



SECTOR SECTOR

4

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 W a n t e d

Дизайн Design
Эдуард Колодный **Edward Kolodnyi**
Требуются W a n t e d

Вёрстка Making-up
Эдуард Колодный **Edward Kolodnyi**
Требуются W a n t e d

Корректурa Proof-reading
Людмила Колодная **Ludmila Kolodnaia**
Требуются W a n t e d

Фотографии Foto
Эдуард Колодный **Edward Kolodnyi**
Требуются W a n t e d

Корреспонденты Correspondents
Требуются W a n t e d

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

Новости

Жилищная проблема

Что нам стоит дом построить...

Разговор с инспекцией

Окно в мир

Учёба в Великобритании

Женщины в УВД

Ближнее зарубежье

Блиц-интервью из Риги

Футы и Метры

Прошу занять...

**История Гильдии Авиадиспетчеров
Великобритании**

Хотите верить, хотите нет

**Пилоты и авиадиспетчеры,
осторожно – Виagra**

Центры УВД мира



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



О Т Р Е Д А К Т О Р А

Пишу эти слова перед отлётом в Москву.

Я специально оттягивал момент их написания, чтобы взвесить все «за» и «против». В голову приходит только одно «за» – это то, что нужно продолжать делать журнал. Против этого – всё и даже иногда – все. Что бы там не сложилось в Москве (а на удачу надежды нет), журнал Вы сможете всегда переписать с моей страницы в Интернете и распечатать у себя в службе. Даже если Вы не подключены к Интернету и у Вас нет принтера, Вам это обойдётся рублей в 20-30, которые Вы отдадите людям, которые всё это имеют. До встречи.

Эдуард Колодный



Гардермуэн закрыл Форнебю

На прошлой неделе в норвежской столице открылся новый аэропорт Гардермуэн. 8 октября из аэропорта, сооружение которого обошлось властям в 1,3 миллиарда долларов, начало осуществляться воздушное сообщение.

Гардермуэн находится в 50 километрах от Осло. Добраться до него можно по автостраде или по железной дороге, специально проложенной между Осло и аэропортом. Предполагается, что ежедневная нагрузка на автостраду и железнодорожную ветку составит 40-45 тысяч человек. Что, по мнению местной администрации, может привести к серьезным транспортным проблемам. Железнодорожники, владельцы автобусов и таксисты тщательно готовились к открытию Гардермуэна, но, как считают специалисты, многое придется отлаживать «в рабочем порядке». В частности, автомагистраль еще не до конца обустроена, поэтому власти рекомендуют пассажирам и работникам аэропорта, чтобы не застрять в пробке, первое время пользоваться железной дорогой.

Помимо транспортных проблем, пассажиры могут столкнуться и с другой неприятностью. Не исключено, что рейсы в Гардермуэн будут периодически отменяться - из-за частых в районе аэропорта туманов. При неблагоприятных погодных условиях пилотам придется сажать самолеты в соседней Швеции, поскольку старый ословский аэропорт Форнебю закрыт сразу же после открытия нового. А других больших аэропортов, где могут совершить посадку международные воздушные суда, в Южной Норвегии нет.

Понятно, что европейцам посадка в Швеции принесет минимальные неудобства - придется добираться в Норвегию наземным транспортом. А вот россиянам, оказавшимся благодаря норвежским туманам в Швеции, предстоит сидеть в шведских аэропортах и дожидаться, когда выглянет солнышко - ведь без шведской визы из транзитной зоны их не выпустят.

Новый аэропорт значительно превосходит по своим возможностям закрывшийся Форнебю, но расписание полетов пока осталось прежним. Добавился всего лишь один новый рейс в Ригу.

Открытие нового аэропорта было обставлено торжественно - на церемонии присутствовал сам король Норвегии. Однако среди норвежцев, особенно среди жителей населенных пунктов в районе Гардермуэн, нашлось немало его противников. Форнебю был закрыт, в частности, потому, что располагался в черте города - самолеты заходили на посадку и взлетали практически над головами столичных жителей. Теперь такие же «нетихие радости» ждут население района Гардермуэна.

Уже запланированы демонстрации протеста против ночных рейсов. Движение собирается возглавить легендарный Бьерн Дали - герой лыжных гонок, обладатель 8 золотых олимпийских медалей. Он проживает в местечке Наннстад, расположенном рядом с новым аэропортом, и однозначно заявляет, что родину не покинет.

Проблемы, связанные с открытием Гардермуэна, возникли не только у местных жителей, но и у второй по величине авиакомпании Норвегии «Бротенс». 335 летчиков «Бротенс» забастовали, требуя повышения заработной платы в

N

E

W

S



связи с перебазированием в новый аэропорт. В результате все 70 самолётов авиакомпании стоят «на приколе». Руководство «Бротенс» заявило, что если конфликт не будет исчерпан в ближайшие дни, оно просто заменит лётный состав.

Более десяти рейсов в города Сибири и Дальнего Востока отменила авиакомпания «Владивосток Авиа». Остальные рейсы совершаются с периодичностью 1-2 раза в неделю. Среди отменённых рейсов есть один международный, в город Харбин (Китай). А полёты в южнокорейский город Пусан выполняются теперь только один раз в неделю. Принятием таких кардинальных мер руководство авиакомпании стремится смягчить удар, вызванный финансовым кризисом в России и обвальным падением рубля. Тем более, что полёты по местным авиалиниям дотировались из бюджета, который оказался пуст. Однако, краевые власти рассчитывают, что до конца года сумеют перечислить «Владивосток Авиа» 3,5 млн. рублей и тем самым сохранить авиасообщение. Аналогичные мероприятия, связанные с сокращением рейсов, проводят и другие авиаперевозчики, работающие в России. К тому же, стоимость авиабилетов в рублях (при неизменных долларовых ценах) меняется в сторону увеличения на рейсы как местных, так и западных авиакомпаний. Например, западные перевозчики (British Airways, Lufthansa и др.) установили (на конец сентября) курсовую стоимость доллара 20 рублей, что превышает на 3-5 рублей курсы местных меняльных контор. Ведущие же российские авиакомпании практикуют различные курсы пересчёта при продаже авиабилетов на внутренние рейсы и полёты за рубеж и страны

СНГ, которые отличаются примерно в 2-2,5 раза.

Самолёты стали угонять реже

На 32-й Ассамблее Международной организации гражданской авиации (ИКАО), состоявшейся в Монреале, обсуждались вопросы безопасности воздушного сообщения.

Как заявил представитель России в ИКАО Виктор Ручкин, Ассамблея одобрила создание единой универсальной программы контроля за безопасностью полётов. В соответствии с ней, с 1 января будущего года силами специалистов ИКАО будут проводиться регулярные проверки дел в области безопасности полётов в каждой из стран-членов ИКАО.

Необходимость такого решения очевидна: бурное развитие гражданской авиации, к сожалению, не приводит к существенному уменьшению количества авиакатастроф. По данным ИКАО, в 1997 году на регулярных и чартерных рейсах зарегистрировано 54 крупных аварии, в результате которых погибло 1.190 человек. В 1996 году произошло всего 48 инцидентов, правда, с большим числом погибших - 1.614 человек.

Немало внимания было уделено вопросам воздушного терроризма. В последнее время, благодаря международному сотрудничеству, положение в этой области значительно улучшилось. Например, в течение 1993 года террористы захватывали самолёты 21 раз, в течение 1994 года - 20 раз. Их жертвами пало 28 и 36 человек соответственно. А в 1997 году было зарегистрировано лишь 4 случая захвата

воздушных судов, в результате которых погиб 1 человек.

Правительство США собирается уменьшить количество старших диспетчеров и собирается это сделать в ближайшее время. По новой системе необходим будет один старший диспетчер на 10 человек, когда раньше необходим был один на 7 человек. Это предпринимается для увеличения денежных средств.

При временной нехватке старших диспетчеров их будут заменять временно обыкновенные диспетчеры.

Как заявил недавно представитель Федеральной авиационной администрации – это ни в коей мере не отразится на безопасности полётов.

Продолжаются согласования между Федеральной авиационной администрацией (FAA) и Национальной ассоциацией авиадиспетчеров США по поводу дальнейшей судьбы так называемых облётов воздушных трасс. Дело в том, что 15.000 диспетчеров США положено до 8 бесплатных полётов в год, включая международные полёты. Все эти полёты даются с целью ознакомления диспетчерского состава с работой экипажа по маршруту и функционированием навигационного комплекса.

Эта проблема родилась в связи с тем, что многие полёты использовались не по назначению, т.е. для полётов по семейным делам или в отпуск.

В данный момент, так и не договорившись, обе стороны решили обратиться за помощью к третьей стороне. В качестве судьи будет выступать Федеральная администрация по труду.

Чикаго. При подмене диспетчер забыл сказать сменщику, что на управлении находится небольшой самолёт. К несчастью, этот самолёт разбился, и об этом узнали 13 часов спустя. Все четверо человек, находившихся в самолёте, погибли.

Как показало вскрытие, один из них был ещё жив после катастрофы. Хотя, как показало расследование, даже если бы диспетчер вовремя узнал о катастрофе, и рядом бы с местом аварии находилась группа спасения со всем необходимым медицинским оборудованием, никого всё равно спасти бы не удалось.

После этого случая в этом центре УВД стали производить запись приёма и сдачи дежурства, на которой должна быть подробная информация обо всех воздушных судах, находящихся на управлении.

Серьёзный инцидент произошёл в Лондонском аэропорту Хитроу.

Два Боинга разошлись на расстоянии 200 футов в зоне взлёта и посадки, когда один из них (Боинг 737) заходил на посадку, а другой (Боинг 757) взлетал. Как и во многих случаях, причиной происшествия является человеческий фактор. На одном из рабочих мест проходил стажировку молодой диспетчер. Сказалось также очень плотное движение в Хитроу – около 600 посадок в день. После этого случая пришлось изменить схему ухода на второй круг, чтобы исключить любые конфликты с взлетающими воздушными судами.

Кейт Вильямс, представляющий департамент воздушного транспорта, сказал, что всё равно, уровень безопасности полётов в Великобритании намного выше, чем в какой-либо другой стране.



Что

нам стоит дом построить...

«...В жилищном вопросе надо надеяться только на себя...»



Саша, расскажи, пожалуйста, как всё начиналось?

Я приехал в 1982 году. С чего началось? Началось с того, что с жильём было трудно. А в жизни у меня всегда складывалась ситуация, что на мне «колбаса заканчивалась», поэтому, когда стали раздавать участки, я пришёл в первых рядах, решив, что в жилищном вопросе надо надеяться только на себя. Немножко об участках. Нам выделил сельсовет Большого Лога поле недалеко от посёлка «Янтарного». На долевом участии сюда вошли 3 предприятия: авиаремонтный завод номер 412, объединённый авиационный отряд и «Стрела». В отличие от большинства нашего народа я стал строиться.

А почему сразу дом? Можно ведь было поднакопить, занять и купить квартиру?

В то время квартиры не продавались. Это ведь начиналось при социализме. Разговора о квартире не было вообще. И, кроме того, по складу своего характера, по своим наклонностям, я люблю с землёй возиться.

Ты раньше жил в своём доме?

Нет. Я только родился в своём доме. С 4 лет уже жили в квартире. Но все отпуска я проводил в деревне, мне просто нравилось жить в частном доме. С другой стороны, я один сын у своих родителей, они жили в Казахстане, ситуация не улучшалась, и им всё равно пришлось бы доживать у меня. Даже с нашим бесплатным билетом 3 тысячи километров – это очень много. Я всё равно должен был их забрать. Даже в лучшем варианте, получая 2-х комнатную квартиру, жить всем вместе – это не выход. Сейчас мы живём в молосемейке в 14 метровой квартире, дочке уже идёт 21 год, учится на четвёртом курсе мединститута. Поэтому нужно было решать этот вопрос

таким образом – брать участок и стараться строить.

Вернёмся к началу. Как вы в семье договаривались о строительстве дома?

Самый ответственный момент – это начало. В принципе, каждый человек задаёт себе вопрос: «Буду строить дом? Или нет.» Так и я пришёл домой и спросил своих: «Будем строить дом?» Все согласились. Но решили на это время забыть про отпуска, про красивую одежду, про вкусную еду и т.д. Перед началом строительства, первое, что я просил у Бога – это не сил, не здоровья, не денег, а терпения. В этом деле терпение значит больше всего. Сбережения у меня были небольшие. Первые блоки я покупал по 66 рублей, а уже следующие, после Павловской реформы, по 730 рублей. Даже если есть деньги, ты приезжаешь на комбинат строительных материалов, а тебе говорят: «Пожалуйста. Но хотя бы 5 тонн солярки нам, или кабель ампер на 60-80, или галогеновые лампы, или ртутные лампы для освещения.» А мне где это всё брать? Сложности были. Через доверенное лицо нашего депутата вышел дальше, а там мне уже удалось в буквальном смысле «урвать» эти блоки. Уже потом, когда цены стали повышаться, можно было понемногу приобретать какие-то строительные материалы.

На участках ещё и воровали?

Да, воровали. Вот, например, подъезжает машина, выходит парнишка молодой, шустрый на «Ниве» и говорит: «Давайте, ребята, грузите.» Я подхожу, спрашиваю, кто он такой, ведь у себя в квартале я всех знаю. Блоки я отстоял, быстро поехал за хозяином участка, те ребята поехали на другие участки, когда вернулся с подмогой, они уже гружённые блоками уезжали. Самое страшное дело для строительства – «халява». Если бы человек заплатил за участок, то он бы уже конкретно там что-то делал, хотя бы сад посадил или бурьян, растущий убирал. Сейчас пошла вторая волна хозяев участков. Первые хозяева хоть что-то делали на участках: кто-то что-то сажал, кто-то участок прибирал, а сейчас хозяева не только не появляются, но даже не

знают, где их участки. Надо отбирать землю, если человек не прикладывает к ней усилий, если ничего там не делает, вне зависимости от формы собственности, он хотя бы должен убирать там бурьян.

Привезли тебе блоки, и ты пошёл искать строителей-помощников, кто тебе их положит?

Нет, нет. Там немножко по-другому было. Денег-то уже не было, ведь инфляция была.

Наступило время для раздумий?

Не время для раздумий наступило, а как только получал очередную зарплату, бежал искать стройматериалы. Первым же очень сложно было.

Тебе наверно пришлось перечитать много книг?

Да, изучал книги. Сейчас я уже могу что-то посоветовать, потому, что строил всё своими руками, а тогда... Сейчас Саша Скрынник строится, я ему советую. Но всё равно все идут своим путём, и только на своих ошибках уже делают выводы. Мой горький опыт – это мой опыт.

А какой размер у дома?

Дом 8 на 12, полтора этажа: один этаж и мансарда. Жилым пока будет 1 этаж, пока я его до конца не отделаю, а потом уже займусь мансардой, там тоже очень много работы. В принципе, по деньгам, работа только начинается.

Говорят, что коробку проще поставить, чем делать отделочные работы?

Что – проще, не скажешь. Дешевле. Сейчас легче в том плане, что дом стоит под крышей, получаешь зарплату и что-то конкретное покупаешь и делаешь.

Как ты без своего транспорта, покупаешь что-то для строительства, например, цемент?

В осень-то я много не беру. Весной, когда шла кладка, покупал по объёму работ, допустим, тонны три. К концу лета всё расходилось. Кладка шла в основном летом, работали мы вдвоём с отцом, он по профессии – каменщик, а я был на подсобных работах: месил раствор, всё подавал, заготавливал кирпич.

Электричество уже было?

Электричества нет, всё это было сделано в ручную, где-то шесть камазов песка ушло на дом. Это всё я перемесил своими руками. Когда здесь воровали стройматериалы, мне пришлось 21 тысячу кирпича заносить в подвал, а потом уже оттуда выносить на строительство. Друзья мне, конечно, помогали, не без этого. Но в основном всё на своих плечах таскал туда и обратно. Сейчас я бы уже этого делать не стал, потому что ни сил, ни здоровья мне уже не хватило бы. Да сейчас уже и нет такого воровства, как тогда.

За сколько вы поставили коробку?

Можно сказать, что за 4 года дом стоял уже под крышей. Но всё остальное... Например, у нас капитальные только 2 окна, а остальные или из старых рам переделаны, или даже два окна заложили и заштукатурили, чтобы зиму перезимовать. В этом году первый раз зимовать родители уже там будут. Печку настоящую с лежанкой сложили.

Газ уже проводят, свет есть?

Со светом проблема. Нет у «Стрелы» денег, чтобы оплатить подключение света.

Подвал с гаражом у тебя есть?

Подвал огромный, высотой 2,5 метра. Гаража пока нет. Я противник строительства гаража под домом, считаю что зимой с открытым гаражом буквально за 15 минут дом охладиться, да и все газы в дом попадают. А для отопления дома у нас уже печка готова. Из роши натаскали дров, купили

угля. А вот сейчас с зарплаты хочу скважину сделать.

Зимой ты ходил на стройку?

Я пешком приходил, делал свои дела, сбрасывал снег, сбивал лёд. Раз в неделю обязательно приходил. Сейчас задача упростилась. У нас насыпана дорога, соседи богатые попались, привезли 30 машин тырсы, единственное, что я мог предложить, это свои руки.

Ничего не чувствуешь, когда сам вкалываешь столько лет, а рядом быстро строятся замки?

Если брать моих соседей, то это очень работающие ребята, и деньги они честно зарабатывают. Берут в аренду цех, работают и водителем, и сварщиком, мастера на все руки, также платят налоги, т.е. деньги с неба там не сыплются. Кроме того, по-соседски бескорыстно очень сильно помогли мне: краном, техникой, воду завозили. В свою очередь, если что-то разгрузить, то мы обязательно идём и делаем, взаимовыручка соседская очень помогает.

Прежде чем ты начал строить, была ли полемика в семье, каким должен быть дом?

Это очень важный момент. Все почему-то кинулись делать проекты замков в трёх уровнях с зимним садом и сауной. В принципе у многих это и осталось в стадии проекта. Для строительства дома нужно огромное терпение, когда не хочется, когда холодно, когда ветер дует, когда жара невыносимая, всё равно нужно было идти и работать. Много неприятностей было, и в семье разговоры были о том, что материально очень тяжело.

Из помощников: жена, дочка? Или тебе главное, чтобы не мешали?

Очень хотелось, чтобы было понимание того, что я это делаю правильно. Всё это сложно. Но сейчас уже это всё в такой стадии, что назад дороги нет. Нужно жить,

нужно осваиваться, ведь родителям совсем негде жить, кроме, как в этом доме. Вот в этом году уже и садик маленький посадили.

Вот это тоже интересный момент. Ты все силы бросил только на строительство, или же что-то успевал вырастить?

Я сажал огород, ведь по другому нельзя, земля же не должна простаивать. Кроме того, у меня с самого первого года никогда не было бурьяна на этом участке, всё всегда было ухожено. Сад я, правда, поздно посадил. Я люблю всё продумано делать, поэтому хотелось чтобы деревья были посажены так, как нужно.

В общем, как ты и обещал, никаких морей, ни деликатесов семья не видела. Но ведь дочке-то 21 год?

Вот сейчас сложности уже пошли, надо и одеть, и обуть. Поступление в институт очень сильно на бюджет ударило, у нас большие скандалы были по этому поводу. Нужно было отдать большие деньги репетиторам. Сейчас учится на лечебном факультете. А какую выберет специализацию, время покажет. Ведь сейчас мало закончить институт, нужно ещё найти, куда на работу возьмут. Во всяком случае, я считаю, что мы как родители сделали всё от нас зависящее: я – в материальном плане, жена – в моральном: бегала узнавала, договаривалась с репетиторами.

Саш, но ведь у нас профессия, очень зависящая от медицины. Ты же мог надорваться, получить, допустим, травмы на стройке?

Ты прав, но я по своей натуре не признаю диванную жизнь. Я не понимаю людей, которые покупают крутые машины, а сами живут в общежитии. Всё-таки, дом – это основа всей жизни. Может, для нас это так, потому что мы нажились в общежитии? Нам ещё повезло, что мы быстро получили пусть и 14метров, но есть свой туалет и ванна. Я то должен был получать 2-х комнатную квартиру, но ,как и с колбасой, на мне квартиры закончились. «Стрела» судилась из-за

этой квартиры, но что-то дело никак не сдвинется. Бегать я не люблю, поэтому живу в своей старой квартире.

Вот, как раз насчёт бега я хотел поговорить. По-моему, ты как раз-то и любишь бегать. Ты сейчас с женой бегаешь по утрам?

Да, просто для поддержания формы.

Но ты-то ведь всегда бежал?

Тут-то и возникли сложности в поддержании физической форма именно после того, как я стал строиться. У меня, просто не стало хватать сил. До этого – да. Я активно занимался спортом. Я играл в сборной Академии по волейболу, здесь долгое время мы играли в волейбол и в РИИЖТе, и в РИСХМе, и в РИСИ. Где только мы не играли с Женей Стариковым, Володей Буллой. До строительства дома я тоже на диване не валялся, у меня были увлечения: рыбалка и волейбол. Даже сейчас на рыбалку выкраиваю время.

Много ли денег пришлось потратить на инструменты?

Ты знаешь, они у меня уже были. Это моя слабость. Кто пивные баночки коллекционирует, этикетки от бутылок, а у меня слабость такая была – я коллекционировал инструменты.

Брал ли ты ссуду?

Я обращался на «Стрелу», мне сказали, что денег нет. А когда уже стали давать ссуды в банках, она мне уже не нужна была. Мне один раз сильно понадобились деньги, когда нам летом, года два назад три месяца не платили зарплату, а все ресурсы на стройке мы выработали, нужно было спешить что-то сделать, потому что шло лето. Поэтому нам пришлось ходить подрабатывать. Сейчас очень нужно сделать свет, так как световой день зимой короткий, очень трудно что-то успеть по строительству. Хочу поговорить с Сергеем Николаевичем Светловым насчёт оплаты за свет по долевою участию. Хотя у

нас и был договор, что предприятие оплатит подключение света, там было написано, что и стройматериалами помогут, и ссуду дадут, но, в принципе, мне этого уже не надо, кроме долевого участия в оплате за свет. Я строюсь на свою зарплату, побочных заработков у меня нет, да, на них и времени нет. А теперь дом стоит, но работа только начинается.

Тебя не пугало, что это ещё не освоенные земли, ведь можно же было купить где-то рядом участки уже с коммуникациями?

Строительство меня не пугало, потому что было большое желание иметь свой дом. Единственное, если бы я начинал строиться сейчас, я бы уменьшил площадь дома. Доделывать дом ещё придётся лет 5-8, не меньше. В принципе, конечно, это неправильно. Человек должен заниматься своим делом. Здесь же, отработав на работе, бежишь домой с мыслями, где тебе песок взять, где цемент и т.д. Это тяжело не только физически, но и морально. Я ведь нормальный человек, мне и одеться хочется, и ту же машину купить, потому, что это уже необходимость по жизни. Сложно это всё, но всё равно мне такая жизнь больше нравится, чем лежать на диване. Ждать ведь уже нечего и неоткуда.

Ты уже там долгожитель, на первый взгляд, кто больше строиться – Аэропорт, «Стрела» или СМУ?

Больше строится СМУ. Но есть земли, которые выкупили северные организации и построили уже одинаковые коттеджи. Всё, конечно, упирается в деньги, но я ещё раз говорю, у меня другой альтернативы нет. Большая надежда, конечно, на «Стрелу» чтобы хотя бы уже в этой стадии подключения коммуникаций, они выполнили свои обязательства и заплатили доленое участие. Назад у меня дороги нет, слишком много уже вложено души, средств и нервов.

А были ли ошибки при строительстве?

Были. Очень много ошибок.

Самая обидная какая?

Самая обидная – это, когда мне выставили нулевой цикл, оказалось, что противоположные стороны по размеру равны, как и надо, но расстояния по диагонали не сходятся на 14см. Т.е. получился параллелограмм. Это пришлось исправлять уже позже, когда перекрыл плитами.

Ты начинал стройку уже давно. Сейчас всё поменялось, появился очень большой выбор стройматериалов, что-нибудь тебе облегчило строительство или всё это также неудобно?

Планировал я крышу сделать из андулина, но он привязан к доллару. Когда он стоил 43 руб. за метр, это было ещё приемлемо. Сейчас он стал стоить 170 рублей лист и я вернулся к нашему родному шиферу.

Саша, приблизительно, когда ты планируешь закончить дом?

Очень сложно планировать. Это можно делать, когда стабильная экономика, зарплата, покупательная способность рубля. Сейчас я планирую подумать о своём здоровье. Я чувствую, что нужно немного и сердце поддержать, и нервы подлечить. А по дому: сейчас необходимо пробить скважину, чтобы вода была всё время и провести свет. Очень бы хотелось, чтобы Светлов С.Н. помог. От него зависит очень многое. Я не думаю, что те 10.000 рублей, которые нужно заплатить за свет, нанесут большой ущерб «Стреле». Тем более, я думаю, что за 17 лет я их всё-таки заработал.

Спасибо. И удачи тебе.

Каймаков Г. И.
Начальник Отдела инспектирования и
сертификации УВД
СКЦ АУВД «Стрела»



**«...Мы в наших требованиях не
отстаем от буквы закона...»**

Геннадий Иванович, в нашей отрасли в последнее время очень часто меняются названия служб, отделов, предприятий и т.д., не могли бы Вы рассказать, что из себя на сегодняшний день представляет инспекция?

Сейчас моя должность называется Начальник отдела инспектирования и сертификации УВД, и подчиняюсь я непосредственно начальнику СКЦ АУВД «Стрела». В то же время мы подчиняемся ФАС – это как контролирующий для нас орган, но т.к. деньги мы получаем от Госкорпорации, то им также подчиняемся и все отчёты, доклады, документы направляем туда. В итоге получается тройное подчинение, что дальше будет, не могу сказать. Но, во всяком случае, мне это не мешает.

Это правда, что инспекции положено делать 4 часа выписок работы авиадиспетчеров в сутки?

Это не совсем так. Во-первых, мы должны делать выписки радиообмена «диспетчер-экипаж» и выписки ГГС «диспетчер-диспетчер». По штату у нас три техника, которые работают по 11 часов через день. Максимально они могут сделать выписку 4 часов работы диспетчера: 2 часа магнитофонной записи и 2 часа ГГС. С первого числа у нас выходит на работу четвёртый техник, и мы будем работать круглосуточно. Это связано с тем, что по новому руководству для каждого диспетчера должна быть выписка раз в год 2 часа. Кроме того, должна быть выписка и осенне-зимней навигации, плюс в том новом руководстве указано, что оценка деятельности авиадиспетчера без средств объективного контроля – не действительна. Поэтому уже сейчас, например, шестая смена заказывает сделать выписку на определённом рабочем месте в определённый период времени.

Я первый раз об этом слышу. Если я правильно понял, сама смена, руководитель полётов заказывает выписку?

Да. По Руководству, утверждённому 9.09.98 г. N8/11 Галкиным В. Ю., прежде чем дать допуск диспетчеру или оценить его действия,

необходимо сделать выписку с помощью средств объективного контроля. Уже дано указание РПР составить график проверок в сменах с Нового года.

Как Вы считаете, Геннадий Иванович, это усиление контроля работы диспетчера, чем вызвано: нашей плохой работой или это просто очередной шаг по закручиванию гаек? Ведь раньше этого не было?

Было это и раньше. Просто мы на это не обращали внимания. Но сейчас, в связи со сложившейся обстановкой в авиации России, ФАС ужесточает свои требования. Согласно новому положению о продлении свидетельства, его необходимо продлевать в региональном управлении ФАС, что и делают уже лётчики. Нам разрешили создать рабочую группу РКК по продлению свидетельств и присвоению 2 и 3 класса. Такие группы РКК также созданы в Волгограде и Минеральных Водах. На первый класс придётся ездить или в Ульяновск, или в Академию ГА.

Но ведь это всё уже было. Потом отказались. Сейчас всё опять возвращается?

Раньше всё это было не страшно. Был бесплатный билет, да и суточных денег хоть на что-то хватало. Сейчас это будет стоить очень дорого предприятию. К тому же, требования к знаниям, предъявляемые там, будут намного жёстче, ни о каком индивидуальном подходе не может быть и речи. Возможно, это и правильно.

В своё время пытались искоренить преступность путём введения смертной казни. Результат Вы знаете и видите. Может, надо бы поискать другие пути и формы? Ведь, пробовали только методы ужесточения.

Хорошо, давай порассуждаем на этот счёт. Когда я пришёл сюда 5 лет назад, и мы начали проверять магнитофонные записи ведь всё, что угодно говорил диспетчер в эфир. Сейчас картина совершенно другая. Возьмём любую выписку и увидим, что диспетчер чётко вызывает экипаж, чётко ему отвечает, т.е. работает, согласно документам. Та же

картина с ведением графика. В конце концов, мы же в наших требованиях не отступаем от буквы закона.

Законы тоже, ведь, пишутся людьми, а людям свойственно ошибаться. В том числе и диспетчерам. Ведь, чёткое выполнение инструкций и аккуратно поставленная отметка на графике ещё не предполагает высокий профессионализм при работе. А, ведь, он как раз и нужен при работе в ситуациях, не описанных в инструкциях. И мне кажется, нужны другие подходы.

Я не исключаю и этого. Просто, я рассматривал средства объективного контроля, как один из факторов, из которых складывается безопасность. Что греха таить, движение сейчас слабое, поэтому я прошу, чтобы инструкторы тренажёра давали такую нагрузку, чтобы диспетчер в дальнейшем не потерял свои навыки в УВД. А то, что ты говоришь, что законы людьми написаны, то я тебе скажу, что они написаны кровью. Взять хотя бы последнюю катастрофу в Елизово. О каком здесь профессионализме можно говорить, если ни экипаж, ни диспетчер не выполняли своих должностных обязанностей. Я так считаю.

Хорошо, Геннадий Иванович, наказать Вы нас всегда успеете. А может ли диспетчер прийти к Вам и просить защиты?

Конечно. Ведь, сколько было случаев, когда экипаж не выполнял команды диспетчера. Мы посылали документы, основанные на наших средствах объективного контроля в адрес нарушителей. Взять, хотя бы, последний ответ из Армении, Вы могли его видеть в папке с документами, из которого ясно, что все виновники наказаны. Мы посылали выписки в военную часть, аэродром Остров. Сколько писем было направлено в Грузию. И результат на лицо – все самолёты чётко выходят на Ветлу. Я это и считаю защитой диспетчерского состава.

Как Вы считаете, Геннадий Иванович, на фоне всех этих требований, есть ли у Вас конфликт с диспетчерским составом?

Нет. Хотя, приходится иногда с некоторыми проводить беседы.

Геннадий Иванович, может ли Вам поступить заказ на проверку определённого диспетчера с целью найти какие-либо недостатки в его работе?

Персонально – нет. Только на проверку какого-то рабочего места. За 5 лет работы на «Стреле» такого не было. Думаю, что и не будет.

Давайте представим обычную ситуацию. Два самолёта летят на своих эшелонах навстречу друг другу. Почему диспетчер должен предупредить их об этом? А если их 5, 10 на связи? Ведь, для этого и существует эшелонирование. Тем более, что при выдаче такой информации иностранному воздушному судну часто получается совершенно обратный эффект, услышав слово «встречный», они дальше начинают смену эшелона.

Согласно технологии, Вы должны дать информацию. А вдруг что-нибудь случится, и воздушному судну срочно потребуется сменить эшелон, и он уже будет знать о воздушной обстановке. Я же не могу изменить технологию.

Геннадий Иванович, у Вас кабинет находится в административном корпусе. На Ваш взгляд, каково отношение людей, которые здесь работают к диспетчерам?

По-моему, у бухгалтерии сложные отношения со всеми, включая диспетчеров. У всех остальных, я думаю, нормальное отношение. Хотя, всё, конечно, зависит от культуры человека.

Насколько я знаю, Вы не только диспетчеров курируете, но и другие службы. Так сказать, инспектор, широкого профиля.

Да, ты прав. Мы также смотрим за выполнением работ инженерно-техническим составом, проверяем наземные службы, МТС, хозяйственные здания и сооружения. Добился же я всё-таки, чтобы крыша в диспетчерском зале не текла, а сколько лет это безобразия дли-

лось. Теперь дальше. Посмотри в окно, видишь, ни одной машины нет во дворе, а раньше всё забито было. В случае пожара – ни технике подъехать, ни людям пройти. Сейчас очень многие жалуются, что дорогая у нас стоянка, и этот вопрос я сейчас хочу поднять. Ведь рядом, на 412 заводе стоянка для сотрудников днём бесплатна.

И последний вопрос. Геннадий Иванович, как Вы считаете, диспетчер получает достаточно денег или нет?

По отношению ко мне, вы получаете много, а по отношению к зарплате того же Московского центра или диспетчеров за рубежом, вы получаете мало, конечно. С целью увеличения заработной платы нужно увеличить число воздушных судов, пролетающих через зону УВД «Стрелы», открывать новые воздушные трассы, в которых будут заинтересованы все авиакомпании, в том числе и зарубежные.

Спасибо большое, Геннадий Иванович.



16

Роман Бондаренко

**ОТЧЁТ О ПОЕЗДКЕ ГРУППЫ
АВИАДИСПЕТЧЕРОВ
В КОЛЛЕДЖ
«M.L.S. International»
БОРМУТ, АНГЛИЯ**

1995 год можно считать прорывом в сфере изучения английского языка диспетчерами нашего центра за границей. И в этом, на мой взгляд, немалая заслуга бывшего в то время начальника службы РДЦ, Сотникова Вячеслава Ивановича. В общей сложности, в тот год за границу смогли выехать более тридцати человек. Для стажировок, тогда ещё «РОСАЭРОНАВИГАЦИЯ», определила две школы – это знаменитый и уже знакомый колледж «Англо-континенталь» и никому не известный М.Л.С. колледж. Обе школы находятся в городе Бормут, расположенном на юге Англии, на берегу Английского канала. Мне тоже посчастливилось участвовать в этой программе и просто хочется поделиться своими мыслями на этот счёт.

Сейчас уже ни у кого не вызывает сомнения, что хорошее знание английского языка и документов ИКАО является преобладающим фактором в подготовке российских авиадиспетчеров. Последняя редакция «Положения о проф. подготовке...», принятая в сентябре 1998 года, только закрепляет и делает акцент на совершенствование такой подготовки. И даже сама жизнь диктует нам такие изменения. Сегодня, во время дежурства, в зале УВД СКЦ «Стрела» вы чаще услышите английскую речь, всё чаще приходится обращаться к спискам данных по той или иной зарубежной компании, поскольку число иностранных пользователей воздушного пространства России растёт. Это накладывает отпечаток на работу диспетчерского состава.

Но вернёмся в 95-ый. Итак, 16 июля 1995 года рядовой рейс Аэрофлота Москва-Лондон доставил очередную группу авиадиспетчеров России на Английскую землю. На автобусе нас привезли в Бормут и разместили в английских семьях, с условием, чтобы двое русских под одной крышей не жили. На следующий день группа прошла тест на знание английского, и по результатам данного теста нас всех направили в классы с различным уровнем обучения. В каждом классе обучалось от двух до восьми диспетчеров, не считая иностранных студентов, которые были в каждом классе. Я бы не хотел указывать на каком уровне довелось учиться мне самому. Преподавательский состав МЛС колледжа заслуживает самых высоких оценок. По моему мнению, управляющему менеджеру Барри Хинвуду удалось подобрать высококвалифицированный персонал в своей школе, что не могло не отразиться на дальнейшем нашем обучении. На два месяца учебник «Оксфордский курс английского языка» стал для меня настольной книгой. Но не только в школе мы изучали английский язык. При повседневном общении с хозяевами,



где жили, в магазине, на улице, в автобусе да даже в английской пивнушке, везде мы узнавали что-то новое об этом языке, что-то нам ещё неизвестное. И в этом смысле польза от таких поездок огромная. В последнее время мы видим, что в Англию посылают всё реже и реже. Америка, Ирландия, Германия – вот страны, в которых проходят стажировку наши диспетчеры. А ещё можно услышать, что достаточно пригласить преподавателя из Англии, и он научит всему здесь, на месте. Но без полного погружения в эту атмосферу «тотального» английского, мне кажется, успехов не добиться. Я не могу представить, как можно нормально изучать даже наш, служебный английский, если за пределами колледжа все говорят, к примеру, на немецком? Или каких результатов можно требовать от тех, кто обучался в той же Англии, но без учёта индивидуального уровня знаний английского, когда класс состоит целиком из авиадиспетчеров и предполагается, что каждый из них обладает высоким

уровнем разговорного английского, на котором, естественно, проходят все занятия. И в этом смысле предложение, которое нам сделал мистер Хинвуд, было очень привлекательным. Суть его в следующем: лучшие четыре студента из нашей группы премировались недельной стажировкой в Bailbrook College, в настоящем, авиационном колледже, где помимо авиадиспетчеров готовят специалистов воздушной обороны, службы безопасности на воздушном транспорте, операторов воздушной связи, проводят общезыковую подготовку. В этом колледже Норвежское правительство готовит авиадиспетчеров для своей страны. Также здесь проходят ежегодную тренажёрную подготовку диспетчеры из Болгарии. Наш учебный день состоял из двух частей: до обеда мы проходили тренажёрную подготовку, используя типичную английскую зону УВД и правила, принятые в Англии, а после обеда мы продолжали изучать разговорный английский. Стажировка включала просмотр учебных фильмов об авиации, наземном оборудовании и т.д..

После возвращения из Бэйлбрука, Барри Хинвуд рассказывал нам, что в будущем он хотел бы, чтобы все авиадиспетчеры из России, обучающиеся в МЛС колледже, после шести недель обучения в его школе, проходили бы двухнедельную подготовку в Бэйлбрук колледже. По моему мнению это была неплохая идея, так как мы познакомились бы с реальной работой Европейских авиадиспетчеров, мы узнавали бы какие правила УВД и фразеологию они реально используют в своей работе. А в условиях дальнейшей интеграции России в Европу, я считаю это важным для обеспечения безопасности полётов иностранных воздушных судов в небе России. Очень жаль, что это предложение осталось только благим пожеланием.





Даниленко Ирина Юрьевна

С 1982 года в службе движения на должности оператора. С 1986 года, после окончания РИА (Рижский институт аэронавигации), на должности диспетчера РДЦ. Окончила Академию ГА в 1993 году. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 1 класса.



Герман Эльвира Робертовна

С 1983 года в службе движения на должности оператора. С 1993 года, после окончания РИА (Рижский институт аэронавигации), на должности диспетчера РДЦ. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 3 класса.

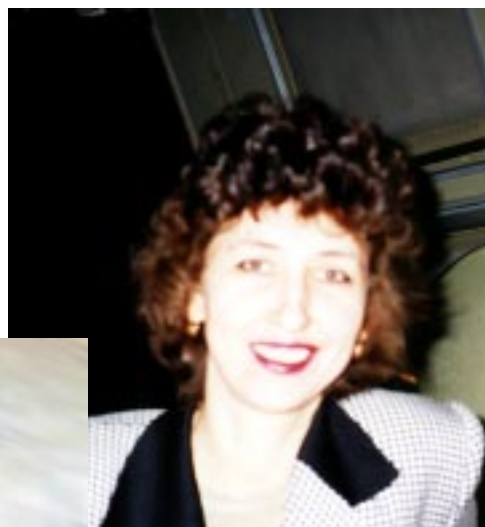


Глушко Елена Викторовна

С 1983 года в службе движения на должности оператора. С 1987 года, после окончания РИА (Рижский институт аэронавигации), на должности диспетчера РДЦ. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 1 класса.

Женщины

В УВД



Сосова Светлана Владимировна

С 1983 года в службе движения на должности оператора. С 1988 года, после окончания РИА (Рижский институт аэронавигации), на должности диспетчера РДЦ. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 1 класса.



Шефер Нина Николаевна

С 1984 года в службе движения на должности оператора. С 1988 года, после окончания РИА (Рижский институт аэронавигации), на должности диспетчера РДЦ. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 1 класса.



Ермакова Светлана Александровна

С 1987 года в службе движения на должности оператора. С 1990 года на должности диспетчера РДЦ. Работает в СКЦ АУВД “Стрела”. Диспетчер 1 класса.

Летом руководство нашей службы и профсоюза побывало в Риге. Предлагаю Вашему вниманию блиц-интервью с диспетчером рижского РЦ.

Вместе с ответами было передано письмо-обращение коллектива диспетчеров к своему руководителю А. Окладникову.

Пожалуйста, расскажите немного о себе: где учились, где и на какой должности работаете сейчас, сколько лет в системе ОВД?

Петренко Олег Игоревич. Закончил РЛТУГА в 1983 году. Академия ГА – 1995 г. АТС Академия в Швеции (Мальмо) – 1994 г. В ОВД с 1982 года. В Латвии с 1991 года. Диспетчер РЦ. Допуски: вышка, подход, РЦ.

Есть ли профсоюз авиадиспетчеров в Латвии?

Да. Существует.

Кто кроме профсоюза может защищать права диспетчеров?

Лично я предполагаю, что на данный момент – никто.

Существует ли контрактная система найма на работу?

Раньше называли контракт, на сегодняшний день – трудовой договор.

Авиадиспетчеры Латвии – это выпускники ещё до перестроенных времён или уже есть работники с образованием, полученным в независимой Латвии?

Независимая Латвия не имеет базы для подготовки авиадиспетчеров. С сентября 1998 г. Планируется набор рекрутов на базе учебного центра в Риге. Все авиадиспетчеры – выпускники Советских учебных заведений.

Много ли русских среди диспетчеров Риги?

С действующим свидетельством – 40 человек, из них 1 латыш, остальные русские, украинцы, белорусы и т. д.

Профессия авиадиспетчера в Латвии – это престижная профессия или можно без труда устроиться на работу?

Для устройства на работу диспетчером в Латвии на 1998 год необходимо соответствовать особым критериям: гражданство Латвии, свободный разговорный латышский и английский.

Является ли Латвия членом ICAO или Eurocontrol?

Является, ICAO.

Поясните, пожалуйста, некоторые трудовые вопросы: уход на пенсию – когда и как; сколько дней отпуск; какими льготами пользуются?

Пенсия с 50 лет, не менее 10 лет непосредственного ОВД. Отпуск – 24 рабочих дня + 6 дополнительных, + 6 (если есть диагноз). Льготы – бесплатное протезирование зубов.

Медицинские комиссии остались такими же жёсткими в требованиях или что-то изменилось?

Перед сменой медкомиссии отменили. Комиссия 1 раз в 2 года. Полугодовые, квартальные, если есть диагноз.

Управление воздушным движением осуществляется на основе документов ICAO, каких-то своих документов или действуют ещё документы, написанные в бытность Советского Союза?

Только на основании документов ICAO.

На Ваш взгляд, какая самая острая проблема системы ОВД в Латвии?

Гражданство, язык, отношение. Годы в СНГ не входят в пенсию.

Президенту государственной акционерной компании Г-ну А. Окладникову

Уважаемый господин президент!

Коллектив авиадиспетчеров LGS обращается к Вам с надеждой, что нижесказанное не останется без Вашего внимания и понимания.

Мы, авиадиспетчеры, глубоко осознаём возложенную на нас ответственность по обеспечению безопасности полётов. С большой гордостью и вдохновением мы встречаем всякое усовершенствование технической или процедурной стороны ОВД. С увеличением интенсивности, безопасность полётов в Рижском FIR остаётся на высоком уровне. И это не только техническое достижение. Безусловно, Вы понимаете, что человек остаётся самым основным аспектом этой системы, и единая цель предприятия – организация безопасного ОВД, может быть достигнута только через совместные усилия людей, т.е. администрации и работников.

Мы считаем, что та рабочая атмосфера, которая установилась в настоящее время, имеет негативное влияние на безопасность.

Утерян необходимый диалог между администратором и работником, позволяющий понимать, что происходит в предприятии, и помогающий доверять администратору. Создание хорошей рабочей атмосферы, основанной на доверии, открытости и кооперации между администратором и работником, способной вдохновлять работника на полную отдачу, не считается нужным. Наоборот, угрозы лишения лицензии авиадиспетчера, отстранения, лишения надбавки за безопасность или увольнения находят большее применение. Становится закономерным наказание за незначительную ошибку или за несовершенное владение латышским языком, который в настоящий момент не влияет на обеспечение безопасности полётов и ОВД. Наоборот, никак не поощряются грамотные действия при высокой интенсивности или обеспечения особого случая, что приводит к подавлению инициативы, отсутствию удовлетворения от работы и длительным стрессам.

Латышский язык в предприятии становится инструментом наказания и унижения авиадиспетчера, как личности. Всё это имеет негативный эффект на безопасность.

Хотелось бы видеть, что авиадиспетчер не только «рабочая сила», но и человек, и что администрация искренне интересуется его человеческими проблемами, защищает и уважает его мнения и идеи.

Построение доверия и уверенности, взаимное уважение и открытость, убеждение человеческим путём, являются ключевым компонентом в создании хорошей рабочей атмосферы.

Господин президент, мы считаем, что всё вышесказанное имеет прямое отношение к выполнению нашей общей цели, и надеемся на Ваше понимание и помощь.

С уважением

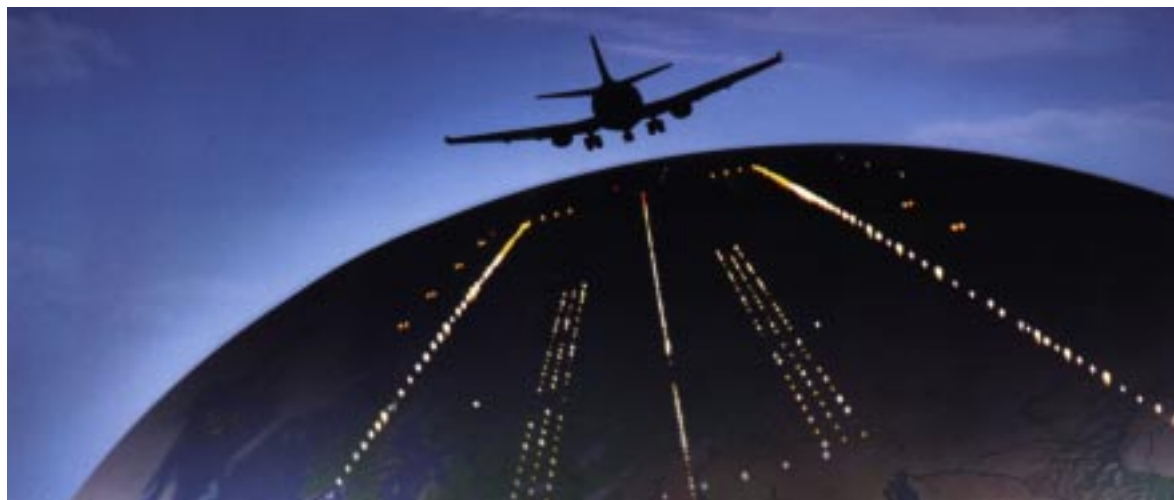
Коллектив авиадиспетчеров LGS

ФУТЫ

И

МЕТРЫ

Прошу разрешение на...



Основной возможностью программы «Free Flight» («Свободный полёт») является прогнозирование конфликтной ситуации задолго до её возникновения. Так как развитие программы приближается к важной стадии, Дэвид Марроу рассматривает отношение диспетчеров к данной программе.

В письме в FAA США президент NATCA центра Индианаполис Рэнди Кат утверждает, что прототип системы «оценки запроса пилота» в данном виде отвлекает диспетчера, особенно в центрах с высокой интенсивностью движения.

Наиболее критическим моментом в программе будет внедрение системы автоматического прогнозирования воздушной обстановки, когда диспетчер даёт разрешение на запрос пилота.

Возможность прогнозирования потенциальных конфликтов между воздушными судами разрабатывается в одном из шести проектов программы «Свободный полёт» Федеральной Авиационной Администрации (FAA) США. Задача этого проекта – обеспечить диспетчеров средствами, которые помогут улучшить их работу.

Система оценки запроса пилотов (URET) предназначена для прогнозирования конфликтов и находится на испытаниях в центрах УВД Индианаполис и Мемфис.

После двух лет испытаний непосредственно в центрах УВД программа достигла критической стадии в разработке. Возросший уровень автоматизации – это особая тема в диспетчерских центрах США, и FAA уделяет очень много внимания человеческому фактору.

Первоначально разработка системы была частью программы «Система автоматизированного УВД на маршруте», но впоследствии исследовательский центр Mitre начал разрабатывать этот проект автономно от программы. URET предназначена для прогнозирования траектории воздушному судну на 20 минут вперёд и поиска воздушных трасс для других рейсов, чьи маршруты могут пересекать

траекторию первого воздушного судна. Группа диспетчеров, обеспечивающая УВД, обычно состоит из диспетчера радиолокационного контроля и диспетчера процедурного контроля. Предполагается, что URET будет способствовать сотрудничеству между двумя этими диспетчерами.

Алан Гарсия является представителем Национальной Ассоциации авиадиспетчеров по вопросам тестирования URET как в центре Индианаполис, так и на национальном уровне. Он говорит, что система URET, прогнозируя конфликты, может рассматривать запросы и с земли, и с воздуха: «Если пилот вынужден запросить изменение маршрута или высоты, то у диспетчера процедурного контроля есть возможность ввести данную ситуацию в компьютер и посмотреть, возникнет ли конфликтная ситуация, если в.с. будет лететь по запрошенному маршруту».

Но это не ограничивает в.с. в запросах. Если диспетчер радиолокационного контроля захочет изменить полёт воздушного судна, не переставая контролировать воздушную ситуацию, ему, может быть, выгодно будет изменить кому-то маршрут – это тоже возможно спрогнозировать.

URET прогнозирует конфликты по планам полётов (flight plans) и данным о маршрутах, полученной от главного центра УВД, а также путём создания 4-х мерных траекторий. Во внимание принимаются индивидуальные характеристики самолёта, направление ветра, метеорологические условия – используется информация Национальной метеослужбы канала связи «земля-воздух» – ограничения в воздушном пространстве, письма-соглашения и индивидуальные процедуры конкретной авиакомпании. URET позволяет контролировать скорость каждого полёта, скорость набора и снижения, а также контролирует прогнозирование ситуации. Мнение Алана Гарсия: «Для нас прогнозирование конфликта очень выгодно, особенно в тех случаях, когда мы разводим в.с.. Система стала действительно ещё одной ступенью в обеспечении безопасности полётов, она расширяет возможности прогнозирования и помогает диспетчеру

лучше увидеть то, что происходит. Возможность планировать ваши действия в пределах данного сектора заранее и более точно – это действительно преимущество данной системы».

URET может отобразить информацию в виде текстового списка или графической карты обширной зоны, на которой проекции курса полёта закодированы определённым цветом в соответствии со степенью риска конфликтной ситуации.

Согласно годовому отчёту ФАА, этот графический дисплей может улучшить профессиональные навыки диспетчеров по разведанию в.с. на маршруте и поможет им более уверенно управлять движением в.с. путём регулировки скоростей, а не с помощью «неуклюжих» изменений курса и эшелона. «Из-за того, что изменение скорости становится заметным только постепенно, диспетчеру может быть трудно проследить визуально. В результате такая обратная связь, обеспечиваемая системой графического прогнозирования, может помочь диспетчеру совершенствовать его профессиональные навыки управления ВД с помощью изменения скоростей», – считает Гарсия.

Кроме того, испытания системы в центре Индианаполис показали, что URET «информирует» диспетчера о свободных траекториях, и тем самым уменьшается число команд пилоту по корректировке курса полёта, в то же время диспетчер, не располагающий данными URET, действуя «по старинке», может предположить, что на данных трассах (траекториях) есть вероятность возникновения конфликтной ситуации, и дать воздушному судну команду выполнять ненужный манёвр. По проведён-

ным расчётам, ежегодная экономия топлива в США после внедрения URET может составить от 150 млн. до 250 млн. долларов.

Центр Индианаполис осуществляет УВД почти всего движения с запада на восток в США. Несмотря на относительно небольшой размер, этот центр имеет статус одного из 5-ти самых загруженных центров США (почти 2.4 млн. в.с. в год), что создаёт благоприятные

условия для испытаний URET.

Мнение менеджера программы Эда Кэригана: «Индианаполис, возможно, является центром, где возникают самые сложные воздушные ситуации при том количестве различных типов воздушных судов,

которое здесь проходит. С этой точки зрения Индианаполис был удачным выбором».

Центр УВД в Мемфисе является смежным с центром Индианаполис. Выбор Мемфиса, как 2-го центра для испытаний URET, в большей степени было продиктовано желанием разрешить технические проблемы взаимосвязанности оборудования. Система URET находится на всех 36 секторах центра Индианаполис, хотя, не используется каждый день на всех секторах. В этих центрах будет обучено около 400 диспетчеров. Обучение будет проходить за 3 дня.

За 5-ти дневную неделю URET в среднем используют от 300 до 400 часов, что, кстати, достаточно для наработки. Это время необходимо для изучения и определения точности показателей системы, качеств диспетчера, необходимых для принятия решения, а также для определения пределов автоматизации.



Но Гарсия подчёркивает, что URET – всё ещё только прототип – и это главное, за что критикует систему президент NATCA в центре Индианаполис Рэнди Кат. В своём письме в ФАА он пишет, что когда эшелоны в.с. становятся слишком высокими, то возникает необходимость отказаться от применения URET, а процесс переключения в обычную систему может отвлечь диспетчера и уменьшить его внимание.

«В регламентированных случаях диспетчеры пользуются системой по своему усмотрению, – считает Гарсия. – Но мы выяснили, что применение URET возможно лишь при слабой или средней интенсивности движения.

Есть одна отличительная особенность, которую, кажется, упустили. В данном виде система не готова к эксплуатации в ситуациях с высокой интенсивностью движения. Это – прототип. С самого начала не было предусмотрено её удовлетворительное функционирование и прогнозирование ситуаций с высокой интенсивностью движения».

Диспетчеры считают, что необходимо внести изменения в систему URET прежде, чем начнутся её испытания применительно к полётам на больших высотах. К концу года диспетчеры смогут оценить одну из самых важных регламентных разработок – это введение двустороннего интерфейса, связанного с главной ЭВМ.

В настоящее время URET основывается на одностороннем интерфейсе, который позволяет найти необходимые данные, но изменить их он не может. Диспетчер процедурного контроля может оценить пробные маршруты, запросы, принять решение, пользуясь URET, но ввести в главную ЭВМ соответствующие изменения плана можно лишь, вернувшись к традиционному способу ввода данных с помощью клавиатуры.

Если всё будет нормально, то двухсторонний интерфейс будет введён в декабре. Это будет большой технический скачок. «Однако, двухсторонний интерфейс – не лучший пример особенностей URET, которые обсуждаются с

целью её совершенствования, – заявляет Эд Кэрриган. – Подключение этого интерфейса к планированию уже было введено ранее. Таким образом, эта возможность системы URET не является новой для диспетчеров».

Но во время оценки ситуации воздушного пространства были выявлены другие возможности URET, первоначально не запланированные. Большинство из этих дополнительных особенностей помогают уменьшить рутинную зависимость диспетчера от бумажных стрипов. Диспетчеры понимают, что проблемы ввода URET не связаны напрямую с бумажными стрипами, но очевидно и то, что они могут полагаться на информацию URET также, как и на информацию стрипов.

ФАА и диспетчеры ставят перед собой цель избавиться от стрипов. И хотя Кэрриган утверждает, что введение URET никогда не подразумевало полное «избавление» от стрипов, он обращает внимание на то, что URET «представляет гораздо больше дополнительной информации по сравнению со стрипами».

По запросу диспетчера URET может прогнозировать ситуации в смежных секторах, даже в тех, где в это время система URET не используется. Но в случаях работы с секторами, не оборудованными этой системой, её возможность автоматического согласования остаётся неиспользованной. Диспетчер может направить план подробного маршрута с одного сектора URET на другой для утверждения, но систему нельзя применить для согласования с секторами, не оборудованными URET.

В целом ввод URET оценивается положительно. Гарсия полагает, что это результат того, что огромное внимание как во время лабораторных исследований, так и во время испытаний в центрах УВД, уделялось человеческим факторам: «Диспетчерам многое дало введение данной системы. Иметь такой прототип в центре УВД – это новое для ФАА. Диспетчеры же непосредственно работают с системой, участвуя в её совершенствовании. Это первая реальная попытка ФАА внести изменения в порядок получения и обработки информации на секторе».

«Со временем мы поняли, что необходимо уделять больше внимания методам работы диспетчера наряду с пониманием того, как управлять системой, – говорит Кэрриган, – поэтому большое внимание уделялось обучению персонала. Из-за ограниченных возможностей системы у нас появляется работа вне сектора, а это не так уж хорошо. Я никогда не хотел, чтобы диспетчер выполнял работу, не связанную с его сектором. Этот важный вопрос возникает, когда речь идёт о влиянии системы на взаимодействие между диспетчером радиолокационного контроля и диспетчером процедурного контроля».

В отчёте ФАА о влиянии человеческого фактора говорится, что система URET располагает возможностью передать диспетчеру процедурного контроля часть функций диспетчера радиолокационного контроля. Можно предусмотреть сценарий, где диспетчер радиолокационного контроля лишь выполняет предложения, которые вносит диспетчер процедурного контроля, используя систему URET, гарантируя безопасность полётов с малой необходимостью активного УВД.

В отчёте также указывается на необходимость диспетчеру, работающему с URET, быть более внимательным к работе диспетчеров других секторов. Существует возможность уменьшения ситуативной осведомлённости диспетчера РЛК, а это может сделать его «уязвимым» в случае, если из-за неожиданного отказа системы URET, ему придётся возобновить активное УВД.

Как ни странно, разработке URET может помешать ситуация, никак не связанная с возможностями системы. Руководители центров сводят к минимуму риск, занимая следующую позицию: «Итак, мы проверяем нашу работу с прототипом системы, не отвлекаем ли мы этим диспетчеров?»

По мнению же Рэнди Ката, Председателя Ассоциации авиадиспетчеров в центре УВД Индианаполиса, использование системы URET должно быть приостановлено, пока эта система не полностью функциональна. Отношение Гарсия к этому вопросу неоднозначно:

«Мы многому научились, используя систему в центрах УВД. В конечном счёте, мы бы этому всё равно научились, но нам удалось это сделать гораздо быстрее. А это позволяет нам быстрее вносить изменения».

Рэнди Кат считает, что большинство предложений за отмену системы заключается в том, что «наши ожидания не совпадают с реальными возможностями системы. Мы хотели бы ежедневно использовать систему во всём центре, что, практически, невозможно, т.к. система не готова к этому. Из-за ограниченных возможностей системы, у нас появляется работа вне сектора, а это не так уж хорошо».

Конечно, приоритетным является контролирование текущей воздушной обстановки. Работа с системой URET – это дополнительная задача, которая немного всё-таки усложняет работу диспетчера.

В течение следующих месяцев ФАА будет прежде всего рассматривать вопросы, которые возникли у диспетчеров во время испытаний, для того чтобы расширить возможности URET.

Согласно программе «Свободный полёт», URET будет установлена на маршрутах в центрах Чикаго, Атланты, Вашингтона, Канзас Сити и Кливленда.

Гарсия надеется увидеть вариант URET на месте диспетчера процедурного контроля приблизительно к 2002 году в системе «Display Replacement Lockheed Martin's: «В любом случае мы не располагаем окончательным вариантом системы. Но мы надеемся, что данная система создаст платформу или, по крайней мере, задаст направление в автоматизации рабочего места диспетчера процедурного контроля. И со временем эта автоматизация перейдёт на место диспетчера радиолокационного контроля».

Перевод И.А. Гаршиной



История создания Гильдии Авиадиспетчеров в Великобритании

Гильдия авиадиспетчеров появилась в первые послевоенные годы, когда создавалась новая гражданская служба УВД на базе нового Министерства гражданской авиации.

Несомненно, у министерства были свои собственные проблемы, но его администрация, казалось, не знала, как лучше управлять этой нашей новой профессией в годы её создания. Наши старшие диспетчеры УВД в основном симпатизировали нашему делу, но, как оказалось, были слишком загружены работой; в любом случае, структура нашего УВД была слишком ограниченной. Чтобы быть справедливыми к министерству гражданской авиации, мы, должно быть, казались необычной группкой, большей частью молодого эксперсонала службы различных областей с небольшим или вообще никаким опытом работы в гражданской службе, нашим единственным общим достоинством было то, что мы имели опыт в военной авиации, которого, как считало Министерство, будет достаточно для реализации новой предстоящей задачи гражданского УВД. Так как Министерство явно относилось к нам, как к любым другим вновь набранным гражданским служащим – «не по уставу» – мы были внизу «иерархической лестницы». Уставные отношения появились позже, после «испытательного» периода на индивидуальной основе. У меня ещё сохранились отрывочные, но достаточно чёткие воспоминания о начальных условиях моей работы, обеспечиваемых службой в 1947 году. В то время это было назначение на диспетчерский центр УВД в Юксбридж в качестве неофициального диспетчера 3 класса. Определённое рабочее время составляло 44 часа в неделю без перерыва на обед, а моё жалование в 24 года было всего 380 фунтов в год. Я даже был обязан платить за начальное медицинское обслуживание. Нам необходимо было быть сильными!

В штат личного состава в Юксбридже входило 24 авиадиспетчера, включая наблюдателей. Приблизительно в течение года военное товарищество было достаточно очевидным и основным, поэтому жалобы оставались безгласными. Мы в основном принимали в большинстве своём плохие условия для рабо-

ты с соответствующим операционным оборудованием. Аппаратура для комнаты отдыха была ограничена или отсутствовала вовсе, не было установленных перерывов, и, конечно же, была низкая заработная плата. В некоторых случаях мы всё ещё использовали деревянные бараки военного времени, и, фактически, УВД в Юксбридже начало свою жизнь после войны в одном из таких бараков; точно также первая Школа (гражданского) УВД помещалась в деревянном бараке.

черов на будущее развитие УВД, а изолированные переговоры по поднятию заработной платы немногим могут содействовать значительному росту статуса УВД в сфере авиации. Диспетчеры расширили свои горизонты. И я, как представитель местного IPCS, начал получать возрастающее количество жалоб и негативных отзывов. Стало ясно, что нам необходимо альтернативное объединение для гражданских авиадиспетчеров, и особенно остро мы почувствовали эту необходимость в



Неудивительно, что к 1950 г. терпение истощилось во всей службе, особенно, в Юксбридже.

К этому времени я стал представителем местного объединения IPCS. В те ранние годы IPCS выступило от нашего имени недостаточно эффективно, потому что, возможно, нас было относительно немного, и мы имели небольшое «влияние». Но, в конце концов, мы начали развиваться. Наше первое требование по оплате, выдвинутое с помощью IPCS, было успешно решено. Но даже при таком положении вещей IPCS не могло решить многие вопросы, связанные с самой природой работы. Оно не могло увеличить влияние авиадиспет-

Юксбридже. Мы долго обсуждали, как достичь эту цель.

В конечном счёте, сформулированная идея заключалась в том, что нам нужно иметь свой профессиональный орган, отдельный от деятельности профсоюза. Он должен иметь прочное положение, быть признанным и способным вносить вклад в решение значительных вопросов авиации наравне с другими профессиональными органами. В то время GAPAN уже был уважаемой ассоциацией, сформированной на основе старых Городских Объединений и Профсоюзов. Что наиболее важно, она была влиятельной. Я думал о нашей цели, не выпуская из вида мнения и

взгляды авиадиспетчеров, которые имели отношение к Юксбриджу. Так было в 1951 году, а позже я решил поместить объявление на доске объявлений в Юксбридже, где внёс предложение о создании Гильдии, определив её цели. Так как под данным объявлением стояла моя подпись, я уточнил, что это предложение никаким образом не должно ассоциироваться с IPCS. К нему прилагался отдельный лист, для записи всех, кто поддержал мою идею. Я считаю, что подписались все без исключения диспетчеры Юксбриджа, как и многие другие, включая испытателей. Самым приятным было видеть некоторые имена старого персонала авиадиспетчеров. Я приостановил деятельность, когда получил около 50 подписей, согласившихся со многими обещаниями и намерениями дальнейших сражений.

Был сформирован комитет, чтобы утвердить новый орган. К.А. Робинсон, впоследствии Верховный Глава авиадиспетчеров, согласился стать её председателем. Насколько я помню, другими членами комитета были Билл Вудруф, Арнольд Филд, Джон МакДональд, Том Харрисон, Норман Алкок и я. Мы поставили перед собой задачу: определить конституцию органа, который мы официально назвали «Гильдия авиадиспетчеров». Нам также нужно было разработать указы и постановления новой организации, соответствующие времени.

К.А. Робинсон предложил собираться у него дома, т.к. он жил недалеко. Это был царский жест, если вспоминать спартанские условия в Юксбридже. Мы собирались несколько раз, пока не выполнили нашу задачу на данной стадии.

Для финансирования Гильдии на данном этапе было решено, что будут собираться денежные взносы с каждого вступающего, и была установлена сумма. Было приятно, что большинство из тех, кто ранее проявлял интерес, заплатил свои взносы. Все члены Гильдии определялись как Основатели, каждый получал специальное удостоверение, подписанное до конца 1952 г. первым Почётным Казначеем, Джоном МакДональдом. Моё

(которое я всё ещё храню) было датировано 8 октября 1952 годом.

Гильдия была официально утверждена в том же году в Лондоне. Хотя, может показаться, что я был самым главным из основателей, на самом деле я был всего лишь координатором всех взглядов, мнений и аргументов, выражаемых моими коллегами. Я просто был их «глашатаем».

Робинсон стал первым главой Гильдии, Билли Вудруф – Секретарём, а Джон МакДональд – Почётным Казначеем.

Как только первоначальный комитет выполнил свою задачу, я был удовлетворён и отстранился от дальнейшего активного участия; было более чем достаточно работы по вопросам IPCS!

В этом процессе, через многие годы трудностей и препятствий, организация много сделала, чтобы улучшить и исправить дела в рамках профессии и индустрии УВД.

Бернард Браун.

Перевод А.А. Шатиловой

Хотите верить, хотите нет

ПИЛОТЫ И АВИАДИСПЕТЧЕРЫ, ОСТОРОЖНО – VIAGRA (ВИАГРА)

30

Первоначально предназначавшаяся как средство от ангины и снятия болей в области грудной клетки при простудах VIAGRA за неполные семь месяцев превратилась в ходовой товар с прогнозируемым сбытом, которого не имело ни одно лекарство за всю историю фармацевтики. Правда, ангину оно лечило очень посредственно, но принимавшие пилюли больные неожиданно отмечали повышенную эрекцию, что и решило его дальнейшую судьбу – лечение импотенции у мужчин. Так получилось, что авторами этого препарата стали три американца: Р. Фурчутта, Л. Игнардо и Ф. Мурада – учёные, получившие Нобелевскую премию 1998 года в области медицины, правда, не за это изобретение, а за открытие влияния оксида азота на организм человека, что позволяет создавать новые средства для лечения любых заболеваний артериальной системы, профилактики шоковых состояний и блокирования роста злокачественных опухолей. Как подсчитали американские медики, около половины мужского населения в возрасте от 40 до 70 лет в той или иной мере страдают от импотенции. И это в стране, повально увлечённой сохранением собственного здоровья; поэтому есть основание считать, что в других странах ситуация, по крайней мере, не лучше. Этим и объясняется большой успех пилюль VIAGRA: принял – и порядок. Однако, средство имеет серию побочных эффектов, которые делают его применение не бесспорным, но способным влиять на профессиональное

здоровье людей. Об этом в ноябре с.г. заявили медики из Федеральной авиационной службы США, обращая внимание на следующее.

Применение препарата приводит к тому, что у некоторых людей на период его действия может исчезать способность различать голубой и зелёный цвета. А это как раз те цвета, которые наиболее широко используются в различном авиационном оборудовании. Возможно размывание контуров изображений и чёткости восприятия графических образов. У некоторых людей после применения препарата могут наступать сильные головные боли, что приводит к рассеиванию внимания при выполнении работ, требующих концентрации. Кроме этого, препарат категорически противопоказан при заболеваниях почек, печени, язвах желудка и наличии других очагов скрытого кровотечения. Категорически запрещено применение VIAGRA, если вы уже принимаете препараты, содержащие нитриты или нитраты, так как их несовместимость приводит к резкому падению давления. А в этом случае возможен даже смертельный исход. Но если к Вам не относятся последние замечания, и в силу определённых обстоятельств требуется помощь VIAGRA, принимайте его не менее чем за 6 часов до полётов или выходов к экранам локаторов – по крайней мере, таковы рекомендации авиационных медиков. А на подходе новый препарат от того же недуга – Vasomax, который, по заявлениям фирмы-изготовителя, лишён перечисленных недостатков.

ЦЕНТРЫ
УВД
МИРА

Langen

Германия



Inside Langen.

