

МЫС ШМИДТА

ТАМ, ГДЕ СКАЛЫ И ЛЬДЫ

Кажется, добраться до легендарного мыса Шмидта просто – надо двигаться вверх, к 69-й параллели северной широты вдоль 180-го меридиана, а там – до пролива Лонга и к синей Полярной звезде... На границе двух полушарий и расположен поселок Мыс Шмидта – географическая точка между проливом Лонга и Чукотским морем. Поселок, в котором базируется Шмидтовский центр ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

АНАДЫРЬ

Немного истории

Поселения на мысе Шмидта существовали с незапамятных времен. Так, у подножия утеса Кожевникова была обнаружена стоянка древних людей, до сих пор в вечной мерзлоте таятся артефакты развитой культуры охотников, относящиеся к каменному веку.

Русские землепроходцы достигли Чукотки в середине XVII века, когда в августе 1648 года якутский казак Семен Дежнев прошел морем от Колымы на восток вокруг Чукотского полуострова в устье реки Анадырь. Так был открыт пролив между Азией и Америкой. Однако важное географическое открытие осталось незамеченным. Вторично пролив был открыт в 1728 году Витусом Берингом во время первой Камчатской экспедиции и назван его именем.

Мыс впервые описал английский исследователь Джеймс Кук в августе 1778 года – это была самая северная из достигнутых им точек. Встретив здесь плотный ледяной панцирь, он вынужден был повернуть обратно. Скалистый мыс, сдерживающий напор льда, Кук назвал Нордкап (северный мыс). Он назывался Северным до 1934 года, а после челюскинской эпопеи был переименован в честь великого полярника Отто Шмидта, проложившего впервые в истории арктического мореплавания за одну навигацию сквозной маршрут по Северному морскому пути.

Авиация вдохнула жизнь

Планы о применении авиации на Чукотке появились еще в начале 1920-х. В 1926 году в небе Чукотки появился первый самолет, пилотируемый летчиком Отто Кальвицем, который совершил облет острова Врангеля. В 1927 году впервые на северо-востоке, в проливе Лонга, прошла авиационная ледовая разведка для проводки морских судов.

Гражданская авиация пришла на Чукотку в начале 1930-х годов. Это был трудный период становления, коренным образом изменивших жизнь региона. Само-

Анатолий МИХАЙЛЕНКО,
начальник Шмидтовского центра ОВД
филиала «Аэронавигация Северо-Востока»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



Планы о применении авиации на Чукотке появились еще в начале 1920-х. В 1926 году в небе Чукотки появился первый самолет, пилотируемый летчиком Отто Кальвицем, который совершил облет острова Врангеля.

леты приземлялись в районе первой полярной метеостанции (современное село Рыркайпий). На северном побережье Чукотки экспедиция Аэрофлота выполнила большую исследовательскую работу, результаты которой позволили решить вопрос о строительстве на мысе авиабазы для организации воздушного сообщения между Колымой и Уэленом.

В 1933 году при Главном управлении Северного морского пути создали Управление полярной авиации, которому поручили строительство авиабаз ледовой разведки на Крайнем Севере. Главными аэродромами стали Мыс Северный (Шмидта) и Анадырь. Из бухты Провидения сюда перебрался Чукотский авиаотряд. В 4 км от полярной станции был построен ангар. Здесь же в лагуне оборудовали гидродром, а ровную косу приспособили под аэродром. Для летчиков начались трудовые будни: ледовая разведка для проводки кораблей по Севморпути, перевозка грузов, почты, поиск пропавших экспедиций и охотников...

Военное присутствие на Мысе Шмидта – один из факторов развития поселка, который не просто находится за Полярным кругом, а в самых суровых (даже для Чукотки!) природных условиях северо-вос-

точного побережья, с горизонта которого никогда не уходят льды.

В начале 1950-х здесь была построена и в 1958-м введена в эксплуатацию бетонная ВПП, одна из редких по тому времени в северных районах. Аэродром использовался стратегической авиацией. В эти же годы появился аэропорт с аэродромом совместного базирования. Управление воздушным движением осуществлялось с КДП, расположенного в здании, где также находились службы ИАС, АДС, радиобюро, метеослужба. Из оборудования были радиостанции, пеленгатор, передатчики и приемники КВ- и СВ-диапазонов (по линии военных аэродром был оборудован приводами).

Из Шмидта – в Москву

Становление служб движения и ЭРТОС началось в 1960-х. Служба движения насчитывала несколько человек, ее возглавлял Александр Русин, старшим руководителем полетов был Павел Бирюков, РП – Александр Рухин и Иван Кожемякин, диспетчерами работали Геннадий Ярославцев, Валерий Евсеев, Виктор Ренжин, Владимир Поташов, Сергей Шлихтер. **ПРОДОЛЖЕНИЕ →**





В 2005 году Шмидтовский филиал РГП «Чукотаэроконтроль» был реорганизован в Шмидтовский центр ОВД в составе филиала «Аэронавигация Северо-Востока».

В 1963 году построено новое бетонное здание аэровокзала, куда перешли службы движения и ЭРТОС. Установлен аэродромный диспетчерский локатор ДРЛ-7 и посадочный ПРЛ-7, позже замененные на новые. Радиолокационная позиция ОРЛ-Т, размещенная на удаленной сопке в 4,5 км от аэродрома, в начале 1970-х была перенесена на территорию аэропорта. Затем аэропорт Шмидт вошел в состав Чаунского объединенного авиаотряда. Службой движения в разные годы руководили Александр Русин, Юрий Парамонов, Владимир Поташов, Анатолий Иванов, Александр Соболев. Она стабильно пополнялась молодыми специалистами, многие из которых проработали здесь по 15–20 лет и более.

С началом развития северных территорий появлялись новые предприятия, увеличилось население. В конце 1960-х на севере Иультинского района нашли большие запасы золота, появились поселки золотопромышленников, образовался Полярнинский ГОК.

Авиация выполняла большой объем работы.росло количество авиарейсов по перевозке пассажиров на МВЛ, обслуживанию оленеводческих бригад. Из Шмидта на Ан-24 выполнялись полеты в Певек, Анадырь, Кепервеем, Сеймчан, Магадан. В разное время самолета-

ми Ил-18, Як-42, Ан-74, Ту-134 осуществлялись полеты по маршруту Шмидт – Москва – Шмидт. Для Полярнинского ГОКа Ан-12 доставляли грузы из Магадана. Базируясь на аэродроме Шмидт, Ил-14 ежегодно производили ледовую разведку Севморпути, Ил-18 и Ан-12 обслуживали дрейфующие станции «Северный полюс», Ил-76 перевозили грузы. В летнее время с морских судов вертолеты доставляли грузы в удаленные поселки, на остров Врангеля.

Бессменно – 21 год

Новый этап в биографии аэронавигации на мысе начался с 1994 года, когда был создан Шмидтовский филиал РГП «Чукотаэроконтроль», который в 2005 году был реорганизован в Шмидтовский центр ОВД в составе филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». В 1995 году открылись международные воздушные трассы, и через территорию Чукотского АО начинаются регулярные полеты иностранных авиакомпаний United Airlines, North West Airlines, Korean Airlines, Air Canada, All Nippon Airways Co, Delta AirLines, American Airlines. В декабре 2007 года верхнее воздушное пространство центра было передано под управление РЦ Магадан. За эти годы через район ответственности центра проведены десятки ты-



сяч воздушных судов. Активное участие в УВД на международных трассах с применением английского языка осуществляли диспетчеры Евгений Лобов, Алексей Тихомиров, Александр Филиппов, Анатолий Михайленко, Сергей Тенькаев, Юрий Зубков, Сергей Клачков, Евгений Загайнов, Владимир Ворошук. Среди ветеранов службы движения: Владимир Цивинский, Сергей Бедаков, Виктор Вагнер, Николай Печёркин, Лилия Зайцева, Клим Михайлов, Сергей Сибиберт, Михаил Созинов, Владимир Аникеенко, Фанур Минияров, Александр Соболев.

Большой вклад в обеспечение безопасности полетов вносят специалисты ЭРТОС. С благодарностью здесь вспоминают ветеранов службы: инженеров Владимира Вахрушева, Виктора Богдаша, Вадима Шелеста, Михаила Кветеня, Александра Лобачева, Тагира Мухаметшина, Виктора Рожкова, радиооператоров Валентину Милютенкову, Анатолия и Александру Савченко, Татьяну Карпеченкову. Они и многие другие их коллеги осваивали новую технику, поддерживали в рабочем состоянии оборудование радионавигации, радиолокации и связи. В начале 1980-х была установлена система посадки СП-68, позже – РСБН. В 2006-м построено современное здание объекта ОРЛ-Т, введен в строй новый трассовый радиолокационный комплекс «Лира-Т», в эксплуатации находятся ЗССС «Мост-АС», КАСО «Топаз-2000», АДИ «Гранит», АЗНВ «Сонар», радиостанции «Фазан», «Береза», «Баклан», ЦКС «Монитор». Радиопеленгатор АРП-75 в 2017 году модернизирован до уровня RDF 734.

В начале 2000-х произошла очередная смена поколений. Из ветеранов в службе ЭРТОС остались Анатолий Иванов, Владимир Симончук, Александр Яценко, Сергей Назаров и Галина Луценко, в службе движения – Юрий Зубков. Отдавая должное старожилам, хочется отметить новое поколение, влившееся в коллек-

тив в 2008–2015 годы: Алим Нахов, Роман Передерий, Олег Шлёмин, братья Нохрины – Евгений, Александр, Максим и Сергей, а также тех, кто пришел недавно – диспетчеры Юлия Шлёмина, Екатерина Антошина, техники Никита Яицкий, Наталья Тюстина, Самала Макаш. Также добросовестно трудятся уборщик служебных помещений Тамара Хорошко, водители Вячеслав Горбачев и Олег Удовенко.

И, конечно, нельзя не сказать о руководителе центра, человеке, глубоко преданном своей профессии, своему делу. Анатолий Михайлович Михайленко приехал на Чукотку – в аэропорт пос. Шмидта – в 1979 году после окончания Кировоградского летно-штурманского училища ГА. Работал диспетчером службы движения, старшим диспетчером, руководителем полетов. Заочно окончил Иркутский институт народного хозяйства. С 2001 года вот уже 21 год руководит Шмидтовским центром ОВД, имея за плечами 45 лет трудового стажа в отрасли. Супруга Анатолия Михайловича Галина Вячеславовна много лет трудится в центре техником по учету. Сын Сергей – старший диспетчер в службе движения АДЦ ЕС ОрВД (Анадырь).

В настоящее время в центре работает 34 человека. Зона ответственности – воздушное пространство до высоты 4550 м (FL150). В структуре центра – МДП, служба эксплуатации, радиотехнического обеспечения и связи, группа хозяйственного и транспортного обеспечения, администрация. На постоянной основе ведется модернизация основных средств, текущие ремонты кабельных линий, зданий и сооружений, улучшается эргономика и технические характеристики рабочих мест. На протяжении многолетней истории центра в экстремальных условиях Крайнего Севера коллектив достойно справляется с задачами по обслуживанию воздушного движения, радиотехническому обеспечению полетов. **АТС**

