

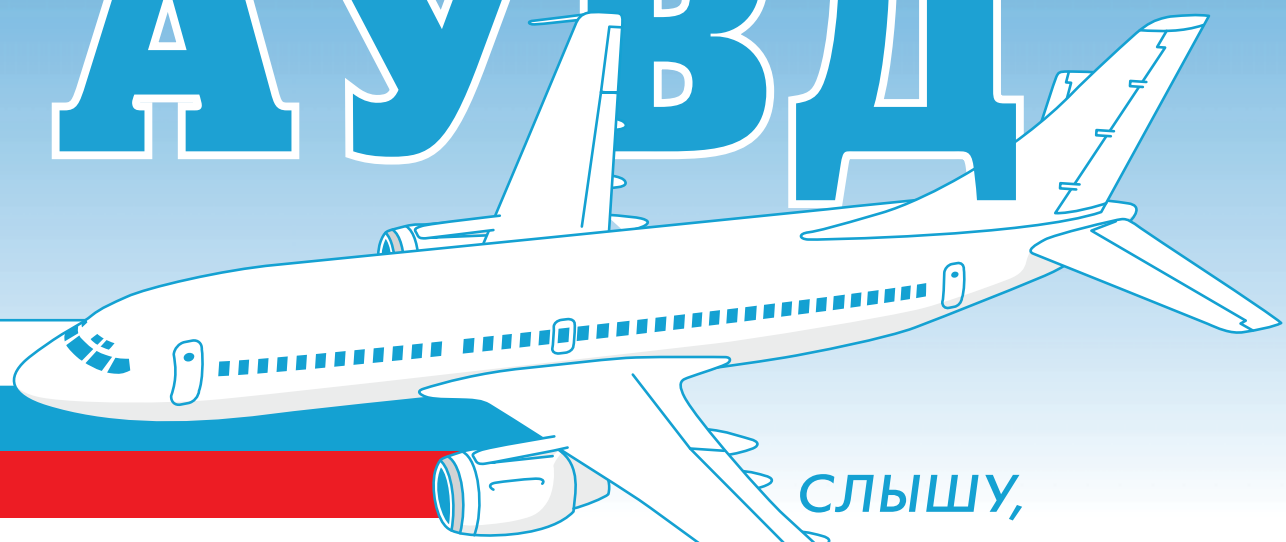
# МЦ АУВД



№ 11

АВГУСТ

2010 г.



СЛЫШУ,  
ВИЖУ,  
УПРАВЛЯЮ

Газета филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

## С ДНЕМ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РОССИИ!



ное движение большей интенсивности. Вместе с тем, работая в наших, особых условиях, диспетчер МЦ АУВД не уступит в профессионализме своему зарубежному коллеге.

**- С ростом интенсивности, наверное, увеличиваются и проблемы с обслуживанием воздушного движения?**

- Проблемы ОВД в воздушном пространстве Московской зоны ЕС ОрВД в той или иной степени были всегда. Существующая структура воздушного пространства была создана в середине 70-х годов прошлого столетия и существенных изменений, даже с вводом Московских АС УВД комплекса «ТЕРКАС», на сегодняшний день не претерпела.

В советские времена был установлен «географический» принцип выполнения полетов в аэропортах Московского аэроузла. На аэродром «Шереметьево» выполнялись полеты с западного, северо-западного и северного направлений, международные рейсы, во «Внуко-

УВД и порядка ИВП в действиях диспетчеров.

Но есть и примеры другого рода: диспетчер 4-ой смены МАДЦ Андрей Гайдуков предотвратил опаснейшее сближение. Благодаря оперативным действиям Андрея, два самолета смогли разойтись на встречных курсах с разницей по высоте около 40 метров. Конфликтная ситуация развивалась в течение 15 секунд. Чтобы не допустить перехода ситуации в катастрофическую, диспетчеру потребовалось за доли секунды проанализировать создавшуюся ситуацию и принять единственно верное решение. Андрей Гайдуков уже награжден Почетной грамотой ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

**- А могли бы наши диспетчеры заменить своих коллег в Европе?**

- С технической точки зрения - да. Процедуры ОВД на всех этапах полета практически идентичны, независимо от того, в воздушном пространстве какого государства выполняется полет. Но есть проблема английского языка. Преимущество

уровня 4, его совершенствование и достижение уровней 5 и 6 по квалификационной шкале ИКАО, уровней, не только обеспечивающих, но и гарантирующих безопасность воздушного движения в Московской зоне ответственности.

**- Как Вы считаете, закончилось ли влияние кризиса на российскую авиацию?**

- В период с 1999 по 2008 годы в воздушном пространстве России ежегодно отмечались тенденции устойчивого роста количественных показателей воздушного движения. Однако, начиная с августа 2008 года, в воздушном пространстве России стало наблюдаться постепенное замедление темпов роста объемов обслуженного воздушного движения, а начиная с ноября того же года - уже и падение количества обслуженных полетов воздушных судов. Замедление темпов роста и последующая за этим смена тенденций с положительной на отрицательную вызваны влиянием глобального мирового финансово-экономического кризиса. Это влияние вырази-

### ВЛАДИМИР УЖАКОВ:

## РОСТ ОБЪЕМОВ АВИАПЕРЕВОЗОК НЕ ИСПУГАЕТ

**- Вопрос первый и главный: каковы объемы выполненной работы по обслуживанию воздушного движения?**

- Спрос на авиационные перевозки в воздушном пространстве Московской зоны стабилизировался и начал восстанавливаться и возвращаться к 2008 году. В результате в первом полугодии 2010-го отмечен устойчивый рост объемов воздушного движения: за это время было обслужено около 10 миллионов пассажиров, что составило 113% по отношению к 2008 г. Количество международных полетов, выполнявшихся судами иностранных и российских пользователей, увеличилось со 146 415 до 159 690, то есть на 9% по отношению к прошлому году и на 0,99% - к 2008 году. Число внутренних полетов увеличилось со 111 593 до 132 658 - то есть на 18,9% по отношению к 2009 году, но пока остается меньше, приблизительно, на 3% по отношению к 2008-ому.

Средняя интенсивность воздушного движения за сутки в этом году составляет 1926 воздушных судов, а максимальная, отмеченная в июне 2008 г., составила 2120 ВС за сутки. При этом нагрузка на диспетчера многократно возрастает при ухудшении погодных условий, введении ограничений для выполнения государственных задач, особых случаях в полете, а также ситуациях, вызванных форс-мажорными обстоятельствами.

**- Сравнима ли интенсивность воздушного движения в Московской зоне ОрВД с европейской?**

- Движение в воздушном пространстве Европы более интенсивно, но сравнивать его с интенсивностью в Московской зоне ЕС ОрВД не совсем правильно по причине имеющихся различий в процедурах и методах обслуживания воздушного движения, в системе планирования, на различных его этапах, в применяемых правилах продольного, вертикального и бокового эшелонирования, которые в значительной степени зависят от количества и качества навигационного оборудования, определяющего точность самолетовождения. Все эти различия для диспетчеров Евроконтроля носят позитивный характер и позволяют им обслуживать воздуш-

во» - с юго-западного и южного направлений, в «Домодедово» - с восточного и юго-восточного направлений. Такое географическое распределение потоков позволяло минимизировать взаимное пересечение маршрутов полетов и влияние близко расположенных аэропортов друг на друга, что положительно сказывалось на загруженности воздушного пространства Московской воздушной зоны. Это позволяло снизить нагрузку на диспетчера.

Например, железная дорога обслуживает пассажиров по географическому принципу: Казанский вокзал - восточное направление, Белорусский - западное, Курский - южное, что значительно облегчает планирование движения и нагрузку на маршруты, позволяя повысить интенсивность движения и соответственно количество обслуженных пассажиров.

Во второй половине 90-х годов единая «советская» авиакомпания прекратила свое существование. На рынке авиауслуг появилось множество самостоятельных авиакомпаний, которые изучили рынок авиауслуг, начали выполнять полеты с аэродромов МВЗ во всех направлениях, исходя только из своих экономических интересов. Данный факт значительно усложнил процесс ОВД из-за увеличения пересекающихся маршрутов полетов ВС. Кроме того, за последние 5 лет интенсивность воздушного движения увеличилась на 40%, что усложнило процессы ОВД при отсутствии изменений в структуре воздушного пространства.

Имея постоянный прирост количественных показателей по всем видам авиаперевозок, как в конце 90-х, так и сегодня, когда количество ВС, обслуженных филиалом в первом полугодии, уже превышает показатели 2008 года, мы говорим скорее не о проблемах, а о целях и задачах, которые стоят перед нами, достижение которых сделает возможным наращивание объема и качества услуг, которые мы предоставляем пользователям воздушного пространства.

В связи с ростом интенсивности в этом году есть и нарушения, в том числе опасные сближения, в которых присутствовал фактор ОВД, связанный с недостатками и нарушениями правил

«западных диспетчеров» - лучшая языковая подготовка, особенно в англоговорящих странах. Общение российских и зарубежных авиадиспетчеров происходит через общение в интернете, в частных встречах, кроме того обмен опытом работы происходит в процессе совместного обучения в зарубежных центрах языковой подготовки.

Освоить работу в зарубежных центрах ОВД нашим диспетчерам вполне реально. Имея достаточную языковую подготовку и опыт работы в МЦ АУВД, достаточно лишь изучить особенности ОВД в конкретной зоне. Несколько бывших наших авиадиспетчеров уже работают в зарубежных центрах ОВД и в Евроконтроле.

Около 40% персонала ОВД имеют требуемый ИКАО 4-й уровень владения английским языком. В Московской зоне ЕС ОрВД более 70% ВС ведут радиоборьбу на английском языке.

Будучи провайдером аэронавигационных услуг при обслуживании международных полетов филиал «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» делает все возможное, чтобы обеспечить минимальный уровень владения английским языком, позволяющий обеспечить безопасность полетов не только в стандартных ситуациях, но и в условиях, когда полет проходит не совсем гладко.

В 2007 году в филиале была введена система непрерывной языковой подготовки персонала ОВД, позволяющая диспетчерам УВД филиала постоянно находиться в языковой среде, в том числе и в нерабочее время. Для диспетчеров УВД организованы дополнительные курсы по общему английскому языку, проводятся тренинги по авиационному английскому языку и предоставляются консультации. С сентября 2007 года и по настоящее время специалисты УВД филиала направляются в учебные языковые центры Великобритании для прохождения курсов повышения квалификации и, в первую очередь, для повышения своего уровня владения английским языком.

По достижении специалистами УВД филиала минимально требуемого ИКАО уровня владения английским языком, поставленная задача будет выполнена. Но далее перед нами встает еще более сложная задача, а именно - поддержание

лось в резком падении спроса на авиационные перевозки, как пассажиров, так и грузов, что в свою очередь сказалось на падении объемов обслуженного воздушного движения в российском воздушном пространстве.

Между тем, на протяжении последних нескольких месяцев последствия глобального мирового финансово-экономического кризиса в нашей стране постепенно преодолеваются. Спрос на авиационные перевозки в воздушном пространстве страны сначала стабилизировался, затем начал постепенно восстанавливаться и возвращаться к докризисному уровню. В результате, уже с ноября 2009 года в российском воздушном пространстве отмечается устойчивый рост объемов обслуженного воздушного движения, что позволяет надеяться на возврат к положительным тенденциям в развитии движения и их последующее укрепление.

Растущие объемы авиаперевозок нас не пугают. Коллектив филиала зрелый, ответственный и высокопрофессиональный. Я уверен, что он с успехом выполнит поставленную задачу по обслуживанию воздушного движения.

**- Приближается день воздушного флота России. Что бы Вы могли пожелать работникам центра в честь этой знаменательной даты?**

- Для каждого из нас, кто связал свою жизнь и судьбу с авиацией, 2010 год имеет особое значение. Это год 100-летия рождения российской авиации. За прошедшее столетие авиация России прошла непростой, но достойный путь. И в этом большая заслуга авиаторов России.

Сегодня невозможно представить полеты воздушных судов без применения современных средств автоматизированного управления воздушным движением, а профессии диспетчер УВД и инженер по РТОП и АС стали как никогда важными и востребованными в системе организации воздушного движения и обеспечения безопасности полетов.

В день 100-летия российской авиации желаю всем работникам Московского центра АУВД удовлетворения от своей работы, личного счастья, богатырского здоровья и удачи в делах!





# ЧЕЛЕНДЖЕР - НАРУШИТЕЛЬ

17-го мая 2010 года в районе аэродрома следовало судно Ту-154Б-2 авиакомпании «Кавминводьявиа», выполнявшее рейс Минеральные Воды - Внуково. При выходе на связь с диспетчером сектора «Москва-подход 4» экипаж Ту получил указание снижаться до эшелона 2400 метров. Диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля 4-ой смены аэроузлов диспетчерского центра Андрей Гайдуков выдал указание Ту-154Б-2 о следовании курсом 060 градусов и проинформировал его о наличии встречного судна ниже полета.

Тем временем экипаж Челенджер-850 (Дания) выполнял рейс по маршруту Москва (Внуково)-Торино (Кассель).

После взлета из аэродрома Внуково и выхода на связь с диспетчером экипаж Челенджер-850 доложил о пересечении высоты 2000 метров и следовании в наборе эшелона 2100 метров, на что Гайдуков выдал указание сохранять 2100 метров по стандартному давлению из-за воздушного судна выше полета.

В это время Челенджер-850 уже пересекал высоту 2070 метров. Наблюдая на экране радара, что самолет продолжает набор высоты и пересек высоту 2190 метров, диспетчер приказал Челенджеру прекратить набор, сохранять эшелон 2100 метров и взять курс 200 градусов. Экипаж ответил, что ситуация находится под его контролем.

В момент пересечения Челенджером высоты 2290 метров, Гайдуков вновь выдал указание экипажу судна ускорить снижение до эшелона 2100 метров. Экипаж ответил: «Понял, снижаюсь», однако, продолжил набор и занял высоту 2350 метров.

Конфликтная ситуация развивалась в течение 15 секунд. Чтобы не допустить перехода ситуации в катастрофическую, Андрею Гайдукову потребовалось в минимально короткие сроки проанализировать создавшуюся ситуацию и принять единственно верное решение.

Благодаря оперативным действиям Андрея Гайдукова Челенджер прекратил дальнейший набор высоты и смог разойтись с Ту-154Б-2 на встречных курсах с разницей по высоте около 40 метров.

## КОММЕНТАРИЙ ГЕННАДИЯ БОНДАРЕНКО, РУКОВОДИТЕЛЯ ПОЛЕТОВ СМЕНЫ № 4 МАДЦ:

Необходимо отметить, что случаи невыдерживания экипажами высот случались и ранее. Причины, способствующих этому, много. Анализ подобных случаев показывает, что чаще всего ошибки допускают экипажи бизнес-авиации, чартерных рейсов, которые не всегда готовы выполнять правила полетов, принятых в РФ.

Московская воздушная зона одна из самых сложных не только по структуре, но и по интенсивности воздушного движения – это крупнейший в стране аэроузел, в котором выполняется более 55% перевозок по России. Все это выдвигает и определенные требования к авиадиспетчерам, работающим в Московском центре АУВД. Управлять движением в воздушном пространстве, где суда находятся в переменном профиле полета при высокой интенсивности, зачастую в сложных метеорологических условиях, могут люди, которые умеют:

- правильно распределять и акцентировать свое внимание на самом важном;
- прогнозировать и быстро анализировать воздушную и метеорологическую информацию;
- своевременно предотвращать развитие конфликтных ситуаций;

- знают и умеют пользоваться всеми техническими средствами, находящимися в его распоряжении;
- применяют на практике документы, регламентирующие работу диспетчера;

- владеют английским языком. Авиадиспетчеры, обладающие вышеперечисленным, могут считать себя профессионалами.

Андрей Гайдуков простой, обаятельный, всесторонне развитый человек, призер конкурса профмастерства-2009 года, в очередной раз доказал, что он серьезно относится к своей работе и способен решать самые сложные задачи.



## ВОТ КАК АНДРЕЙ ГАЙДУКОВ РАССКАЗЫВАЕТ О СИТУАЦИИ:

Моя смена только начиналась - за пультом я сидел около полутора часов. В этот день наблюдалась сложная метеобстановка - дождь и грозы. Ко мне на связь вышел экипаж Ту-154, самолет следовал на высоте 3 600 метров и должен был совершить посадку в аэропорту Внуково.

В это время ко мне на связь вышел экипаж Челенджера-850 датской авиакомпании, вылетевший из аэропорта Внуково. Челенджер и Ту-154 находились на встречных курсах, Челенджер набирал высоту 2 100. Я предупредил датский экипаж о встречном борте и дал указание сохранять 2 100. Экипаж ответил: «Under control» («Под контролем»).

Я видел, что Челенджер набирает высоту с большой скоростью, поэтому пристально следил за ситуацией. И тут я заметил, что датчанин «перебирает», т.е. пересекает в наборе назначенную высоту 2100, а, значит, и расстояние по вертикали между Челенджером и Ту-154 может опасно сократиться. Я дал указание экипажу Челенджера отклониться влево. Экипаж не ответил и продолжал «перебирать». Я дал указание датчанам

немедленно снижаться до 2 100. Экипаж, наконец, отреагировал, и Челенджер начал снижаться.

Позже выяснится, что у датчан один из пилотов был стажером.

Когда события разворачивались, я работал уверенно и спокойно. Коллеги меня подстраховывали. Эмоции пришли после осознания ситуации. Но после короткого 20-минутного перерыва я снова был полностью готов к работе. Спасибо 4-ой смене МАДЦ. Здесь работают настоящие профессионалы и отличные боевые товарищи!



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Указом президента Российской Федерации 813 от 29.06.2010 г. Куракулов Илья награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, Бондаренко Геннадия присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

## 100-ЛЕТИЕ РОССИЙСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

1910 год был наполнен событиями, связанными с авиацией России. Сто лет назад в нашей стране начался настоящий бум воздухоплавания.

В мае 1910 в России прошла первая международная неделя авиации. А в июле состоялся первый полет российского дирижабля «Кречет».

Тем временем в Петербурге на заводе «Первого Всероссийского товарищества воздухоплавания» был создан первый типовой российский самолет «Россия-А», сконструированный отечественными авиационными инженерами. 15 августа «Россия-А» поднялся в воздух и совершил полет продолжительностью 15 минут. Вскоре состоялись первые междугородние полеты русских авиаторов по маршруту Гатчина - Царское село - Гатчина.

Впервые в мире в 1910 именно в нашей стране создали военную авиационную школу пилотов.

В этом же году состоялся первый публичный полет первого российского летчика Михаила Ефимова.

Поэтому в 2010 году мы отмечаем не только столетие зарождения и становления гражданской и боевой авиации России, но и всей авиационной промышленности!



# К 30-ЛЕТИЮ ВВОДА В СТРОЙ МОСКОВСКИХ АС УВД КОМПЛЕКСА «ТЕРКАС»

## НАША РЛП «ЧУЛКОВО»



Кондрашин Анатолий

- Я начал работать в 1973 году в главном вычислительном центре ГА в должности инженера по радиоэлектронике. Но уже в сентябре 1976 года я был переведен в Московский центр АС УВД, который тогда входил в состав Внуковского ОАО ГА. Центра тогда еще не было, просто было выделено несколько комнат в штабе аэропорта Внуково, но уже тогда набирали первых специалистов, которым предстояло строить первый в стране автоматизированный центр УВД. По воле судьбы мне предстояло строить, вводить и в дальнейшем эксплуатировать РЛП «Чулково».

Когда в 1976 году я появился на месте будущей позиции, увидел чистое поле и грунтовую дорогу. Чулково - это историческое место. Здесь находится Боровский курган, рядом - Бронницы, именно в этих краях проходили маневры Кутузова. Много солдат полегло в это время. Может быть, из-за событий прошлых лет это место стало таким мистическим. И я вам это скажу, и все ребята с нашей позиции. Например, когда везде идут дожди, у нас сухо, ждем пол-лета, а все бесполезно.

В 76-м здесь работали только военные, шли подготовительные работы. Оборудование радиолокатора фирмы Selenia - это первое оборудование, которое привезли на позицию. Оно было упаковано в огромные ящики с иностранными надписями и маркировками. Башню строила «Спецстальконструкция». Это норвежское оборудование. Главными подрядчиками были шведы, имен-

но они стали собирать субподрядчиков. И пошла работа. Оборудование монтировали итальянцы, а мы были при них вроде подмастерьев и учеников. Смонтировали радом - красивый, как инопланетный корабль. Но довольно быстро «шарик» стал черным от сажи, столько самолетов летало. Ведь недалеко от «Чулково» находится экспериментальный аэродром Жуковский: новые самолеты поднимаются первый раз именно здесь. Это очень интересно. Работники РЛП «Чулково» видели и первый ТУ-144, и ЯК-144 - вертикального взлета. Именно поэтому иностранцам запрещали работать на позиции по будням, только в субботу и воскресенье, что значительно затрудняло и нашу и их работу. Даже винтовую лестницу хотели забить фанерой, чтобы иностранцы не увидели экспериментальных взлетов.

Новая техника была нам в диковинку, мы все были молодые, цепкие умом и до всего доходили сами. Учебный курс по радиолокаторам АТСР 22/44 нам читали итальянские специалисты. Хотя многое для нас было новое, но особых трудностей с освоением материала не возникало.

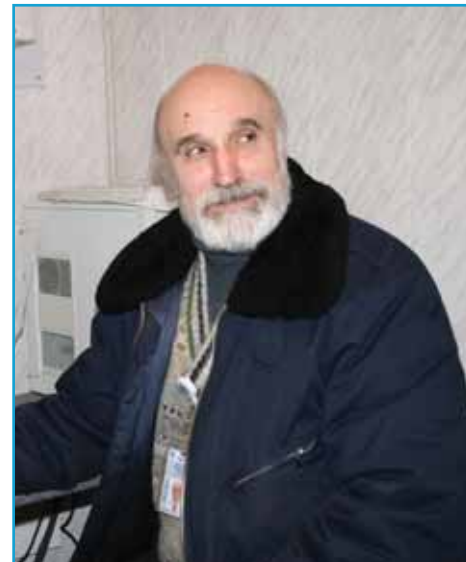
Иностранцам все в России было необычно. Особенно их удивляли наши

субботники. Когда весь народ дружно выходил на «поля» в свой выходной. Иностранцы, конечно, в то время были для нас как существа с другой планеты, мало похожие на нас. Они сильно отличались по поведению: были развязней, смешливей. Мы перед ними робели. Да и одевались они совсем по-другому: у всех были красивые, удобные комбинезоны и дубленки, которые у нас были страшным дефицитом. Зато и мы тоже могли удивить их. Помню, как-то у шведов сломался калькулятор, и они без него сразу стали беспомощными, растерялись, ничего подсчитать не могут. А в это время к нам пришли молодые специалисты, так вот один из них - Валера Пивоваров - взял ручку, листок, и за несколько минут спокойно сделал сложнейшее вычисление. Шведы только удивленно переглянулись и развели руками.

Помню еще один забавный случай, когда мы вышли на одно футбольное поле со шведами. Не помню точно, кто участвовал в командах, помню только, что со стороны шведов был Стен Ландер, а с нашей стороны - Руднев Виктор Сергеевич, заместитель начальника по строительству. Мы победили, причем счет был 5:1 в нашу пользу. Тогда я увлекался футболом, играл за сборную Внуково, а потом играл в составе команды МЦ АУВД.

Одним из самых интересных людей на нашей позиции, несомненно, был Александр Михайлович Гордиенко. Он пришел на позицию третьим после меня и Земляного Владимира, руководителя позиции. Гордиенко удивительный человек, он принес на работу целую пачку бюллетеней на рационализаторские предложения. Он был новатором во всех областях. Например, вторичный радиолокатор «Корень-АС» при переходе с одного комплекта на другой теряет 5 минут информации. Это очень много. Гордиенко сделал так, что вскоре потери в 5 минут не стало. Его разработки стали учитывать на ленинградском заводе-изготовителе «Россия».

Помимо рабочих разработок, он имел и другие необычные увлечения, например, вырастил прямо на позиции двухметровые



Земляной Владимир

огурцы. Еще он первый в те годы распилил 2 фотоаппарата и сделал 1-ю стереоскопическую фотографию.

Уже 29 лет нашей команде удается на требуемом уровне поддерживать итальянский радиолокатор. Это стало возможным благодаря качественному обслуживанию, также мы строго следуем инструкциям. Не запускать проблемы - вот главный принцип, которым мы руководствуемся. Как только появляется одна проблема, за ней сразу следует другая, все это может накопиться как снежный шар, а мы проблему решаем сразу по мере поступления.

Итальянцы говорили нам, что под Римом работает такой же локатор 30 лет. Мы в то время не поверили, что такое возможно, а теперь и у нас локатор работает 29 лет. И ничего! Оборудование прекрасно функционирует, и если бы были запасные части, работоспособность можно было бы поддерживать и дальше. Причем на высшем уровне! Отечественный Корень-АС мы полностью меняли 2 раза, а Selenia продолжает работать. Однако уже через несколько месяцев оборудование планируют полностью поменять. АТСР-44 будет демонтироваться, и устанавливаться новое оборудование.

Был период, когда первичный локатор хотели демонтировать, но после трагедии 11 сентября ситуация кардинально изменилась, руководители поняли, что без первичных локаторов не обойтись.

У нас на позиции многое изменилось, например, выросли деревья, и стали проявляться пропадания самолетов. Возникли большие углы закрытия, поэтому башню придется наращивать. РЛП «Чулково» стало для меня, да и для всех ребят, чем-то вроде второго дома. Ведь вся жизнь прошла на позиции, сколько всего сделано-переделано, не упомнишь.

Близится 30-летие ввода в строй Московского центра АУВД. Хочется пожелать коллегам-радиолокационщикам, всем работникам центра трудовых успехов, стабильности и благополучия.

Кондрашин Анатолий,  
инженер





- Зовут меня Алексей Новиков, я диспетчер 3-ей смены МАДЦ. Закончил Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации в 2009 году. С августа по июнь - 10 месяцев проходил стажировку для получения допуска к самостоятельной работе.

**- Почему так долго?**

- В мою стажировку вошли полтора месяца обучения английскому языку. Я хорошо знаю язык, но официального уровня у меня не было, тест перед курсами я не проходил.

**- Тогда и курсы, по сути, тебе были не нужны?**

- Курсы нужны всем. Современная обстановка говорит о том, что без этого диспетчерам никуда. Хотя организация курсов мне не понравилась. Группа была чересчур большая - 16 человек, все с разным английским, поэтому одни не успевали, а другие зевали - это раз. Во-вторых, не понравилась программа «RELTA». Многие не могли разобрать слов из-за австралийского акцента. И обсуждали мы на занятиях реалии тихоокеанского региона - пожары австралийских лесов, извержение вулканов - для нас это не актуально. О коллективе группы и преподавателе остались только самые теплые воспоминания, но содержание курса оставляло желать лучшего.

**- И все-таки, даже без учета этих полутора месяцев допускался ты долго.**

- Допуск можно разбить на две части: теория и практика. И если теоретическую часть можно усвоить за несколько недель, то для формирования навыков непосредственного управления требуется очень много времени. Московская зона очень сложная. Особенно тяжелый аэроузловой центр. Движение настолько интенсивное, что даже на тренажере центра его воссоздать невозможно, я молчу про тренажеры УВАУ. Поэтому заочно идеально научиться нельзя, всё познается только на практике. Иногда за пультом напряжение за пределами, ты видишь, в какой запарке работают профессионалы, и, как новичок, просто теряешься. Чтобы быть полностью готовым к работе в любых условиях, при любой интенсивности, требуется очень много времени. Я считаю, чтобы стать настоящим профессионалом, нужно около 5-ти лет.

**- То есть еще 5 лет ты будешь потенциально опасен для пассажиров?**

- Нет, так сказать нельзя. У нас очень сплоченный коллектив, здесь каждый готов подставить другому плечо. Я работаю на Шереметьевской линейке под присмотром настоящих профессионалов, и пока я не достигну нужного уровня, в самую гущу меня никто не забросит. Одной из задач старших диспетчеров каждого из направлений как раз и является распределение личного состава по секторам, в зависимости от особенностей каждого конкретного человека.

**- Как новый человек с незамысленным взглядом ты, наверное, видишь много проблем в системе?**

- Много очевидно. Мы работаем в аэроузловом диспетчерском центре, а это говорит о том, что в наши задачи наряду с организацией потоков, следующих из или в «наш» аэропорт, входит обслуживание движения из или в «соседние» аэропорты. Эти потоки создают массу потенциальных пересечений. Получается, что самой организацией зоны порождаются трудности процесса управления воздушным

движением. В Советском Союзе действовал географический принцип, сейчас всё подчиняется коммерции, кто что захотел, тот то и получил, что в разы усложняет нашу работу.

**- Людей в смене хватает?**

- Многие ушли уже при мне. Сейчас стажуется 2 человека, еще 2 недавно допустились. И нехватка чувствуется: мало людей на подмене, тяжело получить отпуск, старшему приходится перетасовывать людей между линейками.

Другая проблема - в смене работает много людей преклонного возраста, появилась молодежь. Так вот: одним уже тяжело, а другим пока еще тяжело, а среднее поколение, которое могло бы работать лучше всех, занимает, в основном, посты руководства.

**- Как тебе живется в Москве?**

- Я жил в селе Соловчиха Ульяновской области, потом учился в Ульяновске и, конечно, переезжать в мегаполис было страшно. Но сейчас я привык к Москве, здесь мне очень нравится.

тельского состава, сразу несколько дисциплин. Мама - математику, физику, папа - географ по образованию - географию, историю и немецкий. В свое время он тоже очень увлекался языками, даже достиг определенного уровня. Думаю, моё увлечение наследственное. По самоучителю я прошел пару уроков и забросил, поскольку все силы отдал немецкому. Но в Ульяновске нужен был английский. В начале обучения нас разбили на группы, по результатам теста я попал в самую сильную, но откровенно не тянул. Хотел уйти, но ребята меня остановили. Пришлось догонять. Начинать я с мелочей: учил по учебнику Бонка, выполнял абсолютно все задания, но так как считал, что этого мало, то я еще и делал всё, что было в учебнике по теме. Скоро я всех догнал, и английский пошел легче. Я стал читать литературу на английском языке на компьютере, чтобы не лазить в словари для перевода, а кликом находить нужное слово. Моя первая книга - это «Властелин колец». Я учил по принципу ничего не забывать, делать в удовольствие, например, слов я никогда не выписывал, а увидел слово, посмотрел

## ПЕРВЫЕ ШАГИ В ПРОФЕССИЮ

**- А денег хватает?**

- Даже когда я получал 30 тысяч во время стажировки и снимал квартиру вдвоем с другом за 26-ть, хватало. Сейчас я получаю 60.

**- Для тебя это большая сумма?**

- Аппетит приходит во время еды. Мне сейчас кажется, что это не так уж много. Вообще, думаю, что диспетчеры недополучают. Мы смотрим на своих коллег в Европе. Там ведь авиадиспетчер - это бог, он получает огромные деньги, не то, что мы...

**- Так можно сравнить с Европой любую профессию. Наши учителя тоже могут сравнить себя и своих европейских коллег или хирурги, или летчики. Уместно говорить о реалиях Европы и России, дело не в том, что у нас недооценивают профессию авиадиспетчера, на просторах нашей Родины всё чуть по-другому.**

- У меня была мечта - уехать за границу, тем более, что с английским проблем нет. Планировал сначала поработать в самой трудной зоне страны, набраться опыта, и пока ничего здесь не держит, я имею в виду семью, друзей, уехать за границу. Но сейчас передумал. Денег, конечно, там платят больше, но людей там таких, как у нас, нет, за деньги характер не купишь.

**- Нравится работать в центре?**

- Меня устраивают условия, на которых тут работают. Много гарантий. И еще, я только окончил училище и сразу получил работу. В других местах приходится работать ради опыта, проходить большие конкурсы. В Московском центре платят половину за съемную квартиру, дают подъемные, действует жилищная программа. Здорово.

**- Ты много говоришь о том, что особенно хорошо знаешь язык. Специально учил для авиации?**

- Я не фанат авиации, язык я учил для себя, самостоятельно и даже выработал свою методику.

**- Интересно! Расскажи о своей авторской методике.**

- В школе я изучал немецкий. В 9-ом классе захотел английский, и отец принес мне самоучитель для инженеров. Родители мои, кстати, учителя. Они преподают в сельской школе, за неимением преподава-

перевод, забыл, встретил второй раз, посмотрел, забыл, на четвертый раз ты уже знаешь это слово наизусть. Потом я стал искать друзей для общения в интернете. У меня были знакомые из Австралии, Шотландии, Америки, причем все на М: Морган, Мэд, Милли - все девочки, хотя один мальчик все-таки был - Стивен - англичанин, я с ним обсуждал футбол. Обожаю английскую премьер-лигу.

Это были монологи, а мне нужна была живая речь. Я нашел живую речь на [interpals.net](http://interpals.net) - это сайт для обмена языковым опытом. Там я познакомился с испанкой, которая училась на переводчика. Мы стали много общаться, и здесь у меня случился перелом - языковой барьер рухнул.

Спустя пару-тройку лет знакомства с английским начал слушать аудиокнижки - это самое сложное. В учебниках ты можешь перечитать, посмотреть картинки, в кино многое можно почерпнуть из увиденного, а здесь ты можешь только слышать. Я прочитал 40 книг и сейчас улавливаю как минимум 90 % от сказанного.

**- Но у тебя насколько я знаю только 4-ый уровень английского? При таких знаниях как такое может быть?**

- Я считаю, что достоин 5-го. Но уровень выставляет рефер, он тоже человек, за полчаса он мог что-то не услышать, недопонять. Преподаватель, который вел у нас курсы и видел, на что я способен, может точно сказать какой у меня уровень, а вот рефер вряд ли.

**- Твой досуг?**

- Я очень спортивный человек: играю в волейбол, футбол, настольный, большой теннис, бадминтон. График работы мне очень нравится, надеюсь, он не изменится. Благодаря графику у диспетчеров море свободного времени. Поэтому я могу не только заниматься спортом, но и совершенствовать свой английский и еще, ну, в общем, много еще чего.)

**- Чем бы ты закончил наш разговор?**

- Всего лишь одной фразой:

**It only matters how often it rains:)))**

