



## Первым делом самолеты



Взлететь самолету в небо и совершить безопасный полет помогают десятки специалистов наземной службы аэропортов. Среди них особую роль играет руководитель полетов, который обеспечивает своевременность, регулярность, безопасность и экономичность воздушных судов. Ветеран труда Анатолий Посуховский в этой должности проработал не один десяток лет.

### РАЗБОР, ИНСТРУКТАЖ ЗАПИСЫВАЛИСЬ НА МАГНИТОФОННУЮ ЛЕНТУ

- Руководитель полетов - фигура в гражданской авиации значимая. Он организует воздушное движение и управляет, начиная от готовности самолетов к взлету и до их посадки в аэропорту назначения. Его деятельность связана даже не столько с непосредственным управлением воздушным движением, сколько с координацией работы всех служб аэропорта, обеспечивающих полеты, - рассказывает Анатолий Мефодьевич. - Используя авиационную радиосвязь, он находится на постоянной связи с экипажами. Как правило, руководителем полета должен быть опытный диспетчер, имеющий доступ к управлению воздушным движением и опыт руководителя сменой в качестве старшего диспетчера. Если командир воздушного судна несет ответственность за жизнь пассажиров и членов экипажа, то руководитель полетов отвечает и за его жизнь в том числе. Помимо этого, следит за тем, чтобы самолеты летали в соответствии с графиками движения. Я проработал в авиации долгие годы и не жалею, что отдал свои силы и здоровье на становление службы движения в Котласском ОАО.

Моя задача была лично осматривать и давать заключение о готовности аэродрома к приему и выпуску самолетов: указывать состояние взлетно-посадочной полосы, радиотехнических и других средств связи, готовность экипажей воздушных судов к полетам. В случае необходимости устанавливал ограничения и запреты на полеты, по радио давал пилотам распоряжения и информацию. На рабочем месте имеется временной график планируемых полетов и вся другая информация, необходимая для управления полетами: рекомендуемая высота, скорость самолета, расчетное время вылета/прибытия, запас топлива и т.д. Важно в работе также и взаимопонимание экипажа с диспетчером. После осмотра полосы, перед

началом работ, мной проводился инструктаж смены в присутствии представителей авиационной метеорологической станции, гражданской базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС), аэродромной и энергослужбы, дежурного штурмана. Дежурный синоптик знакомил заступающую смену с фактической погодой и прогнозом по району полетов, на запасных аэродромах, аэропортах вылета. Представители базы ЭРТОС и энергослужбы докладывали о готовности к работе радиотехнических средств связи, аэродромная служба докладывала о состоянии аэродромного поля и коэффициент сцепления. Если не возникало проблем, инструктаж заканчивал словами: «Смена к управлению воздушным движением готова». Какую задачу поставит руководитель полета, такую смена и будет выполнять. После, по итогам работы смены, проводился разбор, где высказывались отдельные замечания службам и диспетчерам (если таковые имелись). Каждый разбор и инструктаж записывались на магнитофонную ленту, если что-то случалось, шло через секретный отдел и не разглашалось. Существуют три составляющие успеха в работе любого руководителя полетов - профессионализм, ответственность и принципиальность.

### ДОЛОЙ «ДЕДОВСКИЙ СПОСОБ»

— К безопасности полетов стали предъявляться повышенные требования в связи с появлением самолетов Як-40 и Ан-24. Особенно это касалось подготовки к полетам взлетно-посадочной по-

лосы в осенне-зимний период. До 1973 года служба движения не имела спецмашины руководителя полетов и приборов для замеров коэффициентов сцепления, и готовность летного поля определялась «дедовским способом». Перед посадкой руководитель полетов выезжал на машине аэродромной службы, она разгонялась до скорости 40 км/ч и тормозила. Если ее не разворачивало, значит, нормально: полоса готова к приему самолетов. Или еще проще: вылезали из машины и подошвой с усилием проводили по асфальту, если не скользила - взлетно-посадочная полоса в порядке. Такая примитивная оценка без последствий не могла долго оставаться, и в октябре 1973 года самолет Як-40 после посадки выкатился на концевую полосу безопасности. Пробежав еще 60 м, он благополучно остановился, без поломок и повреждений. Уже на следующее утро я увидел на перроне машину руководителя полетов с прибором для замера коэффициентов сцепления.

### УСПЕТЬ СПАСТИ ЧЕЛОВЕКА

- Руководитель полета наделен большими правами и немалыми обязанностями, которыми надо уметь и разумно пользоваться - особенно в неординарных случаях. В 1978 году из санавиации городской больницы поступил звонок: «Необходимо отправить ближайшим рейсом в областную больницу больного, находившегося в критическом состоянии. Если в течение часа не отправят в Архангельск, будет поздно». Диспетчер службы перевозок, принявшая эту информацию, сообщила, что

регистрация закончилась. Свободных мест не оказалось. В расстроенных чувствах звонит мне: «Анатолий Мефодьевич, что будем делать?» Тут особый случай, в опасности была жизнь человека. Сев на машину, я поспешил к самолету, туда уже доставили пассажиров. Подойдя к скопившимся у трапа пассажирам, представился и попросил двух из них остаться до следующего рейса, который будет через час. Объяснил ситуацию, что надо разместить в самолете носилки с тяжело больным человеком. К моему удивлению - никакой реакции. Не раздумывая, даю команду диспетчеру отдела перевозок не брать на борт двух пассажиров, прошедших регистрацию последними, а авиатехникам - снять два кресла, чтобы поместить больного. Все было организовано и быстро исполнено. Пассажиры, снятые с борта, отправили в Архангельск через час. Как потом оказалось, больного спасли, и он еще долго работал на ответственной должности начальника городской милиции.

### ЛИХОЙ КАЗАК В ЛАОСЕ

- Родом я из хуторка Веселый Ростовской области. Знакомство с авиацией началось во время службы в Советской Армии (1956-1959) в Белоруссии, г. Лида. Когда призвался, нас сразу отправили на уборку целины и только спустя месяцы - обучаться в военно-техническом училище на авиационных техников-механиков в город Вольск Саратовской области. После его окончания обслуживал самолеты МиГ-15, МиГ-17. Демобилизовавшись, вернулся домой. Однажды услышал по радио объявление о том, что 78 отряду ростовского аэропорта требуются механики. Устроился и проработал авиатехником самолетов Ан-2 и Як-12. А в ноябре 1961 года пригласили в отдел кадров аэропорта и предложили поработать авиатехником за границей в Республике Мали. Но как выяснилось позже, что-то изменилось, и нам тайно сказали: «Кратковременная правительственная командировка в Лаос». К тому времени был женат (граждан, не имеющих семей, за границу не выпускали или только на полгода). Пока добирался до Лаоса, в этой азиатской стране началась гражданская война. Наша авиагруппа состояла из двух самолетов Ан-2 и двух экипажей. Самолеты и экипажи наши - из Ленинграда и Рязани, мы - два авиатехника. Жили в здании представительства СССР, в так называемой «Долине кувшинов». В задачу группы входило авиаобслуживание членов правительства и других высокопоставленных чиновников: на Ан-2 их перевозили по местным аэродромам и площадкам в населенные пункты страны. Занимались также и грузовыми перевозками - большей частью перевозили продукты. Моя функциональная обязанность была выполнять предполетную и послеполетную подготовку самолета и находиться на борту в каждом полете бортмехаником. Так как в стране шли военные действия, нас не раз атаковали истребители другой стороны. Через восемь месяцев «гражданской» командировки вернулся в Ростов. Вскоре за выполнение правительственного задания нам были вручены ордена Красной Звезды, командир отряда награжден орденом боевого Красного Знамени.

### ВМЕСТО ШТУРМАНА СТАЛ ДИСПЕТЧЕРОМ

- Я еще был молод (26 лет),

полон сил и серьезно подумывал о получении специального авиационного образования, потому поступил в Ульяновскую школу высшей летной подготовки. Получил диплом диспетчера службы движения (хотя поступал и обучался первое время на штурмана, однако эту специальность на курсе упразднили из-за того, что реактивная авиация развивалась стремительно, и управлять самолетами на воздушной трассе было некому). Первые диспетчеры, в числе которых оказался и я, проходили летную практику. После распределения попал в мезенский аэропорт, регулярные рейсы выполнялись 2-3 раза в день. Сказывалась изменчивость северной погоды, близость моря накладывала отпечаток: от облачности и ветра до солнца и штиля. Погода менялась несколько раз в день - большие трудности для полетов, управления воздушным движением (с приходом зимы базировка самолетов доходила до 15 воздушных судов Ан-2, так как вывозилась навага и мясо оленины, а также другие грузы с многих площадок Мезенского района). Постепенно набирался опыта управления воздушным движением - проработал три года диспетчером. Позже предложили перевод в Котласским руководителем полетов, и в 1968 году приступил к работе на новом месте. Управление воздушным движением осуществлялось с командно-диспетчерского пункта, расположенного на старом аэродроме в черте города. Тогда было три диспетчера и первый руководитель полета Виктор Петрович Волков. Только год спустя в новом котласском аэропорту завершилось строительство и перебазирование всех служб и воздушных судов со старого аэродрома в новый аэропорт.

В то время полеты были интенсивные - за смену порядка 120-130. Рейсы проводились, кроме Мурманска и Петрозаводска, в Волгоград, Пермь, Нарьян-Мар, Ижевск, Ульяновск, Казань, Куйбышев; только в Архангельск Як-40 выполнял до 10 рейсов в день.

### ПРЕДПОЧЛА ХОРУ АНАТОЛИЯ

- Мой стаж в авиации составляет 46 лет. Работа была очень интересная и ответственная, порой ночами на пенсии во сне команды отдавал: «Разрешаю посадку»... Все это время со мной рядом был надежный тыл - сыновья и супруга Вера, которая, к сожалению, ушла из жизни. Так сложилось, что я ей сделал предложение руки и сердца, когда Вера была студенткой музыкального училища - отличной вокалисткой. В это же время ей предложили работу в хоре им. М.Е. Пятницкого. Подумав, она ответила: «Если пойду в хор - не исключено, что со временем голос может пропасть, а замуж зовут всего один раз». Домашний очаг всегда согревал в радости и горести. Работала Вера диспетчером производственно-диспетчерской службы авиационно-технической базы, вспоминаю ее с теплом и благодарностью. Несмотря на то, что работали в одном аэропорту, никогда не вмешивалась в мою службу. В какую бы смену она не заступала, всегда был дома ужин на столе. Сейчас меня радуют внуки и верится в то, что они продолжат мое дело.

### Светлана АЛЕКСАНДРОВСКАЯ.

Фото автора и из архива Анатолия ПОСУХОВСКОГО.