

ЧТО ЗНАЧИТ «ЮЖНЫЙ» ДЛЯ ПЛАТОВА

В декабре 2017 года, за полгода до Чемпионата мира по футболу 2018 года, руководством страны была поставлена амбициозная задача – обеспечить ввод в эксплуатацию аэропорта Платов. Не выполнить ее ни Предприятие, ни филиал «Аэронавигация Юга» не имели права.

В 2017 году первый в России построенный с нуля аэропорт получил имя Платов. Тогда и появился новый Южный центр ОВД филиала «Аэронавигация Юга» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Чем были отмечены эти первые пять лет, рассказывает начальник Юрий НЕСТЕРОВ.

– Юрий Николаевич, в Ростове-на-Дону функционирует региональный центр ЕС ОрВД. В силу каких причин был создан ваш центр?

– Согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» в 2014 году завершилось проектирование и началось строительство аэропортового комплекса «Южный» (г. Ростов-на-Дону). Необходимо было обеспечить вывод аэропорта за пределы города, увеличить его пропускную способность, чтобы он соответствовал требованиям эксплуатации всех типов современных воздушных судов.

С самого начала работ по проектированию и строительству будущего аэропорта руководство Предприятия и филиала «Аэронавигация Юга» уделяло пристальное внимание столь масштабному проекту. Для его успешной реализации и обеспечения дальнейшего аэронавигационного обслуживания 16 февраля 2017 года был образован и 20 марта 2017 года начал работу Южный центр ОВД. Так что с региональным центром ЕС ОрВД у нас разные задачи.

– Пять лет для вашего центра – это, скорее всего, новый статус, за которым стоит богатая история развития аэронавигации в южном регионе России?

– Конечно, история центра начинается не в 2017 году с аэропорта Платов и даже не с Ростовского объединенного авиаотряда Северо-Кавказского управления МГА СССР, а уходит своими корнями в первую треть прошлого столетия. Первый рейс с аэродрома по маршруту Ростов-на-Дону – Харьков – Орел – Москва был выполнен 15 июня 1925 года, через год был открыт новый авиарейс из Тифлиса через Ростов-на-Дону в Москву. Представьте себе, что так называемая воздушная станция (летная станция и аэродром), которая находилась на месте действовавшего до декабря 2017 года аэропорта, имела тогда всего одну приемо-передающую радиостанцию и телефон. В тяжелые послевоенные годы аэропорт Ростова пришлось восстанавливать из руин, реконструировать и перестраивать. Построенная в 1949 году взлетно-посадочная полоса в конце 1970-х была удлинена до 2500 м, ее покрытие усилено армированным бетоном. Здание КДП 1965 года постройки реконструировали для установки первой



АС УВД «Старт», которая была введена в эксплуатацию в 1978 году и проработала более 20 лет.

– Есть ли особенности в работе центра?

– Зона нашей ответственности – узловой диспетчерский район Ростов-на-Дону (Платов) – простирается на 240 км с севера на юг и 220 км с востока на запад до высоты 180-го эшелона (5 500 м), также включает район ответственности МДП – воздушное пространство над всей Ростовской областью от земли до высоты 1 500 м.

Особенности работы по обслуживанию воздушного движения связаны с близостью госграницы, с большим количеством постоянных и периодически вводимых запретных зон и зон ограничений (их число доходит до 120), кроме того, в непосредственной близости расположены аэродромы государственной и экспериментальной авиации. К примеру, расстояние между контрольными точками аэродромов Платов и Ростов (Центральный) – чуть больше 30 км, аналогичная ситуация с аэродромом ПАО «Роствертол».

Аэронавигационное обслуживание осуществляется с пяти диспетчерских пунктов. Каждый из них имеет свою зону/район ответственности, специфику и особенности работы. На аэродроме обеспечивается 26 взлетно-посадочных операций в час. За 2021 год в целом обслужено более 150 тысяч ВС, из них взлетов и посадок – 27 511.

– Как технически оснащен центр?

– К моменту его создания будущие объекты радиотехнического обеспечения полетов и связи, организа-

ции воздушного движения на аэродроме выглядели следующим образом: в КДП была застеклена только часть здания, вышка представляла собой открытый всем ветрам и непогоде монолитный железобетонный каркас высотой 39 м, шли наружные и внутренние строительные работы, монтаж инженерных систем здания, на площадках объектов РТОП в готовности были только фундаменты под сооружения объектов; кабельная канализация аэродрома находилась в стадии траншей и котлованов под кабельные колодцы.

С марта по декабрь 2017 года главными задачами персонала центра стали контроль выполнения строительных работ на объектах РТОП и КДП аэродрома, организация и координация взаимодействия многочисленных субподрядных организаций между собой и с поставщиками оборудования РТОП и связи, контроль и участие в монтажных и пусконаладочных работах, организация и проведение приемо-сдаточных испытаний средств РТОП и связи, летных проверок оборудования.

Силами минимального количества специалистов центр обеспечил полный процесс ввода в эксплуатацию всех объектов РТОП и АС нового аэродрома – от планирования работ до приемо-сдаточных испытаний, так как одновременно осуществлялась эксплуатация

ПРОДОЛЖЕНИЕ +



Юрий НЕСТЕРОВ,
начальник Южного центра ОВД
филиала «Аэронавигация Юга»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



Ростовская воздушная станция



Горбатенко Г. С. – один из первых начальников приемно-передающей радиостанции аэропорта, 1934 год



Катымян А. А. – старейший радиооператор аэропорта, 1939 год

средств РТОП и АС в старом и новом аэропортах. О масштабах проведенной работы можете судить сами. В кратчайшие сроки были введены в эксплуатацию КСА УВД «Галактика» с новейшим тренажерным комплексом, аэродромный радиолокационный комплекс «Лира-А10» с МВРЛ «Аврора», автоматический радиопеленгатор «Платан», радиолокационная станция обзора летного поля «Атлантика», две радиомаячные системы инструментального захода на посадку ILS 2700, доплеровский азимутально-дальномерный радиомаяк DVOR/DME, два автоматизированных приемно-передающих центра TRS2000, локальная контрольно-корректирующая станция ЛККС-А-2000, система межобъектной связи аэродрома, а также системы обеспечения жизнедеятельности и безопасности здания КДП, устаревшее оборудование семи отдельных приводных радиостанций заменено на РМП-200.

Поставленная задача была с честью выполнена, и 18 ноября 2017 года аэропорт Платов принял два первых технических рейса: из Москвы – с руководством Росавиации на борту и из Ростова-на-Дону – с руководством Ростовской области, а с 7 декабря 2017 года международный аэропорт Платов открыли для регулярных рейсов.

– Как формировалась служба движения?

– Создавалась она на базе Ростовского отделения ОВД. С начала 2017 года в эту работу включился

начальник службы движения отделения Владимир Гуськов. При участии его заместителя Олега Афанасьева были разработаны и введены в действие нормативные и технологические документы создающейся службы, разработан специальный план мероприятий по организации ОВД с нового КДП аэродрома Платов. Стояла непростая задача подготовки персонала к работе на новом оборудовании КСА УВД «Галактика» и по новой структуре воздушного пространства в районе аэродрома в связи, с чем было организовано обучение инструкторского состава. Проведены летные проверки наземного оборудования РТОП и АС, валидация схем подхода, захода на посадку и выхода из района аэродрома по новой структуре воздушного пространства.

Для подготовки персонала ОВД в августе 2017 года в центре был установлен и введен в эксплуатацию тренажер КСА УВД «Галактика». Активное участие в этой работе принимали диспетчеры-инструкторы тренажерного центра филиала Виктор Скоков и Владимир Титаренко, диспетчер-инструктор Ростовского отделения ОВД Петр Смирнов.

И в установленный срок служба движения Ростовского отделения ОВД практически в полном составе перешла в Южный центр ОВД и приступила к выполнению задач по обслуживанию воздушного движения и обеспечению безопасности полетов в районе аэродрома Ростов-на-Дону (Платов).



– **Какие новые технологии УВД внедряются?**

– С 3 декабря 2020 года в Ростовской зоне ЕС ОрВД, в том числе в зоне ответственности нашего центра, введена новая структура воздушного пространства с одновременным переходом на использование давления QNH и применением футовой системы измерения высоты при выполнении полетов ВС. Эти шаги позволили оптимизировать количество схем вылета и прибытия для обеспечения высокого качества обслуживания воздушного движения, более эффективно использовать воздушное пространство и увеличить пропускную способность аэродрома Платов с сохранением приемлемого уровня безопасности полетов. Уменьшение количества схем вылета и прибытия, размещение SID и STAR в радиусе 60 км от КТА аэродрома позволяет более гибко использовать воздушное пространство, снять дополнительную нагрузку на диспетчеров и пилотов, пользователям воздушного пространства – сокращать полетное время, экономить авиатопливо, уменьшать вредные выбросы в атмосферу.

Нужно отметить, что практически все схемы маневрирования на аэродроме Платов основаны на зональной навигации, что позволяет воздушному судну выполнять полет по любой желаемой траектории и, соответственно, требует от диспетчера знания структуры ВП и ограничений, действующих непосредственно за пределами района ответственности.

– **За этот небольшой период времени у вас сложилась команда профессионалов?**

– Первоначально в штате центра было всего десять специалистов, включая меня. Это начальник службы ЭРТОС Игорь Морозов и главный инженер Владимир Красиков, ведущие инженеры по р/н, р/л и связи Роман Решетников и Андрей Анисимов, начальник группы ЭТОП Андрей Чадаев, инженеры по р/н, р/л и связи Дмитрий Богданов и Егор Нестеров, инженер электросвязи Максим Калинин и инженер ЭТОП Андрей Асташенко.

Такой подбор команды неслучаен. Это были наиболее подготовленные специалисты Ростовского отделения ОВД. Старый аэропорт продолжал работать до 7 декабря 2017 года, и готовность к этой дате радиотехнических средств обеспечения полетов на новом аэродроме требовалось обеспечить минимальным количеством специалистов. После его закрытия основной состав служб движения и ЭРТОС был переведен в центр.

Необходимо отметить, что в период строительства наша команда ощущала постоянную поддержку руководства филиала в лице директора Виталия Ивановича Абрамцова и Предприятия – в лице первого заместителя генерального директора Владимира Романовича Гульченко. Оба руководителя находились в постоянном контакте со мной, обеспечивая необходимое взаимодействие и координацию с областными структурами, отвечающими за строительство, и многочисленными предприятиями – изготовителями оборудования. Благодаря этому многие возникавшие, а зачастую даже предполагаемые проблемы, решались оперативно.

– **Какой путь в отрасли лично Вам пришлось пройти?**

– Мой стаж в гражданской авиации – 36 лет. Начал электромехаником Ростовского объединенного авиаотряда, работал техником, инженером, ведущим инженером систем посадки и навигации базы ЭРТОС. С 2001 по март 2017 года был заместителем директора ГУП «Донаэронавигация», затем филиала «Донаэронавигация», начальником службы ЭРТОС Ростовского отделения ОВД. В эти годы на аэродроме Ростов-на-Дону шел активный процесс обновления средств РТОП, так что к 2017 году у меня имелся приличный опыт, который пригодился при строительстве нового аэродрома Платов, да и сейчас – как руководителю центра – этот опыт часто помогает принимать верные решения. **ATC+**

