

«Когда управляю бортом, не до романтики. Максимальная концентрация и чувство ответственности на пределе» — так описывает свою будущую работу студентка пятого курса Белорусской государственной академии авиации (БГАА) Янина Фурманова. Настоящие герои, предельно внимательные люди с безупречным здоровьем и крепким знанием английского языка — именно на авиадиспетчерах во многом лежит ответственность за безопасность пассажиров самолетов. В канун профессионального праздника «Р» посмотрела, как готовят авиаперсонал в единственном в стране учреждении, выпускающем гражданских авиадиспетчеров.



Фото Владимира ШТАКА



Накануне профессионального праздника «Р» посмотрела, как готовят авиаперсонал в единственном в стране учреждении, выпускающем гражданских авиадиспетчеров

РЕПОРТЕР

←01 НАЙДИ СЕБЯ

Накануне профессионального праздника «Р» посмотрела, как готовят авиаперсонал в единственном в стране учреждении, выпускающем гражданских авиадиспетчеров

РАБОТА ВЫСОКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Английский — до автоматизма

В академии авиации каждый год принимают около 30 курсантов на специальность инженера по управлению воздушным движением. Проще говоря, авиадиспетчера. Начиная с первого выпуска 1999 года подготовили уже более 500 специалистов этой профессии. Для поступления будущие курсанты сдают три ЦТ: белорусский или русский язык, математику и английский язык. В этом году проходными на бюджет стали 326 баллов и 293 — на платную форму получения образования. Но это не все: важно пройти ВЛЭК — врачебно-лётную экспертную комиссию. Будущий авиадиспетчер должен быть здоров, проверяют даже состояние зубов! Острая боль

модернизированное программное обеспечение и международную платформу Flightradar в ситуативно-виртуальный учебный тренажерный комплекс. Через проектор выводим картинку на экран. В онлайн-режиме видно передвижение реальных воздушных бортов. Известны их позывные и эшелоны (определенная высота, в пределах которой летит самолет). Курсантам дается задача, например, разрешить набор высоты судну Belavia 1200 с учетом структуры воздушного пространства. Задача должна быть выполнена с соблюдением всех правил Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Кстати, ИКАО решила, что все переговоры между авиадиспетчерами и пилотами должны вестись исключительно на английском языке. Поэтому владение иностранным у будущих специалистов должно



Начиная с первого выпуска 1999 года в академии авиации подготовили более 500 специалистов по профессии авиадиспетчера.

преддипломной семинедельной практике учащиеся знакомятся с работой и отработывают свои навыки в РВП по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация» — основан заказчике кадров. Там установлен современный тренажер. На нем проходят обучение уже состоявшиеся авиадиспетчеры, а курсанты могут проверить свои знания и навыки.

аэропорту Минск, сомнения развеялись. Поняла: стать авиадиспетчером — это мой главный план на жизнь.

Янина — отличница, поэтому с легкостью рассказывает обо всех сложных терминах, нюансах и правилах работы. Например, на каждом этапе полета бортом управляют разные диспетчеры. При рулении самолета на перроне процесс кон-

Он, в свою очередь, контролирует до эшелона 80 — это 2450 метров. Тогда принимают подход, управление этим диспетчером идет до 5800 метров, — Янина рассказывает быстро, не сбиваясь, на одном дыхании. Демонстрирует знания, которые крепко отложились в голове.

Не запутаться в линиях

В одном из кабинетов висит карта. Она выглядит необычно: полностью разноресна и расчерчена разными способами. Это структура воздушного пространства. Оно классифицируется в пределах нашей страны на два класса: С и Е. В первом случае производится диспетчерское обслуживание поддевином «Вижу, слышу, управляю». Во второй ситуации диспетчер только слышит пилота. Дело в том, что установленные докаторы на малой высоте не видят воздушное судно. Это происходит из-за кривизны земли. Но с помощью ретрансляторов борт слышно с высоты в 100 метров.

— Ниже эшелона 95 (это 2900 метров) идет полотно-информационное обслуживание. То есть у диспетчера есть план: ему докладывают о взлетах и маршрутах, информируют, чтобы воздушные суда, взаимодействуя между собой, не столкнулись, — указывает на линии на карте, рассказывает Алексей Дубовский. — Выше над страной самолеты следуют по воздушным трассам, по ним управляют диспетчеры контроля. Они делятся на три сектора: север, юг и запад. И между ними по границам идет передача управления.

Среди курсантов академии есть и те, кто продолжает дело родителей. Говорят, это примерно 20 процентов от всех учащихся авиадиспетчеров. Немало! Один из них — Сердар Балтаев. Он учится на пятом курсе на кафедре организации воздушного движения. Парень приехал из Туркменистана. Говорит, в новой для него стране быстро освоился.

— Были некоторые опасения, что, как иностранец, не смогу адаптироваться. Но после знакомства с одноклассниками понял, что зря переживал, — Сердар рассказывает на чистейшем русском языке, соблюдая падежи и склонения. Его мама по образованию учитель русского языка. Она и обучила сына. — Мой отец более 40 лет работал авиадиспетчером в Туркменистане. Где-то в 1950-е годы, после окончания своего обучения, отец приехал в Минск на практику, поэтому примерно знал, как здесь идет учеба. Он посоветовал поступать сюда.

Сестра и брат Сердара учились в Гомеле. И поступление в Минск означало, что с родными он будет видеться чаще. В самом же Туркменистане парень последний раз был два года назад. Там остались родители. Даже на каникулах из-за коронавируса полететь домой не может. Хотя, признается, очень скучает.

Наталья ТЫЧКО
tychko@sb.by



В академии есть несколько тренажеров. С их помощью моделируют ситуации, подобные тем, что учащиеся встретят на будущей работе.

отвлекает от работы, а ослабить концентрацию внимания недопустимо, в противном случае возможно авиапроисшествие. Чтобы в нужный момент специалист с высокой долей вероятности справился со стрессовыми ситуациями, авиадиспетчеры получают допуск и у психотерапевта. На прохождение всех тестов у этого врача в среднем уходит около трех часов! Кажется, самая здоровая молодежь учится в академии авиации... Кстати, территория заведения — 16 гектаров, из них 2500 квадратных метров отведены на учебный аэродром. Огромное внимание уделяют практике курсантов. Ведь от того, насколько кадры подготовлены к работе в реальных условиях, зависит безопасность пассажиров самолета. В академии есть несколько тренажеров. С их помощью моделируют ситуации, подобные тем, что учащиеся встретят на будущей работе.

— Все тренажеры, которые используются для подготовки, включают в себя взаимодействие диспетчеров и пилотов. То есть, работая в малых группах, кто-то из студентов управляет самолетом, другие — полетом, — обрисовывает учебный процесс заведующий кафедрой организации движения и обеспечения безопасности на воздушном транспорте БГАА Алексей Дубовский. — Также мы объединили

быть практически на уровне родного. В этом году преподаватель английского языка Ирина Швайко отмечает важную дату — 26 лет работы в академии авиации. Кстати, в учреждении есть традиция: в день академии, который празднуют первого октября, аудиториям присваивают имена наиболее отличившихся работников БГАА. Ирина Швайко — следующий претендент на такое почетное поощрение. Она стояла у истоков изменения требований к изучению языка для авиадиспетчеров в нашей стране.

— Курсанты проходят несколько дисциплин на иностранном языке — авиационный английский, профессионально ориентированный английский и ведение фразеологии радиообмена на английском. Она на каждом этапе полета разная, — посвящает в тонкости своего дела Ирина Швайко. — Системная практическая отработка фразеологии проходит через моделирование ситуаций между курсантами, когда один — пилот, а второй — авиадиспетчер. Для этого мы выводим большое количество учебного времени, чтобы ребята довели знание английского до автоматизма.

Нюансы и правила работы

Кроме того, два раза в год на третьем и четвертом курсах, а также

«Среди курсантов академии есть и те, кто продолжает дело родителей. Говорят, это примерно 20 процентов от всех учащихся авиадиспетчеров. Немало!»

— Этот тренажер позволяет ощутить реальную нагрузку диспетчера, ведь одновременно на управлении могут быть 5–6 бортов, — рассказывает Янина Фурманова. Она и не мечтала стать авиадиспетчером, в планах был экономический факультет. Но, узнав про авиационную академию, поменяла решение. Душа

контролирует диспетчер руления. За взлет и посадку отвечает диспетчер старта, за заход на посадку и выход из зоны перрона несет ответственность диспетчер круга. А диспетчер районного центра управляет всеми судами выше определенного эшелона. Думали, это все? Нет, пересечение относится только к тому,



Все тренажеры, которые используют для подготовки, включают в себя взаимодействие диспетчеров и пилотов. То есть, работая в малых группах, кто-то из студентов управляет самолетом, другие — полетом.

потянулась к авиуправлению. Сама Янина называет эту случайность счастлиливой и за пять лет, признается, ни разу не пожалела о сделанном выборе. — Конечно, думала об ответственности, которую несет специалист. Честно, до второго курса боялась — вдруг не справлюсь. Но после практики в Национальном

когда самолет находится в зоне аэропорта...

— Руление идет до ВПП (взлетно-посадочной полосы), потом за дело берется диспетчер старта. Он управляет до высоты 400 метров, тогда самолет набирает минимальную безопасную высоту и может перейти на связь с диспетчером круга.

Фото Владимира ШТАКА