

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

ХОЗЯЕВА АЭРОДРОМА

В июне 2019 года в Национальном аэропорту Минск появилось новое подразделение – аэродромно-технический комплекс. Реорганизация заключалась в том, что к уже существующей аэродромной службе присоединили два транспортных участка – снегоуборочной техники и службы спецтранспорта. Сегодня ATK в полной мере оснащен всем необходимым для выполнения задач по содержанию аэродрома.

Попасть во владения ATK можно исключительно через КПП. Ведь это – внутренние территории аэропорта.

– Мы – хозяева на аэродроме, включающем в себя взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны. Это – почти 600 га, которые досматриваем, холим и леем, – поясняет заместитель начальника аэродромно-технического комплекса Александр Франюк.

По пути в офис службы Александр Александрович начинает рассказывать о значении ATK в обеспечении жизнедеятельности аэропорта. А примеры – все здесь, на виду. Бригада рабочих устраняет дефекты на искусственных покрытиях. На вооружении – полный комплект современной дорожно-строительной техники. Трактор с прицепной роторной косилкой производит покос травы на приаэродромной территории. А навстречу нам движется уникальная вакуумная уборочная машина. В службе ее называют пылесосом, поскольку она собирает посторонние мелкие предметы, оказавшиеся на аэродроме, – камешки, остатки растительности, насекомых. Искусственные покрытия должны быть идеально чистыми.

В составе ATK – пять участков: аэродромный, механизации, снегоуборочных машин, ремонта дорожной и санитарно-технической территории, ремонта искусственных покрытий. Режим работы – круглосуточный.

На аэродроме – своя дорожная сеть с соответствующими знаками и разметкой, нанесением которой занимается также аэродромно-технический комплекс. Скорость транспортных средств здесь ограничена 20 км/ч. При трудоустройстве каждый водитель проходит специальное обучение, стажировку, сдает экзамен и получает допуск к движению по аэродрому.



Начальник ATK Анатолий Валюк (справа) и ведущий инженер Николай Степанович



Заместитель начальника ATK Александр Франюк

Тем временем подъезжаем к стоянке спецтехники ATK, где есть на что посмотреть и чему изумиться.

– Может, и не по последнему слову, но оснащение у нас хорошее, – подчеркивает наш собеседник. – За службу однозначно не обидно. Коллеги из других аэропортов даже завидуют нам.

Все 80 единиц техники, конечно, упомянуть невозможно. Назовем лишь те, о которых нельзя не сказать.

Раритет ATK – тепловая машина, которую прозвали Змеем Горынычем. Заводская установка с авиационным двигателем способна мощной тепловой струей (800°C) растапливать лед толщиной до 70 см (!) независимо от температуры наружного воздуха. Когда-то, в советское время, использовали очень часто. Но технология работы слишком затратная, поскольку требует большого расхода керосина.

– Сегодня мы редко прибегаем к ее помощи. Естественно, стараемся не допускать образования большой наледи. Но если вдруг возникает потребность, выгоняем из ангара, – говорит Александр Франюк.

Горынычу уже около 40 лет. Но по внешнему виду никак не скажешь: аккуратный, ухоженный. На нашу ремарку замначальника ATK отвечает:

– Так мы смотрим технику. У нас очень строго соблюдается регламент по ее обслуживанию.

Старые тепловые машины сегодня заменяют современные снегоуборочные. Они более экологичные, экономичные и практичные, а самое главное – multifunctional. Так, летом с их помощью производится продувка покрытия взлетно-посадочной полосы, рулевых дорожек и перрона с целью уборки мусора. Зимой отвалом они укладывают снег в валы, затем подметают щеткой и сдувают с покрытия его остатки. Аналогичным образом могут сметать наледь после обработки специальными реагентами. Следом за ними роторы сбрасывают снег и лед на зеленую территорию, а самосвалы вывозят на специально выделенные площадки. Таких универсальных снегоуборочных машин в службе – уже 12. Тем не менее планируется приобретение дополнительных.

– Для поддержания аэродрома в годном эксплуатационном состоянии мы постоянно обновляем технику: каждый год покупаем по одной-две единицы. Чем новее машина, тем меньше риск возможной неисправности. Перед посадкой самолета на очистку ВПП от снега дается 10 минут. У нас все направлено на безопасность, чтобы воздушные суда могли безаварийно взлетать и совершать посадки, – резюмирует Александр Франюк.

Чистота – залог безопасности



Тепловая машина времен СССР по прозвищу Змей Горыныч



Исходя из особого характера работы в аэропорту, принципиально важно, чтобы задействованная на обслуживании самолетов техника была готова к эксплуатации в любую минуту. Оптимальный вариант в зимних условиях — размещение ее в отапливаемых ангарах для возможности сразу завести двигатель и выехать на задание.

Еще одна фишка подразделения — склад для хранения зимних реагентов. Редко в каких воздушных портах созданы такие условия, как в нашем национальном. Для информации: на искусственных покрытиях аэродрома в качестве противогололедных материалов ни в коем случае не используются песок или песчано-соляные смеси, как на автомобильных дорогах. Только специальные авиационные реагенты для борьбы с зимней скользкостью, отвечающие всем требованиям безопасности и для воздушных судов, и для окружающей среды, и для искусственных покрытий, на которых, к слову, не должно оставаться ни песчинки.

Знакомство с АТК продолжаем в кабинете начальника аэродромно-технического комплекса Анатолия Валюка. В аэропорту он трудится 11 лет, последние пять — в качестве руководителя подразделения.

— Хозяйство у нас очень большое, — рассказывает Анатолий Иосифович. — В штате — 170 человек: 80 водителей, 26 трактористов, остальные — аэродромные и дорожные рабочие. Несмотря на большие объемы, с поставленными задачами справляемся.

Особенность трудового ритма АТК — зависимость от складывающихся метеословий. Особенно сложные переходы температуры через 0°C. Это — «идеальные» условия для образования гололеда.

— За несколько минут мы должны добиться необходимого коэффициента сцепления колес самолета с покрытием. Порой для этого приходится прикладывать максимум усилий, — отмечает Анатолий Валюк. — Позапрошлой зимой случился такой гололед, что химия не справлялась. Пришлось пригнать Змея Горыныча.

Важно и то, что АТК — единственное подразделение авиапредприятия, которое выполняет функции по определению годности элементов аэродрома к эксплуатации. И отвечает за это даже не руководитель, а ведущий инженер по аэродромному обеспечению. Таких сотрудников в штате службы — пять. Они прошли специальную подготовку и имеют положительное заключение Департамента по авиации Минтранса. Трудятся поменно. Их задача сводится к постоянному контролю за состоянием элементов аэродрома. Практически всю смену ведущий инженер проводит на летном поле, подмечает участки, где необходимо приложение сил, и вызывает нужную технику. Работы производятся под его личным надзором.

— Именно он главный человек на аэродроме, поскольку на него возложены самые ответственные функции, — дополняет начальник службы. — А все мы обязаны обеспечить этот процесс трудовыми ресурсами, исправной техникой, наличием необходимых реагентов для того, чтобы аэродром у нас всегда был открыт и годен к полетам.

Выходит, и правда, АТК — сверхважное звено в командной работе воздушной гавани, где имеет значение вклад каждого подразделения.



Устранение дефектов на искусственном покрытии

Первое пятилетие аэродромно-технического комплекса решили отметить установкой памятного камня. Это одновременно и благоустройство прилегающей территории, и чисто символическое действо по случаю юбилея. Инициативу в коллективе поддержали, запланированное реализовывали вместе, что, безусловно, является хорошим знаком. Значит, существовать службе многие лета на благо аэропорту и авиационной безопасности



Гостеприимно встретят

В рамках Года качества государственное предприятие «Белаэронавигация» осуществило масштабную модернизацию аэровокзального комплекса одного из своих филиалов — аэропорта Витебск.



Обновлены фасады и кровля основного здания воздушной гавани, а также кафе «Полет», благоустроена территория, разбиты цветники, создана детская площадка.

Реализация проекта стала возможна благодаря тесному сотрудничеству и огромной поддержке Витебского областного исполнительного комитета в лице губернатора Александра Субботина и лично министра транспорта и коммуникаций Алексея Ляхновича.

Сделанное — это еще один шаг в развитии, который открывает новые перспективы для региона, что в конечном итоге будет содействовать увеличению объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок из областного центра, повышению уровня обслуживания пассажиров.

■ Отличной новостью для жителей города и области стало возобновление авиакомпанией «Белавиа» программы чартерных рейсов из аэропорта Витебск. Полеты мгновенно обрели популярность, поскольку это очень удобно для витебчан и открывает новые возможности для путешествий и отдыха.



Витебский аэропорт скоро станет главными воздушными воротами XI Форума регионов России и Беларуси, который пройдет с 27 по 28 июня. В этом году впервые площадками масштабного международного мероприятия будут одновременно несколько белорусских городов — Витебск, Полоцк, Новополоцк. Его основная тема — роль межрегионального сотрудничества в построении инновационной экономики Союзного государства.

Обновленный аэропорт готов к приему почетных гостей и гарантирует всем участникам форума высочайший уровень обслуживания и комфорта. Кроме прочего, будет обеспечен оперативный трансфер гостей к локациям проведения выставочных и презентационных мероприятий.

Словом, авиаторы не окажутся в стороне от важнейшего регионального события года и помогут представить социокультурный и экономический потенциал Беларуси в лучшем свете.