

ВСЕГДА ВПЕРЕДИ САМОЛЕТА

На базе Могилевского аэропорта, который в этом октябре стал структурным подразделением Национального аэропорта Минск, планируют разместить филиал Белорусской государственной академии авиации «Центр подготовки авиационного персонала «BSSA Aviation Training Center». За этим новшеством старший штурман дежурный аэропорта «Могилев» Михаил Калиновский впервые будет наблюдать не с неба и не из рабочего кабинета на земле, а с кресла-качалки на любимой даче.

В нынешнем октябре он ушел на заслуженный отдых. Накануне профессионального праздника Михаил Михайлович вспоминает былое, говорит о судьбе, настоящей «небесной» дружбе и безопасных полетах.

О везении и первом полете

– Штурманское кресло в Ил-62 расположено слева, за спиной командира корабля, а в Ту-134 штурман сидит в отдельной застекленной кабине. Перед ним небольшой столик с подсветом рабочего места. На нем – карты, навигационная линейка НЛ-10 для производства расчетов, транспортир, карандаш.

Но так было когда-то. Сегодня в лайнерах есть современное оборудование, которое работает совместно с вычислительными бортовыми комплексами, поэтому экипажи в основном состоят из двух пилотов. Летчики сами контролируют работу оборудования и при необходимости вносят поправки.

Хорошо помню свой первый самостоятельный полет. Мы тогда перегоняли Ан-2 на авиаремонтный завод в Винницу. У самолета не все пилотажно-навигационное оборудование было исправно: два компаса практически не работали, один лишь магнитный КИ-13 давал более-менее верные показания. Плюс низкая облачность, местами переходящая в туман, из-за чего мы не всегда видели землю, а ведь для Ан-2 важна визуальная привязка к местности. В итоге пришлось понервничать, но мы справились.



О желании летать и «ученой силе»

– Мои родители местные, из Бобруйского района. Отец в свое время окончил военное училище и был летчиком-истребителем. После хрущевского сокращения армии в 1960-х он поехал на молодежные стройки Сибири и осел в Алтайском крае. Но вскоре опять вернулся в авиацию: работал авиадиспетчером в маленьком аэропорту местного значения в Усть-Калманке на реке Катунь.

Позже родители перебрались в Барнаул, где отец работал в службе управления воздушным движением. Затем мы снова вернулись в Бобруйск.

В 1980-м я окончил школу и поехал в Ленинград поступать в Академию гражданской авиации на авиадиспетчера. Но вдруг передумал, захотелось летать: подал документы в Кировоградское

высшее летное училище, в тот год там был первый набор по специальности штурман. Будущая профессия казалась мне крайне ответственной, недаром еще легендарный Валерий Чкалов утверждал: «Штурман – это ученая сила, а пилоты – исполнители ее велений, обычная рабочая сила».

После учебы хотелось попасть по распределению ближе к дому – и меня направили в Могилевский объединенный авиаотряд, где назначили штурманом эскадрильи Ан-2. Это командно-руководящий состав легкомоторной авиации. В то время здесь работали 20 самолетов Як-40 и около полусотни Ан-2.

О расцвете аэропорта и чартерах в Европу

– В небе чаще всего перегонял самолеты в другие регионы. Наши воздушные суда и экипажи помога-

ли Краснодарскому краю, Молдове, Средней Азии, Южной Сибири, «мигрировали» в зависимости от сезонных сельхозработ.

Интересно, что именно на 1980-е пришелся расцвет Могилевского аэропорта: было много самолетов, рейсов, большой штат сотрудников. Основной развал случился в 1993 году. Постепенно от летного отряда осталась только эскадрилья. И хотя летали реже, у нас появилась возможность увидеть мир. Тогда же заключили контракты с африканскими странами. Наши Як-40 работали на Коморских островах, в Нигерии и Гвинее. Мы также выполняли чартерные рейсы в Европу – возили местную футбольную команду «Днепр» на игры в Швецию и Венгрию.

Сегодня в нашем аэропорту нет ни одного своего самолета: в 2000 году остатки могилевской эскадрильи ушли в Минск. С тех пор у меня на-

чалась наземная работа: занимался обеспечением полетов аэронавигационной информацией, а также при необходимости проводил консультации вылетающих экипажей.

О нестандартных ситуациях и привычке помогать

– Авиакатастрофы и авиационные происшествия, как правило, происходят при стечении сразу нескольких причин: человеческий фактор, неисправность техники и влияние внешней среды.

Молодые люди, которые намерены связать свою жизнь с авиацией, должны быть готовы к регулярному самосовершенствованию. Обязаны знать оборудование как свои пять пальцев, чтобы в нестандартных ситуациях уметь проанализировать и принять правильное решение.

А вообще жизнь в авиации накладывает на людей определенный отпечаток. Это свой особый мир. Как говорил один знакомый командир: «Давно пора на пенсию, но никак не могу бросить авиацию, где я еще такое встречу?» В смысле человеческих отношений. Конечно, все разные, но есть главное, что объединяет, – это ответственность за людей. Когда самолет в воздухе, остальные службы на земле работают, чтобы от взлета до посадки с бортом не случилось ничего плохого. Те, кто в небе, должны чувствовать поддержку земли, поэтому постепенно входит в привычку помогать друг другу и не бросать в случае проблем. Нет ничего ценнее жизни – к такому отношению привыкаешь и так же действуешь вне работы.

Виктория БОНДАРЧИК
Фото из архива
Михаила КАЛИНОВСКОГО