

# МЦ АУВД



№ 12  
ОКТАБРЬ  
2010 г.



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

## ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА



**С 1 ноября 2010 года вводятся в действие Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (ФП ИВП), утвержденные постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138. В целях реализации требований, изложенных в ФП ИВП, будут изданы еще 15 нормативных правовых актов (утверждаемых Минтрансом России).**

**На наши вопросы о нововведениях отвечают заместитель директора по ОрВД Александр Повалий и ведущий специалист отдела ОрВД и ИВП Сергей Патрушин.**

**- Насколько назрела необходимость новых ФП ИВП?**

- А.П.: Существующие документы безнадежно устарели. Они разрабатывались еще во времена СССР и действуют уже более 20 лет. Проекты новых ФП ИВП появились еще в 2007 году, однако, существовало множество проблем по их реализации. Сейчас всё решено, проект утвержден, и уже с 1-го ноября 2010 года правила будут введены в действие.

**- Новые ФП ИВП - это «шлифовка» старых правил или что-то кардинально иное?**

- А.П.: Это кардинально другой подход. ФП ИВП позволят приблизить нас к мировым аэронавигационным стандартам.

**- Что изменится в работе диспетчеров 1-го ноября 2010 года?**

- А.П.: Появится возможность сокращения интервалов продольного эшелонирования в автоматизированных системах, что позволит увеличить пропускную способность секторов УВД.

Также новые правила разграничат ответственность между командиром воздушного судна и диспетчером.

Для диспетчеров РДЦ и МАДЦ - изменится технология работы между подходом и РЦ в части продольных интервалов на рубежах передачи управления.

Будут введены уведомительный и разрешительный порядок ИВП

**- В чем принципиальные отличия новых правил от действующих?**

- С.П.: Впервые вводится классификация воздушного пространства. Вводятся новые элементы структуры воздушного пространства (маршруты ОВД, маршруты зональной навигации, диспетчерские зоны, диспетчерские районы,

контролируемое воздушное пространство, контролируемые аэродромы и другое). Важным моментом является введение уведомительного порядка использования воздушного пространства. Изменяется порядок предоставления полетно-информационного обслуживания, аэронавигационной и метеорологической информации.

**- Для чего нужна классификация воздушного пространства?**

- А.П.: Задачей системы классификации воздушного пространства является упрощение разделения воздушного пространства и стандартизация требований, предъявляемых к оборудованию и пилотам при полетах по правилам визуального полета (ПВП) и по правилам полета по приборам (ППП), а также для разъяснения того, какие виды обслуживания воздушного движения предоставляются при производстве полетов по ПВП и ППП в каждом классе воздушного пространства.

При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства обязаны иметь аэронавигационную и метеорологическую информацию. На командира воздушного судна возлагается ответственность за предотвращение столкновений с ВС в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов в воздушном пространстве класса G.

Классификация воздушного пространства должна быть единой и соответствовать типу воздушного движения, а также обеспечивать недвусмысленные правила и безопасные полеты.

**- Какие изменения произойдут в Московской зоне ЕС ОрВД?**

- С.П.: В соответствии с ФП ИВП воздушное

пространство над территорией России, а также за ее пределами, где ответственность за ОрВД возложена на Россию, классифицируется следующим образом:

### **Класс А**

Разрешаются полеты, выполняемые только по ППП. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двусторонней радиосвязи с органом ОВД обязательно.

### **Класс С**

Разрешаются полеты, выполняемые по ППП и ПВП. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием.

### **Класс G**

Разрешаются полеты, выполняемые по ППП и ПВП. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием.

Для всех полетов на высотах ниже 3000 метров действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч.

ВС, выполняющие полеты по ППП, обязаны иметь постоянную двустороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения. При полетах ВС по ПВП наличие двусторонней радиосвязи не требуется. При выполнении всех полетов ВС наличие разрешения на ИВП не требуется.

В итоге потребовалось изменение структуры воздушного пространства. Уже сегодня изменены границы районов аэродромов (диспетчерские зоны). Решение об обеспечении ОВД принималось для конкретных частей воздушного пространства и для конкретных аэродромов. При определении границ районов аэродромов (вертодромов) учитывались все аэродромные полеты (полеты по схемам вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полеты в зоне ожидания и т.п.).

В целях установления обоснованных объемов воздушного пространства районов аэродромов проведены согласования со старшими авиационными начальниками аэродромов по приведению границ районов аэродромов в соответствие с положениями ФП ИВП. Далее - для выполнения полетов вне районов аэродромов государственной авиации установлены зоны ограничения полетов.

Было определено воздушное пространство с классами «А» и «С». При этом конкретные части воздушного пространства или конкретные аэродромы определялись следующим образом:

- пространство, в котором обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, определяется как район полетной информации;

- части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать диспетчерское обслуживание, определяются как диспетчерские районы или зоны;

- аэродромы, на которых принято решение обеспечивать диспетчерское обслуживание движения в районе аэродрома, определяются как контролируемые аэродромы.

Границы районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации. Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Еще один важный момент - проведен анализ существующих в Московской зоне ЕС ОрВД местных воздушных линий (МВЛ).

Воздушное пространство МВЛ является контролируемым воздушным пространством, обеспеченным диспетчерским ОВД и классифицируется как воздушное пространство класса С.

В период, когда на МВЛ управление полетами не предоставляется, воздушное пространство МВЛ классифицируется как воздушное пространство класса G.

В настоящее время в Московской зоне ЕС ОрВД 91 МВЛ. После реорганизации воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД с 1 ноября 2010 года останется 23 МВЛ.

Для увеличения дальности радиосвязи ОВЧ-диапазона, а также возможности пересечения МВЛ под нею (без получения разрешения от органа ОВД), на отдельных участках МВЛ увеличены высоты полета.

Предложения внесены в Сборник маршрутов ОВД для утверждения приказом Минтранса.

В Московской зоне ЕС ОрВД в пределах воздушного пространства класса G, будет организовано полетно-информационное обслуживание. Функции органов полетно-информационного обслуживания будут возложены на МДП и ВДПП.

**- Что такое уведомительный порядок использования воздушного пространства?**

- С.П.: ФП ИВП наряду с разрешительным порядком ИВП предполагает и уведомительный порядок ИВП, который предоставляет пользователям воздушного пространства возможность выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения, за исключением беспилотных летательных аппаратов и иной деятельности, не связанной с полетами ВС.

Это означает, что пользователям воздушного пространства при планировании полетов в воздушном пространстве класса «G» нет необходимости получения разрешения на ИВП, а достаточно только уведомить соответствующие органы ОВД.

Такой порядок уже давно действует в странах ИКАО, у пользователей появляется возможность летать в любое время. Теперь пилот будет нести ответственность за сближение и другие авиационные инциденты. Однако в России останутся определенные районы, на которые не будет распространяться уведомительный порядок.

**- Какие мероприятия необходимо провести для воплощения вышеназванных моментов в жизнь?**

- А.П.: Во-первых, необходимо модернизировать пункты МДП и ВДПП в соответствии с требованиями к органам ПИО. Внести дополнения в технологии работы диспетчеров МДП и ВДПП и обеспечить документами аэронавигационной информации. Ну и конечно, очень важно подготовить персонал к предстоящим переменам.

**- Насколько реально это выполнить?**

- А.П.: У нас нет выбора. Это закон, который мы обязаны соблюдать. Но причин для волнения нет. Уже проведено множество процедур, для остальных потребуется немного времени,

так что 1-е ноября не станет для нас неожиданностью. Мы будем готовы. Мы готовы.





# РЛП «ДЗЕРЖИНСК». НИЖЕГОРОДСКИЙ ЦЕНТР ОВД. БОРЬБА С ОГНЕМ



**РЛП «Дзержинск» расположена в Заклязминском бору, поэтому персонал знаком с лесными пожарами не понаслышке. Площадка РЛП расположена на месте лесных пожаров 1972 года, да и пожар 2003 года изрядно поволновал коллектив.**

**Но лесные пожары этого года были несравнимо сильнее и опаснее.**

*Строки из оперативного журнала: ...пожар на северо-востоке, 800 метров...открытый огонь в 100 метрах, доложено МЧС...огонь в 50 метрах от РЛП...очаг огня локализован, доложено...*

**Хроника пожаров 2010 года.**

Первая волна пожара прошла у дороги на расстоянии 5 км от позиции. Дежурная смена вызвала работников лесоохраны, и пожар быстро потушили.

Следующее возгорание 7 июля принесло реальную угрозу

уничтожения площадки и оборудования выносного приемного центра.

8 июля в полдень дым от этого пожара показался с юго-восточного направления: горело в 5-6 километрах от позиции. Пожар вышел из-под контроля тушивших его работников лесоохраны и начал стремительное движение в сторону позиции. Росло напряжение, за продвижением пожара следили руководитель объекта Григорий Боровков, ведущий инженер Борис Наумов и электромеханик Александр Ломин.

В 17:00 Боровков и Наумов выехали к месту пожара для определения расстояния до огня и направления его продвижения. Огонь гудел и пожирал все на своем пути уже в полутора километрах от ВПРЦ.

К 18:00 в район ВПРЦ прибыли два трактора лесоохраны и начали опашку предполагаемого

места прихода огня, бушевавшего уже в 500 метрах от ВПРЦ. Первая прибывшая пожарная машина развернула рукава, намереваясь задержать огонь на дороге, идущей к РЛП, и не дать ему перекинуться на территорию ВПРЦ. Но надежд на положительный исход было мало, слишком неравные были силы, всего одна пожарная машина с двумя стволами и всего 3 тонны воды, а фронт приближающегося огня шириной 200 – 300 метров.

К 20:00 огонь достиг мелкокося, скорость его продвижения упала: на закате изменилось направление ветра, к тому же прибыли еще две пожарные машины с хорошим запасом воды. Напряжение немного спало, но в сумерках всполохи огня, пожирающие березки и сосны, дым от разгорающегося торфа не сулили ничего хорошего. В воздухе кружились и жалили людей осы, выгнанные пожаром из своих гнезд. Стемнело, пожарные машины уехали в город, тушение лесов в ночное время им запрещено. Боровков, Наумов и Ломин остались дежурить в ночь. Огонь, затихая, все же приблизился к территории ВПРЦ на расстоянии 30 метров. Дежурная пожарная машина прибыла только в 2 ночи. Пришлось обесточить ВПРЦ и задействовать приемники радиостанций, расположенных на РЛП, на случай прорыва пожара на территорию объекта: в этом случае пожарным пришлось бы проливать ВПРЦ. Полноценная работа объекта не прерывалась, дежурная смена самоотверженно выполняла работу, несмотря на дым и тридцатипятиградусную жару.

ВПРЦ общими усилиями отстояли, но ночью 12 июля обнаружился новый очаг пожара, который угрожал не только ВПРЦ, но и основному объекту РЛП. Загорелся торфяной массив между

РЛП и ВПРЦ. И все повторилось: доклады, просьбы, отказы, приказы и самоотверженная работа коллектива РЛП и работников лесоохраны. На работу и с работы приходилось проезжать, расчищая дорогу от упавших обгоревших деревьев бензопилой.

Дежурная смена по 5-6 раз в день проливала территорию и крыши зданий РЛП из пожарного гидранта, но почти 40 градусная жара сушила очень быстро.

Второй очаг пожара все же нанес урон: 20 июля сгорел связанной кабель, идущий на ВПРЦ через горевший торфяник. Однако благодаря самоотверженной работе в дыму и копоти работников службы ЭСПД Зайцева Е. А., Арефьева И. Ю., Иванова А. Г., Курбанова В. М. и Арнаутова А. А., была быстро проложена 150 метровая перемычка и работа ВПРЦ была восстановлена.

Коллектив РЛП поддерживал работоспособность объекта, несмотря на сильнейшую задымленность - видимость иногда была менее 20 метров - и 40 градусную жару. Из-за копоти и дыма начали засоряться радиаторы охлаждения передатчиков ТРЛК «Утес-Т», пришлось периодически переходить в одноканальный режим, охлаждая

отключенный передатчик. Для возможной срочной эвакуации людей резервный УАЗ был экипирован изолирующими противогазовыми масками, лопатами, бензопилой и флягами с водой.

Третий очаг пожара возник в восточном направлении 28 июля и к 3 августа приблизился к объекту на 700 метров. Горел торфяник, который подходит к территории объекта на 25-30 метров. К 14 августа пожар на торфянике был уже в 50 метрах от РЛП. Но к этому времени, благодаря совместным действиям коллектива РЛП «Дзержинск», руководства МЦ АУВД и городских властей Дзержинска был решен вопрос вырубке деревьев и создания защитной полосы. Работники РЛП приняли активное участие в очистке защитной полосы от срубленных деревьев и кустарников, а электромеханик Александр Ломин и инженер Николай Михайлов, используя автомобиль УАЗ в качестве трелевщика, очищали территорию ВПРЦ. Вадим Белов на бульдозере помогал создавать защитные противопожарные полосы на пути огня. Вот так, общими усилиями была спасена радиолокационная позиция «Дзержинск».



## УВД С ПРИВКУСОМ ДЫМА

Лесные пожары лета-2010 отразились на работе аэропортов, расположенных в МВЗ. Персоналу пришлось работать в сложнейших условиях. Особенно тяжелая ситуация сложилась в Нижегородском центре ОВД.

С 20 июля по 15 августа авиадиспетчеры и работники ЭРТОС обеспечили обслуживание судов МЧС и судов Гражданской обороны Франции, тушивших пожары в Нижегородской и других областях центрального региона России. Количество выполняемых полетов авиации МЧС, кроме полетов ВС по расписанию, доходило до 100 вылетов в сутки. Особые силы были брошены на тушение пожара в районе федерального ядерного центра города Саров.

Работа выполнялась при высокой температуре и сильной задымленности. На пункте СДП «Вышка КДП» произошел отказ сплит-системы, температура на объекте порой превышала 50 С. Связь между органами управления, которые занимались тушением пожаров, осуществлялась через персонал МДП, который вместе с радиооператорами службы ЭРТОС работал с пяти часов утра. Персонал АДП, работающий по графику пятидневной рабочей недели, не считаясь с личным временем, занимался планированием и обеспечением рейсов МЧС.

Работниками объекта «Кулебаки» было организовано круглосуточное дежурство из-за угрозы возгорания объекта. Личный состав службы ЭРТОС до прибытия МЧС, а затем совместно с сотрудниками МЧС участвовал в тушении пожара,

надвигавшегося на объект РСБН (радиотехническая система ближней навигации). Благодаря совместным усилиям пожар был остановлен. Огонь на объект не проник.

Все сотрудники центра, причастные к работе в сложных условиях жары и пожаров, проявили высокий профессионализм и выдержку. Особо можно отметить в службе движения - Хлопкова Р.В., Черненко А.Е., Ступина Е.Ю., Гуриченко В.М., Ефимова В.Н., Платонова А.А.; в службе ЭРТОС - Кольцова А.Л., Потапова Н.Ю., Андреева В.А., Свинцова А.Н., Кожевникова В.А., Веснина В.В.





## МЫ ДЫШАЛИ ТЕРКАСОМ

После окончания КИИГА я был распределен в НЭЦ АУВД. В апреле 1976 года переведен в Московский центр АУВД на работу, связанную с программным обеспечением. В это время на месте центра находился большой котлован, и шла стройка. В момент моего прихода в НЭЦ АУВД весь состав НЭЦа жил и дышал проектом TERCAS и я тоже. Для всех, кто

участвовал в проекте, это была новая и интересная работа. Все работали с душой. Для нас все было в новинку, начиная от иностранного инструмента, заканчивая трепетным отношением иностранцев к работе. И нам русским хотелось быть не хуже. Большинство советских технических специалистов были очень молоды, пришли сразу после институтов, и, соответственно, даже не имели представления, как подойти к оборудованию. Но наше желание и помощь иностранцев сделали свое дело: к началу эксплуатации мы уже имели достаточно знаний и навыков для эксплуатации системы.

Отмечу, что без шведских специалистов дело бы не пошло. Только с их помощью инженерно-технический персонал к 15 апреля был готов к самостоятельной эксплуатации АС УВД комплекс «Теркас». После пуска системы выявились

многие неисправности, и наибольшей стали блокировки системы отображения информации, которые были вызваны ошибками программного обеспечения. В системе обработки работает комплекс программного обеспечения, состоящий из сотен отдельных программ. Над созданием этого комплекса работали десятки программистов, но даже самая продуманная программа не способна «предвидеть» все рабочие ситуации. Крупные многопрограммные системы могут в течение всего жизненного цикла сохранять в себе часть ошибок, причем некоторые так и не проявляются за долгие годы эксплуатации. Процесс исправления ошибок и называется сопровождением программного обеспечения. В первые годы этот процесс выполнялся, в основном, шведскими программистами, которые одновременно передавали опыт

и методы грамотного сопровождения нашим инженерам-программистам.

Все это время мы успешно продлеваем ресурс. И это можно назвать большим успехом как специалистов фирмы SAAB, так и наших инженеров.

**Старший инженер-программист  
Валерий Полин**

**Прим. Блокировка** – потеря работоспособности системы отображения информации на диспетчерских мониторах. Проявляется в виде «замораживания» информации о воздушной обстановке. Из блокировки можно выйти через перезапуск программного обеспечения, сопровождающийся временным (30-40 секунд) полным пропаданием информации с монитора.

## IN THE RUN-UP TO THE 30<sup>th</sup> ANNIVERSARY OF TERCAS SYSTEM

- First of all, could you tell us a few words about yourself?

About myself. Well, my name is Christer Schörling. I'm married to Tatiana from S.Petersburg. We have two children. I live in Stockholm and I'm a managing director of Swedish company "SI ATM".

- How did you enter your profession?

I entered my profession by answering a company that was looking for engineers in 1970s. The name of the company was DataSaab.

- Oh, you're very experienced!

Yes. So, I answered and I got the job to work with Russians.

- When did you first visit Russia?

My first visit to Russia was on the 16th of November 1977.

- And what about your first impressions?

When I first arrived, my first impression was an enormous queue to pass police and the customs control. That was the first impression and it was already a lot of snow in Moscow at that time. It was very beautiful.

- What did you see in the Moscow ATC Centre during your first visit?

It was 1977. So, it was some four years before Moscow Centre started work operation. There were still a lot of activities going on here, still building of the building, installing equipment everywhere and of course, all the roads outside were not still prepared. It was really very busy working place.

- When did you first get information about TERCAS project?

When searched the job in this company, that was in 1976. I was employed by the company DataSaab.

- What did you feel when you were included in the TERCAS project?

Oh, I was of course very happy. But at that time I didn't understand so much what this project really meant. I didn't know anything about air traffic control and air traffic control systems.

- What is your personal assessment of the TERCAS system?

I think, we are now sitting

here today, it is 29 years since this Centre went to operations. I have seen a lot of ATC centres in the world and I've never seen anything that 29 years after it started to work, it is in such a fantastic condition. That's of course thanks to the fact that it was very, very carefully built from the very beginning, and also that it has been very carefully maintained by all the people. So, I'm extremely impressed.

- Do you remember specialists you started working with? What can you say about their professional level?

In those days they got education and training in the Soviet Union and the system that we built was a completely modern new system. I think it was new for everyone. Also for us it was relatively new technology. For our Russian colleagues it was of course, maybe, a larger technical step to take than it was for us, and still I think that through working with the specialists closely all the time a lot of knowledge was transferred. It was one of the important things for the success because I think that TERCAS is a fantastic success.

- You've answered my next question. So you think TERCAS was a success?

It is extremely successful. It's been working for 29 years and I think we understand we have to continue to work for quite a lot of years.

- I guess you know about construction of a new building for the MATCC?

Yes, I have seen some fence out here. I have an impression that there is some activity is going on there.

- Will you feel sorry to say good-bye to TERCAS?

No, I will not feel sorry. I will feel of course some sentimentality on the day that we'll switch off the TERCAS system. Maybe, I'll be here to help you to switch it off. But I will not feel sorry for it.



Schörling Krister

Every system like this has got its lifetime.

- You've been working with Russian specialists for more than 30 years. Do you have close friends among them?

Oh, yeh. I think, I have quite a lot of close friends. As well, people working here, some people are surrounding me now. Also, I have a lot of other Russian friends. I also have a Russian wife who I think I wouldn't have found if I hadn't started work in Russia.

- Can you tell us about the most memorable event during your work on the project?

I think the most memorable event is the day when TERCAS system went to operation, to life. I think it was 15 April 1981? At that time I was much younger than today, I was always dressed in very simple clothes. And I remember myself when going here in the evening because the switch on was during the night. I dressed up even with a tie because I considered it to be very, very special. I also remember that day when I moved back to Sweden because I lived, I didn't only travel, I lived in Russia, or the Soviet Union for 5 years. Also, the last evening here before I went back to continue to work in Sweden. I strolled around the Centre looking with sentimentality at all the work that we had been doing. I was realizing that it was

such important and significant work that it would follow me for the rest of my life.

- A little bit funny request. Can you name three things you've been surprised most in Russia?

In those days for Soviet Union, also for Sweden it was something that we didn't know much because of the political situation. It was completely other political situation at that time. We didn't get much information from the Soviet Union and maybe the Soviet Union didn't want to give too much information. When you came here, at the first look at the surface, everything looked quite difficult to access, people didn't jump into you immediately in the street. But as soon as you started to know the people, got a little bit behind, it was completely other world, all the Russian world with all the Russian country around, fantastic people, so many interesting things, so much fun also. I appreciated my time here very much.

- What would you wish to the Moscow ATC Centre?

Of course, I would wish in this situation where we are now, waiting for the new Centre to rebuild and recover operation. And of course I'd wish them good luck.

**Interview held by  
Elena Lissitsyna**





# УСКОРЕННЫЕ КУРСЫ

## РУМЯНЦЕВ ДАНИЛ



### - Данил, расскажите немного о себе?

- Мне 28 лет, по первой специальности я специалист по связям с общественностью, заканчивал Санкт-Петербургскую Академию ГА в 2005 году.

В Москву переехал сразу после окончания университета, устроился на работу во Внуково-3 в производственно-диспетчерскую службу центра бизнес-авиации. Работа заключалась в координации действий различных служб. Уже тогда я увидел, как управляют самолетами, как начинается подготовка к рейсу, как работают наземные службы аэропорта. Работа была довольно напряженной. Когда мой брат, который уже работал диспетчером в МЦ АУВД, рассказал про годовые курсы диспетчеров, я уже работал старшим диспетчером, дальше расти было некуда, хотелось изменений, но сам бы я с хорошей работы не ушел, а тут такая возможность! Я понял, что курсы - мой шанс на новую жизнь, прошел ВЛЭК и поехал в Санкт-Петербург.

### - Как ты гуманитарий усваивал технические дисциплины?

- Группа состояла из 20-ти человек, и большинство из нас были с гуманитарным образованием. Люди хорошо знали английский язык, что необходимо при современном управлении воздушным движением.

### - То есть изначально у тебя был хороший английский?

- Мне ставили 3-й уровень, но к моменту окончания курсов я подтянулся и получил 4-й уровень.

### - Какие предметы были самыми сложными?

- Радиотехнические средства. Считаю, что этот предмет в том объеме, что он преподается, нам не нужен. И охрана труда, например, тоже под большим сомнением.

Сложными были не сами предметы, а необходимость высадить 5-6 пар ежедневно, кроме воскресенья. Но я привык работать в сложной обстановке, если бы не каждод-

невные ранние подъемы, было бы вообще легко.

Посещение занятий, замечу, было отличным. В этом возрасте люди понимают, зачем идут, знают, чего хотят, и работают по максимуму. С пар как в 17 лет никто не сбегал.

### - Будут ли пожелания к содержанию лекций?

- Хотелось бы получить как можно больше знаний по специальным дисциплинам. Еще - больше работать по документам - изучать ФАПы и технологию работы диспетчера. Необходимы более детальные разборы авиационных происшествий. То есть было бы неплохо, если бы человека изначально целенаправленно готовили к получению первоначального допуска.

Еще думаю, что практику можно вообще убрать. Лучше дать ребятам время подготовиться к госам, нормально сдать экзамены. Это и экономия времени и денег - ведь стипендия всего 5 000 рублей - долго на нее не проживешь. К тому же настоящая практика начинается, только когда приходишь на постоянную работу.

### - Почему ты пошел в РДЦ?

- Во-первых, в РДЦ у меня работает брат, во-вторых, у меня сложилось мнение, что на «Подходе» я буду допускаться дольше.

### - Кстати, сколько времени продолжалась стажировка перед допуском к самостоятельной работе?

- С ноября по май. Я сдал всё с первого раза, думаю, что благодаря инструктору - Сергею Михалеву (смена № 6), да и вообще всему направлению и смене, за что им отдельное большое спасибо! На комиссии главное было не растеряться, а все ответы я знал.

### - Не страшно было начать работать самостоятельно?

- Работа сложная, порой очень нервная. Но всегда найдутся те, кто поможет в трудной ситуации. Хотя нужно рассчитывать прежде всего на себя и только на себя.

### - Ты уже видишь профессию изнутри. Не жалеешь о сделанном шаге?

- Условия работы мне нравятся: и график и отпуск хороший. Один момент - когда я шел на курсы, я рассчитывал на жилищную программу, оплату аренды жилья, подъемные - ничего этого нет. Хотя нам говорили, что мы под эту программу подходим. На практике оказалось, что мы, прошедшие ускоренные курсы, нигде не участвуем. Считаю, что это несправедливо: люди занимаются одним и тем же делом, но на совершенно разных условиях.

О выборе своем нисколько не жалею: да, сразу всё не получается, но надо стараться, верить в себя, отдаваться делу по максимуму. Не боги горшки обжигают, было бы желание добиться успеха, всё остальное приложится!



### - Владимир, а как Вы-то стали студентом в 30 лет?

- Первое образование высшее - Московский институт радиотехники, электроники и автоматики, специальность - вычислительные машины, системы и сети.

Трудовую деятельность начинал в области телекоммуникаций инженером по пусконаладке оборудования связи и доступа в интернет. Спецификой такой работы было отсутствие фиксированного рабочего места: все время занимали командировки. Но постоянное передвижение по различным местам, каким бы это романтичным не казалось, в конечном итоге наскучивает, возникает желание остановиться. И этой остановкой стал родной аэропорт «Внуково», в поселке которого я родился и вырос. С трудоустройством проблем не возникло, должность сетевого администратора вполне соответствовала знаниям и накопленному за период командировок опыту. Уже казалось, что все хорошо и жизнь наладилась, лишь одно немаловажное «НО», постоянно заставляло задумываться о новом месте работы. Это - зарплата, которой катастрофически не хватало. Когда школьные друзья, которые работают в Московском центре диспетчерами МАДЦ Бугаев Алексей и Данилочкин Сергей предложили получить новую профессию, начать все с чистого листа, я с радостью согласился. Обзавестись семьей и детьми я еще не успел, поэтому никаких сложностей с предстоящей поездкой не возникло. Наоборот, пожить год в культурной столице России и получить образование с гарантированным трудоустройством в период кризиса, было отличным предложением. Так я и оказался в 30 лет снова студентом, только уже не МИРЭА, а Санкт-Петербургской Академии Гражданской Авиации.

### - Сложно было на новом месте, в новом положении?

- Все, кто приехал туда, были взрослыми людьми, знали, чего хотят от учебы, поэтому друг другу с удовольствием помогали.

### - Были предметы, которых не хватало?

- В целом курс был очень хороший, не было ничего лишнего и никаких переборов, очень достойная и теоретическая и практическая подготовка. Причем нам давали лучших преподавателей, по сравнению с теми, кто обучался 5 лет. Больше всего из преподавателей мне импонировал Затонский В.М., который курирует проект. Он заставлял нас учиться, давал советы, помогал, очень трепетно относился к нашей подготовке. Каменный - тренажерная подготовка. Отдельное спасибо - кафедре английского языка:

нам разрешали бесплатно заниматься на дополнительных курсах, хотя они платные, английского было много в самой программе, плюс Госкорпорация по нашей просьбе организовала еще одни дополнительные курсы. Благодаря этому, все получили 4-й или минимально 3-й уровень.

### - Где ты жил? Устраивали условия проживания?

- Я жил в общежитии. Большой плюс, что все мои однокурсники жили в одном блоке. Помогали друг другу. Все обязанности были распределены: одни убираются, другие готовят, я, например, ездил за продуктами. В общежитии мне очень нравилось: все рядом: до учебных корпусов 3 минуты и стадион рядом - можно погулять, побегать, в волейбол поиграть.

После академии вся учеба началась заново. Нужно изучать особенности Московской зоны - самой сложной в стране, особенности системы «ТЕРКАС».

### - Сложно было начать самостоятельную работу?

- Я хотел прийти на канал более уверенным в себе, поэтому ходил на тренажер в 2 раза больше, чем положено. Никто мне не отказывал - инструкторы, переводчики английского языка всегда помогали, давали необходимую информацию. Вообще в тренажерном центре работают очень грамотные люди.

### - Ты работаешь в РДЦ? Почему не в АДЦ?

- Сначала хочу поработать в РДЦ, приобрести основные навыки, потом, может быть, переведусь в АДЦ.

### - Стажировка в смене показалась сложной?

- Я не могу сказать, что было легко. Сначала работаешь с инструктором, потом садишься и изучаешь документы, и такой темп минимум на полгода. В смене учеба более интенсивна, так как ты проходишь и теоретическую и практическую подготовку одновременно. Я считаю персонал смены № 3 РДЦ очень высококвалифицированным, в особенности руководитель полетов Нестеров Александр Борисович имеет большой опыт в подготовке молодых специалистов. Благодаря ему, а также старшему направлению Рафаилу Юсуповичу Мавлянбердиеву и моему инструктору Зуеву Антону я получил допуск к самостоятельной работе. Они постоянно занимались со мной, отвечали на вопросы. И сейчас они продолжают помогать мне.

### - Были особо напряженные моменты?

- Недавно, когда я работал на месте диспетчера ПК, у воздушного судна произошел отказ генераторов и как следствие отказ радиосвязи, совсем как с ТУ-154, который совершил аварийную посадку в Ижме. Но в данном случае экипаж смог благополучно запустить аварийный источник питания, и все завершилось благополучно.

### - Не жалеешь о сделанном выборе?

- Конечно, нет. Работа мне нравится, хотя и очень ответственная. Из плюсов могу отметить - удобный график работы, дотации на питание, медицинскую страховку, хорошую зарплату, стабильность. Есть возможность бесплатно ходить в тренажерный зал, плавать, играть в волейбол, баскетбол, футбол. Все это делает работу в Московском центре очень привлекательной. Поэтому надеюсь проработать здесь как можно дольше, и верю, что всё у меня получится.

Специальность «Аэронавигационное обслуживание и использование воздушного пространства» (диспетчер УВД) можно получить в Москве, Санкт-Петербурге и Ульяновске:



Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА)  
www.mstuca.ru



Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации (СПбГУ ГА)  
www.academiaga.ru



Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (УВАУ ГА)  
www.uvauga.ru

Сайт МЦ АУВД: [www.atcm.ru](http://www.atcm.ru)

Отдел организации профподготовки персонала МЦ АУВД:  
Тел. (495) 436-26-91, E-mail: 2212@atcm.ru