начинается. Я был счастлив когда-то в палубной авиации, думал – жизнь закрылась для меня. А оказалось, что управление воздушным движением в гражданском секторе авиации, более интересное, более насыщенное, более полное, чем то, что было там. Посадить воздушную армию или завести на посадку то количество самолётов, которое взлетело с палубы – одна задачка. Но совершенно другого



*ная научная деятельность, Ваши книги, работы, ученики. Кто-нибудь Вас превысил?*

Я считаю, что я учусь у своих выпускников, последователей, будем говорить, у своих коллег, а иначе можно считать, что жизнь выкинута в корзинку, если ты не передал всё, что знал и даже чуть больше. Потому, что человек всегда найдёт свой путь, если он талантлив. Вокруг меня всегда было столько

вида задача, когда идёт управление воздушным движением в крупном аэропорту, где идёт чёткая ответственность, понимание долга перед пассажирами. Совершенно другое качество, всё другое, я бы сказал, без всякой натяжки – на уровень выше. Поэтому, конечно же, здесь были и новые люди, и задачи. И мне просто повезло, что столько талантливой молодёжи стремилось в Академию. Вольно или невольно, но мы соприкасались. И мне



повезло в том, что многие из них выбрали именно эту специальность. Я не могу не назвать такие фамилии, как тот же Шелковников, он был заочником. Это первый человек, который составил логическую схему алгоритма деятельности диспетчера посадки. Это же талантливейший человек. Пусть он начинал с Детской Энциклопедии по математике, но зато он, будем говорить, сделал великие решения в области законодательства по УВД. Я никогда не забуду тех, кто после, в аспирантуре, у меня учились. Вот, например, из Вашего выпуска братья Федосеевы. Они сильнее других запомнились, потому что близнецы. Но лучше Олега никто не решил задачу игрового подхода. Очень много людей, таких которые, допустим, окончили Киевский институт, а затем у меня учились в аспирантуре. Ведь их что-то влекло в управление воздушным движением. А что касается книг, то, понимаете, человеку надоедает спотыкаться о ящики с экспериментальными материалами. Рано или поздно он начинает из этих ящиков извлекать кривые цифры, потом это всё ложится на бумагу. Я счастлив, что мне так судьбой выпало что-то в этом деле написать, потому что, когда меня первый раз познакомили с Хариковым и Пельшманом, это была первая книга по автоматизированной системе. В открытой литературе по УВД, кроме НПП, больше ничего не было. Потом было в ЦНИИ АСУ знакомство с лицами, которые занимались планированием полётов. Ну а потом, конечно в НЭЦ АУВД был и Савицкий, очень сильное впечатление произвела встреча с В.П. Савельевым, О.А. Тюриным. Ну и, конечно, Татьяна Григорьевна Анодина. Много встреч, много сотрудников, соратников. Я всем им благодарен за сотрудничество. Понятно, что сразу не все фамилии приходят на ум. Можно думать, что я кого-то хочу выпятить, а кого-то забыть, это не так, просто, неожиданный вопрос, откровенно говоря. Вот шутки ради, иду как-то по отличному мраморному полу аэропорта Кеннеди, вдруг окликают:

– Георгий Алексеевич!

– Игорь, а ты то здесь как?

– А я здесь работаю.

Наши выпускники работают в Соединённых Штатах, в Великобритании – в Хитроу. Я попал в Германии в частную Академию УВД, там частные академии. Попал просто поинтересоваться, как там тренаж устроен. И опять:

– Георгий Алексеевич, здравствуйте. Я у Вас учился в таком-то году.

Я уж не говорю о Венгрии, Болгарии, где очень много наших выпускников. Получается, что, практически, в любом порту России родные лица – ни это ли счастье? А? Поэтому я очень благодарен судьбе, что вместо того, чтобы быть за бортом, у меня здесь вторая жизнь, причём, гораздо более счастливая, чем первая.

*Скажите, Георгий Алексеевич, зарубежный опыт применим к нам, или мы опять идём своим путём?*

Конечно, применим к нам. И если мы и идём своим путём, то только потому, что нельзя ломать по живому, нельзя резать по живому и нельзя круто. Ведь можно очень много получить треска, дров и крови. У каждой системы УВД, в любой стране есть колоссальные традиции. Переломать их – это значит, что выкинуть за борт, ну, я не знаю, сколько людей, инструкторов. Поэтому, конечно, нужно прививать на эту почву всё, что прививается и всё, что полезно. Это хороший принцип, кстати, он как принцип существует века. Поэтому мы вынуждены не просто ударом переходить на спутниковую систему УВД, а с учётом прежнего опыта, с учётом того, что наработано, какой есть результат от этого, очень спокойно. И пока получается неплохо. Я помню, что в прошлом году, например, УВД России сработало совершенно отлично. Я надеюсь, что и в будущем году будет всё также.

*Мне кажется, что было бы легче перейти на спутниковую систему УВД, чем перейти на футы, на мили или, может быть, на всеобщее УВД на английском языке. Ведь в конечном итоге это будет сделано?*

Не согласен. Мне кажется, что мы останемся работать в прежних единицах измерения, как Франция, например. Не думаю, чтобы мы перешли на футы и мили. По крайней мере, если Вы мне покажете такой документ ИКАО, который это рекомендует, я буду Вам благодарен. Я не уверен, что это нужно делать.

*Может ли Академия сейчас принимать участие в подготовке иностранцев?*

Да. У нас сейчас учатся слушатели из Монголии, из африканских стран, например, Гвинеи, Эфиопии и из многих других стран. Мы сегодня готовимся предоставить те услуги образовательные и социальные, которые бы соответствовали мировому стандарту. Например, в Канадской аэронавигационной школе в Корнеле каждый имеет свой одноместный номер-бокс. Академия сегодня строит, несмотря на тяжёлые условия, общежитие для тех лиц, которые будут учиться у нас, например, из Южной Америки, в том числе и на диспетчеров.

*А для этого нужна лицензия?*

В России всё сегодня имеет чёткое государственное регулирование в виде предоставления права на такую деятельность. У Академии есть сертификат на подготовку в этой области. Мы прошли аттестацию, аккредитацию. И мы готовы на государственном уровне отвечать за качество образовательных услуг. Мало этого, мы зарегистрированы в справочнике ИКАО, сотрудничаем с ИАТА. Мы зарегистрированы в международных организациях, которые курируют международные центры по обучению авиационных специалистов. Мы за этим следим очень строго, т.к. это наша деятельность, и мы не хотим здесь иметь никаких тайн, теней и ничего противозаконного. Мы

законопослушные и хотели бы действовать во благо мировому сообществу, а не во вред.

*Многие наши диспетчеры хотели бы устроиться на работу по специальности за рубежом. Но насколько я знаю, это им намного труднее сделать, чем, например, диспетчерам из Франции или другой страны, например, Америки. Наш диплом котируется?*

Котируется. Как Вы знаете, везде идёт конкурс, конкурсный отбор. Наши сыпались только по одному признаку – английскому языку. Сегодня язык в таком объёме в Академии и тренажёрная подготовка на английском языке, что эту «ахиллесову пяту» мы преодолели, особенно для лиц, которые хотят учиться. Вопросов нет. Нужно только одно – усидчивость и талант. Понятно, что русскому человеку трудно переходить на английский язык. В профессии диспетчера сложности в языке не должно быть, потому что ты должен думать на том языке, на котором ты выдаёшь команды. Мы уже начинали беседу с того, что продуктом деятельности диспетчера является информация. А если информация это фразеология, то картинка в голове должна чётко превращаться во фразы на том языке, на котором ты общаешься с экипажем.

*Скажите, пожалуйста, Академия, кроме подготовки диспетчеров, ведёт ещё подготовку руководящих кадров, перечисление. Раньше были факультеты ФПК, ФПКРК. Сейчас что осталось?*

Всё то же, только, быть может, по иному называется, но система вся сохранена. Т.е. сегодня, как это и регламентируется законом о высшем образовании, есть высшее образование, а есть и дополнительное профессиональное образование. Вся система повышения квалификации на любом уровне проходит через институт руководящих работников отрасли, который является структурным подразделением Академии. Т.е. бывший факультет превратился в институт. И вообще, если откровенно говорить, сегодняшняя Ака-

демия выросла из штанишек Академии и сегодня по сути является Государственным Авиационным Университетом. Было, как Вы помните, ВАУ, стало ГАУ, пройдя через Академию.

**Георгий Алексеевич, вот Вы столько написали об УВД. А сами сидели за диспетчерским пультом, управляли?**

А как же. Сначала это была зелёная форма, потом была чёрная форма – морская, потом снова – зелёная, а потом стала голубая – аэрофлотовская. Я посидел у Спорышкина во Внуково. Это мой учитель. Он всё смеялся, что в звании старшины командует высшим офицерским составом. В Аэрофлоте я солдат тогда был. А здесь в Пулково я стажировался очень долго. Помню 18 августа 1973 года, когда была гроза в Шереметьево, и посыпались сюда на запасной. У меня на связи были 18 бортов одновременно, а Вы знаете, сколько можно, но ничего, справился. Поэтому, когда потом меня пытались к этой стенке прислонить, я не очень хвастался. Но нет такой задачки УВД, которую мне не приходилось ощущать, более того, потом генерировать на тренажёре, потом подсовывать самым опытным работникам. И научиться различать, кто действительно протирает штаны за пультом, а у кого 1-ый класс, чем он отличается от 2-го класса и 3-го класса.

**И всё-таки, диспетчер имеет право на ошибку или нет? Он ведь живой человек.**

Минуточку. Что значит право на ошибку? Тут нужно о терминах договориться. Я считаю, что необходимо более гуманное и более разумное, я бы сделал акцент на последнем слове, законодательство, которое бы не судило диспетчера по статье какой-то. Ведь не может же обычный человек стремиться к столкновению, это ведь какой дамоклов меч над ним нависает, что его за это посадят. Как же это так можно. Или он просто профессионально пригоден, или нет. Вот тут нужно чётко отсекают людей, которые профессионально непригодны. Я видел людей при расследовании авиационных

происшествий, при участии в судебных процессах, которые плевать хотели на те приговоры, которые им вынесли, они сами себя казнили жёстче. Это случай в Алма-Ате и многие другие. Мне просто пришлось в расследовании участвовать. За что его судить, он ведь и так наказан, он ночами не спит. Эта тема бесконечна. Можно много говорить.

**Простите за нескромный вопрос. Вам сколько лет?**

В августе будет 64 года.

**То есть Вы полны сил, планов?**

Мне так кажется. Во всяком случае, человеку столько лет, на сколько он себя чувствует. Пока я возраста не замечаю.

# Работа за Рубежом

*Здесь помещены данные, основанные на слухах, и вакансии, которые были помещены в объявлениях. Там, где возможно, я ссылаюсь на источник.*

## Итак, просто слухи

### Канада

Здесь уже около 10 недель продолжаются переговоры по заключению контракта с компанией NavCanada. Кроме того, здесь, кажется, прекращают начальное обучение в 1998 году. Смелые люди. Этот слух удивителен ещё и потому, что в настоящий момент в центрах не хватает диспетчеров.

Перед выпуском этого журнала, стало известно, что принято решение о продолжении начального авиационного обучения в 1998 году на четырёх новых курсах УВД и на курсах службы обеспечения полётов.

Диспетчеры Великобритании всё ещё ждут открытия нового центра NERC. Кажется, этой истории нет конца.

### Оман

Вероятно «Johnson Controls» потерял контракт с Оманом и следующий набор диспетчеров будет происходить напрямую. Сейчас Оман располагает собственной страницей в Интернет.

### В Штатах слышно следующее:

Район Западного побережья Тихого океана в ближайшее время объявит о наборе ещё одной группы диспетчеров. Я думаю, что предложения будут касаться Южной Калифорнии.





### Достоверные вакансии.

В Аэронавигационной Академии, Ланген, Германия, требуются инструкторы тренажёрного модуля. Им нужны специалисты с допуском в РЦ и имеющие предыдущий опыт преподавания. Предлагают посменную работу сроком от 1 до 3-х лет.

Авиационная служба Австралии располагает своей собственной страницей в Интернете об имеющихся вакансиях. Данные регулярно обновляются. Но на этой странице я пока не видел диспетчерских вакансий. Может быть, они только для кандидатов данной страны.

Та же ситуация в Авиационной службе Новой Зеландии.

Саудовская Аравия помещает данные об имеющихся вакансиях в сфере УВД.

### Великобритания

#### Глазго

В аэропорту Прествик требуются 3 диспетчера с квалификационными допусками в аэродромной зоне, зонах подхода и круга. Начальная зарплата от 36.511 – 41.566 фунтов стерлингов в год в зависимости от опыта.

#### Ньюкасл

Зарплата 33.000 – 40.000 фунтов стерлингов. Зоны аэродрома, подхода и круга.

Кембридж.

Зоны аэродрома, подхода и круга.

### ЮАР

Предлагает вакансии на следующих условиях. Зоны Подхода и РЦ (действующие квалификационные допуски). Возраст до 35 лет, обученные по системе ИКАО.

#### Йоханнесбург

3-х годичный контракт, зарплата в зависимости от опыта.

Адрес: Private Bag15

Johannesburg

International Airport 1627

S.Africa.

### Абу-Даби.

Компания «Serco IAL Limited» предлагает вакансии в сфере УВД на Ближнем Востоке. Условия следующие:

1. Стаж работы 4 года и квалификационные допуски в зонах аэродрома, подхода и круга. Или

2. Стаж 5 лет и квалификационные допуски в зоне РЦ. Или

3. Стаж работы 5 лет и все 5 квалификационных допусков.

Во всех случаях допуски должны быть действующими в течение последних 5-ти лет в каком-либо международном аэропорту или региональном диспетчерском центре.

В случае получения вакансии, Вам предоставят следующие льготы: необлагаемая налогом зарплата, меблированное жильё, бесплатные билеты, а также Вы будете работать в экологически чистом регионе.

В сфере спутниковой аэронавигации требуются следующие специалисты: специалисты по стандартной системе управления заходом на посадку по лучу.

Предъявляются следующие требования:

– радиостанции в области, связанной с авиацией или аэродромной техникой;

– опыт работы в гражданской авиации или в военно-воздушных силах;

– опыт работы в гражданской или в военной сфере УВД;

– знание персонального компьютера;

– знание системы коммуникации и телекоммуникации.

Адрес: Serco House

Haes Road

Southall

Middlesex UB2 5NJ

United Kingdom

E-mail: serco@emirates.net.ae

Хотел бы выразить благодарность Энди Дрэйну за предоставленную информацию и выразить надежду, что кому-то она поможет (хотя бы как начальная ступень) в поисках работы за рубежом.

*Перевод И.А. Гаришиной*

# Взгляд из кабины пилота

## Предисловие.

Мне трудно судить о проблемах, описанных в статье американского пилота, насколько они остры и актуальны на данный момент для Америки. Но то, что они возникнут у нас в будущем (если уже не возникли), я уверен. Поэтому в дальнейшем, на примере этой статьи, хотелось бы развить дискуссию о месте и роли авиадиспетчера во всей сложной цепочке выполнения и обеспечения полётов уже применительно к нашей стране. Было бы интересно узнать мнение лётчиков и администраторов о нас.

**Э.Ю. Колодный**

**Уильям Лангевич**  
Пилот, постоянный редактор ежемесячника «Атлантик»

Радар охватывает воздушное пространство, помогая наблюдать за взлётами и посадками в трёх основных аэропортах Нью-Йорка. Первые два, Ла Гуарди и Кеннеди, обслуживают треть миллиона ежегодных полётов, а Ньюарк, который обычно называют «Сонная Яма» и всё ещё считают меньшим аэропортом, в действительности, является более загруженным, выполняя приблизительно полмиллиона ежегодных полётов. Так как скорость реактивных самолётов высока, а они широко распределены, данные три аэропорта, которые когда-то были чётко разделены, теперь находятся «один над другим». Усложняет ситуацию и то, что каждый из более мелких аэропортов этой зоны, например, Уайт Плэйнз, Тетерборо и Ислип, производит собственные напряжённые потоки движения, что даже превышает крейсерские полёты в и из Бостона, Филадельфии и Вашингтона. Результатом является самое перегруженное воздушное пространство в мире.

Десятки выполненных рейсов и докладов породили идею, что диспетчеры «охраняют» самолёты, что в их работе нет места ошибке или невнимательности, что диспетчеры должны иметь рефлекс суперчеловека и железные нервы, что только вторичный (повторный) расчёт времени и мощные компьютеры могут не допустить катастрофу, что жизни пассажиров находятся в подвешенном состоянии, и что, как следствие, работа диспетчеров УВД невероятно обременительна.

Настоящая же правда в том, что данная «действительность» представляет собой некоторого рода миф. Вы никогда не услышите опровержение этому со стороны диспетчеров, частично из-за того, что миф привлекает к ним общественное внимание.

Основная функция УВД состоит в том, чтобы обеспечить эффективность потоков движения и использования ограниченного пространства,

другими словами, прежде всего передвижение пассажиров, а не забота об их жизни.

Если Вы будете сравнивать эту работу с искусством жонглировать, то окажитесь правы только наполовину. Диспетчеры, как жонглёры, управляют созвездием летающих объектов. В этом, тем не менее, и заключается значительная разница. То, что просто не получается у жонглёров, у диспетчеров падает на землю. Но если диспетчеры допускают ошибки, пропадает радар или связь, то самолёты продолжают полёт. Даже если эти «жонглёры» внезапно прекратят работать и уйдут, элементы созвездий будут медленно снижаться, сообразно ситуации, спокойно выполняя обычные действия и выискивая место для мягкой посадки. Вообразите жонглирование при низкой гравитации красивыми шарами, которые знают, как двигаться и говорить друг с другом, и могут найти способы не столкнуться. Такова, хотя и упрощённая, наиболее привлекательная картина наихудшего состояния УВД. Конечно, однажды приземлившись, без жонглёра, шары уже не поднимутся. И это тоже природа УВД. Диспетчеры должны хорошо «жонглировать» и, желательно, таким образом, чтобы держать на высоте быстрорастущую систему воздушного транспорта.

Да, можно модернизировать оборудование и построить новые аэропорты, которые теоретически уменьшат растущую перегруженность, но самая большая слабость УВД заключена в культуре и организации, что не поддаётся решению долларом.

Такой недостаток лежит глубоко внутри Федерального Авиационного Управления (ФАА), агентства, разделённого на две практически антагонистичные культуры: это управляющие диспетчеры и те, кто выполняет их указания, – каждая со своими традициями и устройством. Конечно же, у ФАА есть и другие проблемы.

17 лет прошло со знаменитой забастовки 1981 года, когда Рональд Рейган уволил большую часть рабочей силы УВД и убрал целое отделение, давая ФАА возможность к обновлению. Сейчас есть новая служба – Национальная Ассоциация Диспетчеров УВД, и хотя её важность и работа практически не получают общественного внимания, работающие там становятся такими же злыми, как и те, кого они заменили.

## Подход

При первом посещении Нью-Йорского Подхода – шум, суматоха и явный хаос, кажется, подтверждают наихудшие опасения в отношении УВД. Несомненно, УВД стало более динамичным, чем в прошлом – дни людей в белых рубашках со стрижкой «ёжик», держащих бинокли и говорящих: «Понял», – прошли. Сегодня диспетчеры носят тенниски и джинсы и перенимают разновидность улицы. Это место, называемое Подходом Нью-Йорка, которое несёт ответственность за высоты нижнего пространства над всей зоной, удалено от аэропортов в полчаса езды. Во всём мире авиации известна сварливость этих диспетчеров, особенно в секторе Ньюарка, которые работают в постоянном напряжении, крича, жалуясь, шутя, уставившись в экраны и сконцентрировавшись на жевательной резинке, ругаясь со своими управляющими, колотя по клавиатуре, жестикулируя, если радиопередачи пилотов не соответствуют их темпу.

Это только малая часть диспетчерской работы, но она затмевает настоящую работу УВД, усложняя понимание. Как пилот, я имел преимущество в разговорном языке: днями я следовал техническим деталям, а уходил, чувствуя, что перегрузка была в основном самопроизвольной, на чём и процветают диспетчеры. Фактически, возможность такого удовольствия является тем, что привлекает их в работе. Но помните, что это был Нью-Йорк, где напряжённость – стиль жизни, как все ньюйоркцы, диспетчеры жалуется на оказываемое на них давление, хотя отсутствие данного приведёт их в замешательство. Они также жалуется на еду в кафетерии, на состояние дорог, на уровень жизни Лонг-Айленда. Один человек заметил: «Как вы можете после этого прийти домой и быть довольным, идя по газону?» Для диспетчера – это, практически, стиль жизни. И только говоря о ФАА, диспетчеры кажутся искренне расстроенными.

Я не собираюсь унижать диспетчеров или принижать их опыт и преданность работе. Скопление маленьких овалов на экране, каждый из которых указывает на самолёт, поистине ужасает.

С 1978 года, когда президент Джимми Картер разобшил авиалинии, дав ход конкуренции, число полётов по расписанию в США возросло, приблизительно, на 70%. Но рост был неравномерным:

несколько тысяч самолётов, выполняющих рейсы в обычное дневное время, направлялись в те же города. Самые загруженные 50 аэропортов, из тысяч всех остальных, сейчас насчитывают более 80% всего национального движения. Это происходит не только потому, что туда хотят попасть люди, но и потому, что, желая сохранить конкуренцию, авиакомпании нуждаются в эффективных структурах маршрутов, сконцентрированных в центрах – хорошо известные аэропорты пересадки, которые по своей природе призваны увеличить число взлётов и посадок.

На экранах радаров я наблюдал метки, передающиеся короткими прыжками, оставляя позади формуляры сопровождения – дюжина самолётов в одно и то же время. Изменением курсов и траекторий снижения диспетчеры ньюарского сектора поддерживают движение из зон ожидания среднего воздушного пространства, объединяя их на юге и выводя на траекторию, которая проведёт самолёты севернее аэропорта, и позволит обогнуть воздушное пространство Ла Гуарди до обратного разворота прямо на ВПП. Развести самолёты – только вторичная цель дуги. Её основная цель приблизительно противоположна: дать диспетчерам необходимую свободу для упорядочения пространства, и эксплуатировать случайные «окна», закрывая их самолётами со стороны, которые направляются к аэропорту вне порядка следования.

## Вышка

Кто-нибудь может возразить, что я описал не тот тип диспетчеров, что для понимания важности работы нужно посетить не людей, следящих за движением по радару, а тех, кто непосредственно испытывает давление от движения, например, тех, кто стоит на страже Международного аэропорта Ньюарк – диспетчерской вышки.

Когда я взобрался в кабину со стеклянными стенами, где они работают, в центре действия был хрупкий молодой человек со светлыми волосами и птичьими повадками. У него была облегчённая гарнитура, а включённый передатчик он держал в правой руке. Он нёс ответственность за две параллельные ВПП аэропорта, близко расположенные, «22 Левую» и «22 Правую», идущие на юго-запад. Третья, вспомогательная «29 ВПП»,

идущая с востока на запад, пересекает пути параллельных ВПП и мешает движению.

Молодой человек сказал: «Мы работаем с тем, что имеем. Параллельные были построены слишком близко для одновременных заходов на посадку. Для прибытия мы используем внешнюю ВПП. Для вылетов мы используем внутреннюю. По 29-ой пускаем передвижные опоры, которые не должны находиться на пути самолётов. При небольшом ветре мы держим эту полосу чистой и принимаем вылетающих с западной стороны, а улетающих отправляем с восточной».

Сама идея того, что такой диспетчер УВД занят чем-то типа «перекрикивания» самолётов, является частью мифа, зачастую созданного фильмами. Он несколько раз летал в кабинах экипажа, но он мало знаком с действительным полётом самолётов. В перерывах между радиообменами он мне рассказал, как пришёл на эту работу, отслужив диспетчером во флоте. Его история была предельно короткой: он сбежал из дома, приобрёл необходимые навыки, устал отдавать честь, нанялся в ФАА, потому что там нанимали, и выбрал диспетчерскую Вышку, а не зал УВД, т.к. ему нравилось смотреть на самолёты, он выбрал Ньюарк из-за денег и движения, но иногда сожалеет об этом. Он завершил свою историю фальшивым раскаянием человека, гордящегося своими умениями: «Итак, последние 10 лет я здесь ещё один хранитель реальности». Он обладал ярко выраженной индивидуальностью, наваянной работой. Если цель его игры была простой – выжать максимум пользы из этих трёх ВПП, то её выполнение требовало быстроты действий, было сложным и основывалось на конкуренции. Он сказал: «Для поддержания движения Вы должны использовать каждый шанс, каждое «окно». Работа держит Вас в форме».

Аэропорт за стеклянными стенами кишел самолётами, медленно двигавшимися к ВПП. Тысячи пассажиров спокойно сидели на своих местах. Внимание диспетчера привлёк самолёт, вышедший на финальный подход. Он встретил приближающиеся огни обычной смесью уверенности и концентрированности.

Прибывающие первоначально показывались на экране радара Вышки, по которому мы наблюдали за работой невидимого диспетчера подхода, сводившего самолёты ближе, чем могла обеспечить



Вышка. Диспетчер Вышки просил пилотов снизить скорость, что в начале срабатывало, но потом всё устанавливалось на прежнем уровне. Инспектор Вышки позвонил на Подход с просьбой улучшить обслуживание, на что получил раздражённый ответ, что к таким действиям их вынудили диспетчеры нью-йоркского центра, а те, в свою очередь, пререкались со своими соратниками из Кливленда.

Диспетчер избегал уходов на второй круг, но самолёты уже едва успевали освободить ВПП, прежде чем другие уже начинали садиться. Зарегистрировав постоянную медленную скорость пилота Дельты, диспетчер снизил скорость следовавшего за ним Континенталья на 20 узлов. Приземлившись, Дельта медлила. В выключенное радио диспетчер прошипел «Давай, тупица, освобождай полосу», Дельта освободила, и сразу же приземлился Континенталь.

Я спросил диспетчера об основных трудностях работы, расплате подорванным здоровьем, разводами, пьянством. «Конечно», – сказал он, чувствуя неловкость, – иногда тяжело. Я знаю парней, которым пришлось уйти».

Ещё раньше один диспетчер говорил мне: «Стресс? Да, если Вы человек определённого типа, но если Вы свободно ведёте борт, Вам нужно просто работать».

### Взгляд из воздуха

Пилоты не верят, что УВД имеет целью охрану их жизни, или что оно вообще нужно. Это основано не на принципе или бравате, а на простом наблюдении. Окружающее небо настолько велико, что в сравнении с ним, даже если поблизости проходит другой самолёт, он кажется очень маленьким. Я разговаривал с диспетчером, занятым радиолокационным контролем. Он сказал «Вы были бы удивлены, узнав, как тяжело руководить самолётами, идущими на встречных курсах».

УВД технически находится непосредственно в кабине пилотов, но с каждым мгновением оно может меньше, в отношении безопасности. Из Вышки на Подход и снова на Вышку вереница голосов сопровождает по карте каждый самолёт. Их присутствие очеловечивается акцентами, настройками, отсутствием церемоний и долей компромисса и компетентности. Хорошие диспетчеры не являются ни автоматами, ни воздушными «поли-

цейскими». В начале полёта они дают разрешение, назначая самолёту разработанный компьютером маршрут в пункт назначения.

Детали разрабатываются после взлёта, диспетчеры проводят вылетающие самолёты с курсами и ограничениями по набору через первые оживлённые высоты. Ожидается, что пилоты будут не слепо выполнять команды, а скорее, оценивать ситуацию и соглашаться. Они различают правильные и неправильные команды диспетчеров. Часто пилоты могут даже предсказать их инструкции.

Пилоты должны следовать курсом по трассам, идущим зигзагом по сети наземных станций, или проще, на самолётах, оснащённых независимыми навигационными системами, по направлению к пункту назначения. Над территорией США самолёты выполняют полёт под руководством Центров радиолокационного контроля. С обычного разрешения диспетчеров пилоты срезают углы, обходят грозы, идут по ветру, обходят зону болтанки выше или ниже. Диспетчеры вмешиваются, если видят конфликтную ситуацию, или если другие диспетчеры просят о задержке или изменениях в маршруте. Соответствующие роли чётко разграничиваются: диспетчеры могут разводить самолёты, но пилоты всё ещё ими управляют.

Как и у других пилотов, летающих в загруженном воздушном пространстве, и у меня были сближения с самолётами. Но сближение имеет разное значение. Будет ли это пересечение курса, которое просто удивит Вас или потребует обходного маневра, или такое сближение, при котором маневр вообще не будет возможен? Или это, что чаще всего бывает, просто нарушение официального стандарта, которое до какой-то степени может быть произвольным? И опять-таки, для столкновения необходим злой рок. Вероятность такого рода неожиданности, когда самолёт возникает, как призрак, и 10 или 20 секунд маячит перед лобовым стеклом, очень мала. Реакция снайпера не нужна ни пилотам, ни диспетчерам. Самолёты медленно движутся впереди друг друга.

Конечно, Вы не можете просто «пробивать» себе путь при плохой погоде и в переполненных аэропортах. Пока однажды, давайте только представим себе, не рухнет вся национальная система УВД. Воздушная транспортировка, несомненно, остановится, и большая часть

экономики вскоре будет парализована, но в то же время безопасность уже не будет волновать. Пилоты, безусловно, будут сидеть и держать всё под контролем, а иногда даже волноваться и испытывать напряжение, но нормально летать и управлять самолётом. По картам они найдут радиочастоты, свяжутся с отправлявшими их авиакомпаниями и договорятся друг с другом, как они уже делают во многих неконтролируемых аэропортах. Если они изначально направляются в такой центр, как Ньюарк или О'Хара, они могут развернуться и уйти куда-нибудь ещё. Некоторым придётся вернуться к неудобным маршрутам прибытия, а многим нужно будет некоторое время ожидать своей очереди. Но несколько пилотов почувствуют серьёзную угрозу. Всё это в наибольшей степени справедливо для современных кабин экипажа, оборудованных дисплеями движения. В самолёте, на котором я сегодня летел, я часто наблюдал по приборам другие самолёты до того, как диспетчеры о них говорили.

Несомненно, система УВД стала плохо спланированной мешаниной географических совпадений, технологий в конфликтных ситуациях и случайных чрезмерностей, которые существуют как напоминание о прошедших временах. Самолёты передвигаются из одной небольшой зоны УВД в другую, о них докладывают по перегруженным радиочастотам, они передаются от одного диспетчера другому и обслуживаются, согласно определённого рода традиции, которая даёт преимущество большим потокам движения.

Возможности функции индивидуального контроля, как отдельные государства, каждая со своими собственными традициями, технологией и компромиссами и каждая говорит непосредственно (или пререкается) со своими соседями, не проходя через централизованное управление. Если Вам было бы нужно разработать систему с самого начала, Вы бы никогда не разработали такую.

### **Тайная война.**

Настоящая проблема заключается не в оборудовании, а в человеческих отношениях. Чтобы понять это, нужно заглянуть за общественный миф, даже за рабочую реальность всего дела и проникнуть в мрачный мир гордости и общественных отношений.

Основываясь на этом, в 1920-х годах ФАА разработало новый тип личности, которая была грубой, надменной и деспотичной. Поколениями большинство диспетчеров приходило из армии, принося с собой иерархический тип организации, который в дальнейшем поддерживался природой самой работы. Руководителями были диспетчеры, которые поднялись по служебной лестнице, гордясь каждым шагом и сохраняя знаки отличия, отметившие их подъём. Эти знаки, возможно, сначала и были неуловимыми, но они росли и крепчали, а потом привели и к определённой стилизации руководства.

К 70-м годам своеобразным стало и новое поколение диспетчеров. Столкнувшись с их воинственностью, ФАА направило команду, возглавляемую психиатром Робертом Роузи из Бостонского университета, чтобы проверить состояние психического и физического здоровья диспетчеров. Роуз подтвердил общественное мнение (опубликовано в 1978 г.), что диспетчеры подвержены стрессам (они страдают от повышенного кровяного давления и определённых психологических трудностей, включая неконтролируемую ярость и антисоциальное поведение), но его заключение указывало, что причины в меньшей степени основывались на давлении, вызванном УВД.

Затем приходит разлад и равномерный рост воздушного движения. Один диспетчер Подхода Нью-Йорка рассказал мне свою собственную историю сектора Ньюарк: «Годами вы сидите в Сонной Яме, поедая свои пригоревшие ленчи. Однажды вы оглядываетесь, и, о Боже, прибывает сотня самолётов, и у них у всех нет топлива. Менеджеры и главное управление давно сбежали бы. Единственной причиной, почему выжила система, было мастерство парней с микрофонами. Они побросали свои сэндвичи. Они отбросили руководство и смело встретили движение...»

Настоящая история менее приглядна, потому что в 1981г. большинство тех храбрых диспетчеров вышло на забастовку и потеряло работу. Весь следующий год с движением разбирались управляющие, вышедшие из дальних офисов. Оказываемое давление было облегчено временно введённой в действие системой резервирования и усиленным сокращением полётов. Тем не менее, к всеобщему

удивлению, управляющие выполняли свою работу, как и все «незаменимые». Работая с энтузиазмом, в маленьких командах, они убедительно продемонстрировали, что составные части старой системы были переукомплектованы. Но чтобы выполнить это, им тоже пришлось срезать много углов и проигнорировать множество обычных бюрократических требований.

Разочаровало во всей этой истории то, что после того, как ФАА наняло новую смену, управляющие вернулись в свои офисы и, в большинстве случаев, утратили уважение к работе, выполняемой диспетчерами.

Постоянные замены – штрейкбрехеры. Их уступчивость предоставило ФАА возможность, о которой другие организации с такими проблемами могли только мечтать, – сбросить груз прошлого и забыть об иерархии и конфликтах. Но затем диспетчеры-штрейкбрехеры столкнулись лицом к лицу с авиационным бумом, перегруженностью главных аэропортов, важнейшими проблемами следования перегруженных аэропортов. Чтобы обеспечить движение, им приходилось игнорировать нарастающий поток ненужных директив. Не было загадки в том, почему вновь возникли недоверие и враждебность – это было неизбежно. На нью-йоркском Подходе я встретил двух братьев: один управляющий, а другой диспетчер, которые из-за этого перестали разговаривать друг с другом. В их ярости я увидел повышенную эмоциональность, раздражающую всё УВД.

Сегодня ненависть настолько велика, что для большинства диспетчеров ненависть к ФАА затмила их работу. Какое-либо ощущение общей цели давно исчезло. Диспетчер из Нью-Йорка передразнивал своих боссов: «Когда я был диспетчером, я руководил самолётами. Это было легко. Я говорил им, что делать, и они делали. Сейчас я управляющий и руковожу диспетчерами. То же самое. Я говорю Вам, что делать, и Вы делаете».

Такое противоречие в работе ФАА укрепляет диспетчеров во мнении, случай за случаем, что менеджеры не защищают диспетчеров, а наоборот, например, в постоянных, выводящих из себя спорах из-за задержек принимают сторону авиакомпаний. Такие споры стали систематическими, потому что ФАА настолько (что даже не могут себе представить многие активно летающие пилоты) окружена

свободными предприятиями, позволяющие авиакомпаниям проникать на любой уровень УВД. Занимаясь планированием и архитектурой системы, авиакомпании ввели своих постоянных представителей для обсуждения малейших операционных деталей: конкретный рейс, конкретная ВПП, выбранная из-за погоды, приоритет, данный одному самолёту, выбор маршрута или даже высоты. Для авиакомпаний это вопрос больших денег. Среди диспетчеров настолько велико ощущение заброшенности, что некоторые из них хотели бы разрушить всю структуру. Менеджеры знают об этом и не оправдывают доверия диспетчеров

Специфику этой борьбе придаёт кодирование, которое позволяет вести её незаметно для окружающих. Практически всё в отношении УВД, исходит ли это от диспетчеров, их управляющих или авиакомпаний, сейчас носит частное или общественное значение. Например, предложенная новая система, называемая «свободный полёт», даст пилотам более широкую возможность в выборе своих собственных маршрутов и лучшее техническое оснащение, чтобы сделать это безопасно и с наименьшим контролем со стороны диспетчеров. «Свободный полёт» для сторонних наблюдателей может означать хорошую технологию и прогрессивное мышление, и, вероятно, это может увеличить возможности, но непосредственно для диспетчеров, значение будет совершенно иным. По их мнению, такая политика неуместна при «пробках» на предпосадочной прямой, с чем будет труднее справляться при большей «свободе» пилотов. Следовательно, это можно воспринимать как «шпильку» в отношении значимости диспетчеров и как угрозу их будущему. Даже если новая политика приносит пользу, диспетчеры, с которыми я разговаривал, иногда считают это нападками на работающих мужчин и женщин. Диспетчеры воюют с распространяющимися тревожные слухи статьями в прессе об «отказах оборудования» и со старательно культивируемым мифом о безопасности – то, что особенно раздражает менеджеров, потому что сами они не пользуются доверием репортёров.

Также идёт горячий спор и об Управлении Потоками воздушного движения – командном подразделении, носящем формальную ответствен-

ность за ежечасное функционирование национальной системы и имеющем право вмешиваться в происходящее.

Первоначально Управление Потоками получило известность, как рациональный ответ на забастовку 1981 года, давая возможность небольшой команде руководителей ФАА при необходимости откладывать взлёты по всей зоне, чтобы предотвратить перегрузку на самых переполненных трассах. Она должна была стать союзником, другом и советчиком диспетчеров. С тех пор она, однако же, стала чем-то совершенно противоположным. Такая система будущего находится недалеко от аэропорта Даллас. Она стала центром управления, где есть электронные индикаторы, позволяющие наблюдать за каждым самолётом, и обладает полномочиями оспаривать и, в некоторых случаях, отменять решения, вынесенные отдельными диспетчерами. Проблема не только в том, что цели диспетчеров и Управления Потоками часто противоположны, что ведёт к ненужным задержкам, здесь также есть некоторый символизм. Управление Потоками поместило свои команды во всех региональных отделениях. Специалисты, которые одеваются лучше диспетчеров и работают в более спокойных условиях, а иногда их рабочие места помещаются на возвышениях в центре залов УВД.

При таких действиях вне правил, которые происходят уже сейчас, отдельные диспетчеры спокойно допускают упущения. Один из работников описал мне технику работы следующим образом: «Медленно вниз, быстро вверх, медленно вниз. Теперь поверните направо, поверните налево, оставайтесь наверху, идите вниз». С самолётом Вы можете создать ситуацию, которая будет длиться часами. Вы также можете затребовать необычайно большое продольное эшелонирование или просто ввести самолёты в зону ожидания. Всё это равносильно диверсии. Пилоты могут и не знать о причинах, но они начинают задавать всё больше и больше вопросов и выражать недовольство. Какая-либо вежливость исчезает. С точки зрения диспетчеров, прелесть таких протестов в том, что они естественно возникнут в политическом климате залов УВД, их легко можно опровергнуть, а самому оправдаться действием «во имя» безопасности. Задержки, вызываемые этим, трудно отличить от обычных задержек. Управление Потоками случайно может вычислить, что происходит, и вмешаться, но обычно

уже слишком поздно. Конечно, такая ситуация затрагивает и пассажиров, но к делу это не относится. Действия вне правил несут в себе непосредственную угрозу, хотя и настолько техническую, что она остаётся незаметной внешнему миру. Ни диспетчеры, ни ФАА не согласятся, что такие действия вообще происходят. А тем временем, воздушное движение растёт. Согласно скромным подсчётам, за последующие две декады объём возрастёт на 40%. Нет сомнения, что будут построены несколько новых аэропортов. Некоторые же будут разрушены. И какое-то время система УВД ещё будет существовать, потому что она руководит сложными формами уравнивания. Но тайная война будет вестись дальше, и никто не удивится, если она перерастёт в открытую.

*Перевод А.А. Шатиловой*



# ЮМОР



38

– Подход, сколько нам осталось до аэропорта в минутах?

– H923, чем быстрее Вы будете лететь, тем быстрее Вы будете здесь.

– Подход, каков наш порядок следования?

– Определяя порядок, я не расслышал Ваш позывной, и пока я буду выяснять его, Вы будете последним, безусловно.

– Подход, JAL 525, что этот самолёт делает на моей высоте?

– JAL 525, а почему Вы, собственно, решили, что это Ваша высота?

– Подход, SWR 436, Вы хотите, чтобы мы повернули на 090 градусов вправо?

– Нет. Ваша тётя. Выполняйте и не спорьте.

– Какое между нами расстояние?

– 3 мили.

– Что-то не похоже, что это так.

– Однако это так: Вы находитесь в 1,5 милях от него, а он находится в 1,5 милях от Вас, а это как раз 3 мили.

– Если Вы всё ещё меня слышите, значит, с бортом разошлись.

– Вам нужно настроить свой микрофон, т.к. мне не видно, когда вы киваете головой.

– Набирайте высоту так, как если бы от этого зависела Ваша жизнь. Тем более что это Ваш единственный шанс выжить.

– Разворачивайтесь и берите курс на ... Остальное Вы знаете.

– Для опознавания выбросите Ваше откидное кресло в окно.

– Слушайте пока, господа, а то всё может случиться, и не то, что слышать, а и видеть не захочется.

– Хорошее приземление, сэр. Но мне кажется, что Вы оказались немного левее осевой.

– Спасибо, Вы абсолютно правы, мой второй пилот ещё не дорос, чтобы сидеть справа.

– По-моему, расстояние между бортами приемлемое: они же не касаются друг друга.

*Перевод А.В. Соколянкой*



Журнал «СЕКТОР» можно прочитать в Интернете по адресу  
[www.geocities.com/CapeCanaveral/Hangar/8165/](http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Hangar/8165/)

*Мой Адрес:*

**344018 Ростов-на-Дону  
ул. Козлова 62/148 кв.72**

**Колодный Э.Ю.**

**Тел/Факс +8632 329052**

**E-Mail [kalysh@jeo.ru](mailto:kalysh@jeo.ru)**



