



# АМСГ ЧЕЛЯБИНСК: ВСЕХ НАС ОБЪЕДИНЯЕТ ОТНОШЕНИЕ К ДЕЛУ



**Наталья ОСИПОВА,**  
синоптик 1-й категории

Ни один вид деятельности человека, особенно транспортной, не зависит настолько от явлений погоды, как зависит от них работа авиации. В 1932 г. постановлением Совета народных комиссаров метеорологическое обеспечение гражданской авиации было возложено на Единую гидрометеорологическую службу СССР. Это привело к организации регулярных метеорологических наблюдений при аэропортах. В 1932–1933 гг. было принято совместное решение Центрального управления Единой гидрометеорологической службы СССР и ГУ ГВФ о создании в основных аэропортах прогностических подразделений. Первые такие подразделения назывались «Бюро оповещений». В дальнейшем их название изменялось: «Авиационно-метеорологическое бюро» (АМБ), «Метеорологическая станция» (МС), а в 1939 году им было присвоено название «Авиационно-метеорологическая станция гражданская» (АМСГ).

В Челябинске первый пассажирский авиарейс был осуществлен 5 августа 1930 г. по маршруту Свердловск–Челябинск–Магнитогорск. В 1938 г. был построен аэропорт в районе посёлка Шагол, с которого выполнялись рейсы и гражданской, и военной авиации. Документы, впервые упоминающие авиационную метеорологическую станцию, датируются 23.03.1942 г. Из метеорологического оборудования для обслуживания рейсов — только метеоплощадка с набором стандартных метеорологических приборов: барометр, термометр, гигрометр, флюгарка, анемометр и др. За остальными важными метеоэлементами техники наблюдали визуально. Синоптики, обеспечивающие авиацию, располагались тогда на улице Могильниковской, 105, в районе нынешнего Центрального рынка. Прогнозы передавались по телетайпу, а резервным каналом связи был даже не телефон, а... морзянка (вряд ли кто из нынешних синоптиков сможет передать прогноз азбукой Морзе).

В конце 1953 года были разделены гражданский и военный аэродромы: военный остался рядом с посёлком Шагол, а гражданский был построен рядом с железнодорожной станцией Баландино. Тогда же сооружены радиоцентр и служебное здание, в котором размещались основные службы и командование. 14 января 1954 г. по заданию территориального управления гражданской авиации Уральским управлением гидрометеорологической службы была обустроена метеоплощадка в аэропорту Баландино. Так было положено начало взаимному сотрудничеству между авиаторами и метеорологами в подготовке первых полетов с аэродрома Баландино.

Метеоплощадка (психрометрическая будка, два флюгера, осадкомерное ведро, прожектор) была в ста метрах на восток от КДП, барометр — в здании КДП, у синоптиков. Летом 1954 года было построено помещение для добычи и хранения водородной смеси, и начались регулярные шаропилотные наблюдения за направлением и скоростью ветра по высотам и за высотой нижней границы облачности (ох, эти «шарики»!): наблюдения проводились каждые 3 часа, круглосуточно, практически в любую погоду. Каждый выпуск «шарика» сопровождался установкой теодолита, площадка для него была огорожена забором со створками, которые открывались с наветренной стороны. В 1956 году сделали деревянную будку, и теодолит был установлен стационарно. По воспоминаниям ветеранов, для выпуска шара-пилота готовили фонарики, на дно которых крепили горящую свечку. Это «сооружение» нужно было привязать к оболочке, наполненной водородом, и при этом не загасить свечу. Шар-пилот выпускали и вели за ним наблюдение, пока он был виден. Данные наблюдений высылались в Свердловск (нынешний Екатеринбург) и использовались как радиопилотные. Время выпуска и наблюдения — 1...1,5 часа, столько же занимала обработка. В то время в аэропорту полеты выполнялись на самолетах Ан-2, Ли-2, Ил-14, По-2, Як-12.

Первая взлетно-посадочная полоса (ВПП) была грунтовой. Вылетающие из Челябинска экипажи обеспечивались прогнозами погоды. Наряду с обычными рейсами до 1962 года в аэропорту производились полеты для

разведки погоды. Информация с бортов этих воздушных судов использовалась при составлении прогнозов. В 1962 году была введена в строй бетонная ВПП. Увеличилось количество рейсов. Аэропорт смог принимать и выпускать воздушные суда современных типов. Изменилась работа и у метеорологической службы. Каждому экипажу, независимо от продолжительности полёта, вручались бланки АВ-5 с прогнозами условий по маршруту (району) полетов. Синоптические карты принимались по радио, и качество их оставляло желать лучшего.

В 1963 году близи полосы был оборудован диспетчерский пункт. Начались первые инструментальные наблюдения — «ИВО-облако», прожектор ПИ-45 (для измерения высоты облаков), ДМС М-49. Помещением для метеонаблюдателя служила маленькая будка, больше напоминавшая вагончик. На авиалиниях появились самолёты Ил-18, Ту-104. Для метеобеспечения воздушных судов высотной авиации стали использоваться прогностические карты АКП-1. С 1965 года стали регулярными наблюдения за горизонтальной видимостью и высотой нижней границы облачности на ближних приводах (до этого дальность видимости можно было определять только по щитам). В сложных метеоусловиях наблюдатели выезжали на БПРМ и по радиации передавали данные о погоде.

С 1966 года началась передача фактической погоды по УКВ-каналу в эфир для экипажей пролетающих судов. В 1967 году начался приём аэросиноптического материала по проводу из Свердловска. Наконец-то ручная наноска карт была отменена, качество синоптических карт заметно улучшилось. В том же 1967-м были установлены РДВ-1 (регистраторы дальности видимости) вдоль ВПП. С 1968-го были открыты два канала системы прямых авиационных связей (СПАС): Новосибирск–Челябинск–Свердловск и Свердловск–Челябинск–Новосибирск для приёма погоды и прогнозов из других аэропортов, а 22 августа 1968 года был открыт прямой телеграфный канал (Центральный Телеграф–АМСГ Челябинск) для приёма и передачи штурмовой информации с метеорологических точек Уральского региона и сопряженных территорий. С этого времени на АМСГ появилась своя радиоаппаратура. Это было очень важно для оперативного оповещения авиадиспетчерской службы и экипажей ВС, находящихся в воздухе, об опасных явлениях. В это же время начались наблюдения за погодой в зависимости от рабочего курса. В построенных деревянных зданиях СДП были оборудованы помещения для метеонаблюдателей, диспетчера старта и связистов. В октябре 1975 г. начала работу метеорологическая радиолокационная станция (МРЛ-2), которая была закрыта в 1990-е годы и, к большому сожалению синоптиков, не восстановлена. В разное время на МРЛ работали: старший инженер Русаков Н.Н., инженеры Носова А.Г., Ильина Т.В.; техники Кузьмина В.П., Штарк Н.В. и многие другие.

В 1978 г. был построен двухэтажный стартово-диспетчерский пункт (СДП) вблизи торца ВПП МК271. Здесь уже были размещены датчики приборов для дистанционного наблюдения за горизонтальной дальностью видимости. Был организован ОПН (основной пункт наблюдений на аэродроме). Чуть позже стало возможным выполнять измерения нижней границы облаков на БПРМ с обоих торцов ВПП с помощью дистанционных приборов. В течение последующих лет продолжал совершенствоваться приборный парк: появилась станция КРАМС, приборы ДВО, М-127 и т.д.

Не обошло стороной нашу АМСГ время разрушения и нестабильности 1990-х. Приборный парк приходил в негодность, месяцами работники не получали зарплату, и никаких надежд на перемены к лучшему.



Метеорологическая площадка на ОПН 270





*Садардинова Ф. М., техник-метеоролог*

В июне 2003 года по инициативе самих работников АМСГ Челябинск вошла в состав АНО «Уральское Метеоагентство», в июне 2006 года в состав Уральского филиала АНО «Метеоагентство Росгидромета», а с июня 2011 года АМСГ Челябинск – подразделение Уральского филиала ФГБУ «Авиаметтелетком Росгидромета». С того времени АМСГ была оснащена новейшими приборами, аппаратурой, компьютерной техникой. Сейчас в приборном арсенале АМСГ практически самое современное оборудование: автоматическая система АМИС-РФ, дистанционные приборы дальности видимости третьего поколения (ФИ-3), датчики ветра ИПВ, измерители нижней границы высоты облаков (ДВО-2, РВО-5) – разработки отечественных приборостроителей. В качестве измерителей температуры, влажности, давления, направления и скорости ветра используются надежные в эксплуатации, соответствующие жестким требованиям, предъявляемым к приборам, датчики финской фирмы Vaisala.

Для получения информации о погоде любого аэропорта мира существуют каналы связи с программным обеспечением «Митра-Гис-МЛ», АСПД (автоматизированная система получения данных), АФТН (сеть авиационной фиксированной электросвязи). Для получения качественного аэросиноптического материала, результатов расчетов численных моделей метеорологических полей, получения регулярных сводок прогнозов и фактической погоды, штормовых сообщений используется высококачественное программное обеспечение мирового уровня (сбор/обработка) ПО «ГИС-



*Битюкова Ю. В., техник-метеоролог*

МЕТЕО». В настоящее время «ГИС-МЕТЕО» является основным инструментом дежурного синоптика на АМСГ для обеспечения экипажей ВС и авиадиспетчеров метеорологической информацией. Интернет помогает отслеживать данные космических спутников. Коллектив старается не отставать и быть в курсе достижений современных технологий. Авиационные метеорологи получают квалификацию и проходят обучение в соответствии с руководящими принципами ВМО.

Синоптики круглосуточно осуществляют мониторинг погоды и прогнозирование на аэродроме, по маршрутам и районам полетов зоны ответственности Челябинского РПИ. В течение суток дежурная смена выпускает и передает регулярные и специальные сводки погоды по аэродрому Челябинск, прогнозы (TAF) по аэродромам Челябинск и Магнитогорск (FTи FC), прогнозы в формате GAMET по Челябинскому и Магнитогорскому РПИ. При необходимости выпускаются предупреждения по аэродрому и штормпредупреждения (SIGMET) по зоне, с целью предупреждения об опасных для авиации явлениях погоды.

Сегодня в практике синоптиков АМСГ Челябинск используются технологии численного прогноза, обширная информационная база для оценки текущего состояния атмосферы, автоматизированные методы расчетов метеорологических явлений. Специалистами АМСГ выполняются требования и стандарты ВМО и ИКАО по обслуживанию органов управления воздушным движением, служб аэропорта и авиаперевозчиков. Проведена большая ра-



*Мы не только работаем, но любим и отдохнуть все вместе*

бота по внедрению системы оценки качества авиационно-метеорологического персонала, реализуется внедрение в практику метеообеспечения авиапользователей новых компьютерных технологий. Новейшее оборудование, современные технологии — все это, конечно, очень важные составляющие успеха в деятельности предприятия, но основным были и есть люди.

Это самое главное достояние нашей службы. Люди, посвятившие жизнь «Челябинскому Метео», конечно, особенные. Особенности, потому что обычные не будут работать на одном месте по 20–40 лет. За небольшую, мягко говоря, очень скромную, зарплату, ночами, в праздничные и выходные дни, в любую погоду и непогоду. Всех, кто работал и работает на «Метео» в Челябинске, к сожалению, перечислить невозможно, придётся писать целую книгу (может, когда-нибудь мы это и сделаем).

Среди первых работников были участники Великой Отечественной войны. Блюденева Евгения Прокопьевна. Короткая довоенная юность. Потом война. В 1943 году уже разведчица. Награждена орденом «Отечественной войны» II степени, медалями, «За

боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга» и «За Победу над Германией». Работать пришла на «Метео» еще в Шагол в 1948 году. Окончила трудовую деятельность в 1986 году. Радист, старший техник-радист, радист-наоситель, радиооператор — вот такая трудовая биография.

Злобина Ефросинья Андриановна, тоже участник войны, была военным метеорологом, с 1948 года на АМСГ: техник-наблюдатель, наноситель, радиооператор.

За годы существования АМСГ Челябинск руководителями подразделения были П. Ф. Рыбаков, освоивший ещё в 1930-е годы Северный морской путь, Б. П. Сергеев, Р.Ф. Мусин, Р. И. Кондратьева, Е. Ю. Тихонова.

На «метео» в группу техников-метеорологов приходили разные люди. Случайные не задерживались, не найдя здесь ни больших денег, ни других материальных и социальных благ. Оставались те, кто мог бегать на «шарики» в мороз, когда ресницы примерзали к теодоли-ту, и время от времени лопались в руках оболочки с водородом (был случай, когда сорвало рукоять водородного баллона, и техник получил химический ожог, закончилось потерей волос и косыночкой на некоторое время — такая вот опасная была работа). Кто мог пробираться по пояс в снегу к снегомерным рейкам и на занесённый снегом «старт». Кто, не смыкая глаз, мог проводить бесконечные «контрольные замеры», обеспечивая вылетающие экипажи (в старые добрые времена по 30–50 рейсов за смену) всей нужной информацией, добытой иногда ценой невероятных усилий. Оставались те, кто все это считал делом всей своей жизни. Синоптики, пришедшие работать на АМСГ, обычно оставались здесь навсегда. Приятно писать прогнозы в хорошую погоду, но сколько адреналина и профессионального удовлетворения испытывают «синопташки» (так ласково называли всех авиационных синоптиков пилоты), «поймав» сложные условия. Наверно, все авиационные синоптики похожи — предусмотрев погодные катаклизмы, искренне радуются самой жуткой непогоде.

Ветеран Великой Отечественной войны Евгения Прокопьевна Блюденева





*Синоптики Н. В. Мурашова и Е. Н. Шупинская*

Доброе слово в память обо всех, работавших в сложных, а порою и опасных условиях на метео. Многолетний и добросовестный труд практически всех наших сотрудников отмечен грамотами и благодарностями руководителей регионального и федерального ведомств. Теперь несколько слов о нас — нынешних, сегодняшних. С августа 2016 года коллектив возглавляет Мурашова Наталья Владимировна, высококвалифицированный специалист, очень выдержанный, жизнерадостный и отзывчивый человек, до своего назначения много лет работала авиационным синоптиком.

Все мы очень разные, но за то время, что работаем вместе (средний стаж наших работников — 20–40 лет), стали практически родными. Научились понимать и принимать друг друга

такими, какие мы есть, со всеми достоинствами и недостатками. Всегда готовы поделиться радостью и поддержать друг друга в горе. Главное, что объединяет всех нас — отношение к делу, которому мы себя посвятили. Очень болезненно переживаем неудачи и проблемы в работе. И очень горды и удовлетворены собой, когда оправдывается самый неутешительный прогноз или смена отработала в сложных метеоусловиях без ошибок и замечаний.

Особая гордость — это наши коллеги, синоптики Н. В. Мурашова и Е. Н. Шупинская, которые на протяжении четырёх лет осваивали самые современные методы прогнозирования и изучали особенности района проведения Олимпийских игр в городе Сочи (<http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2014/11/81.pdf> — Прим. ред.), а в феврале-марте 2014 года участвовали в метеорологическом обеспечении XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр. При подготовке метеорологического обеспечения олимпийских игр показали «высокую ответственность за порученное дело и профессиональную подготовку».

В последние годы в наших рядах появились наконец молодые кадры. Чему мы, синоптики со стажем, очень рады. Хочется, чтобы на метео сохранялось профессиональное, ответственное отношение к работе, понимание необходимости и важности того, что мы, каждый на своём месте (техники, синоптики, прибористы) делаем для безопасной работы авиации. Здоровья и хорошей погоды вам, коллеги!



*ОПН 270 в аэропорту Челябинск*