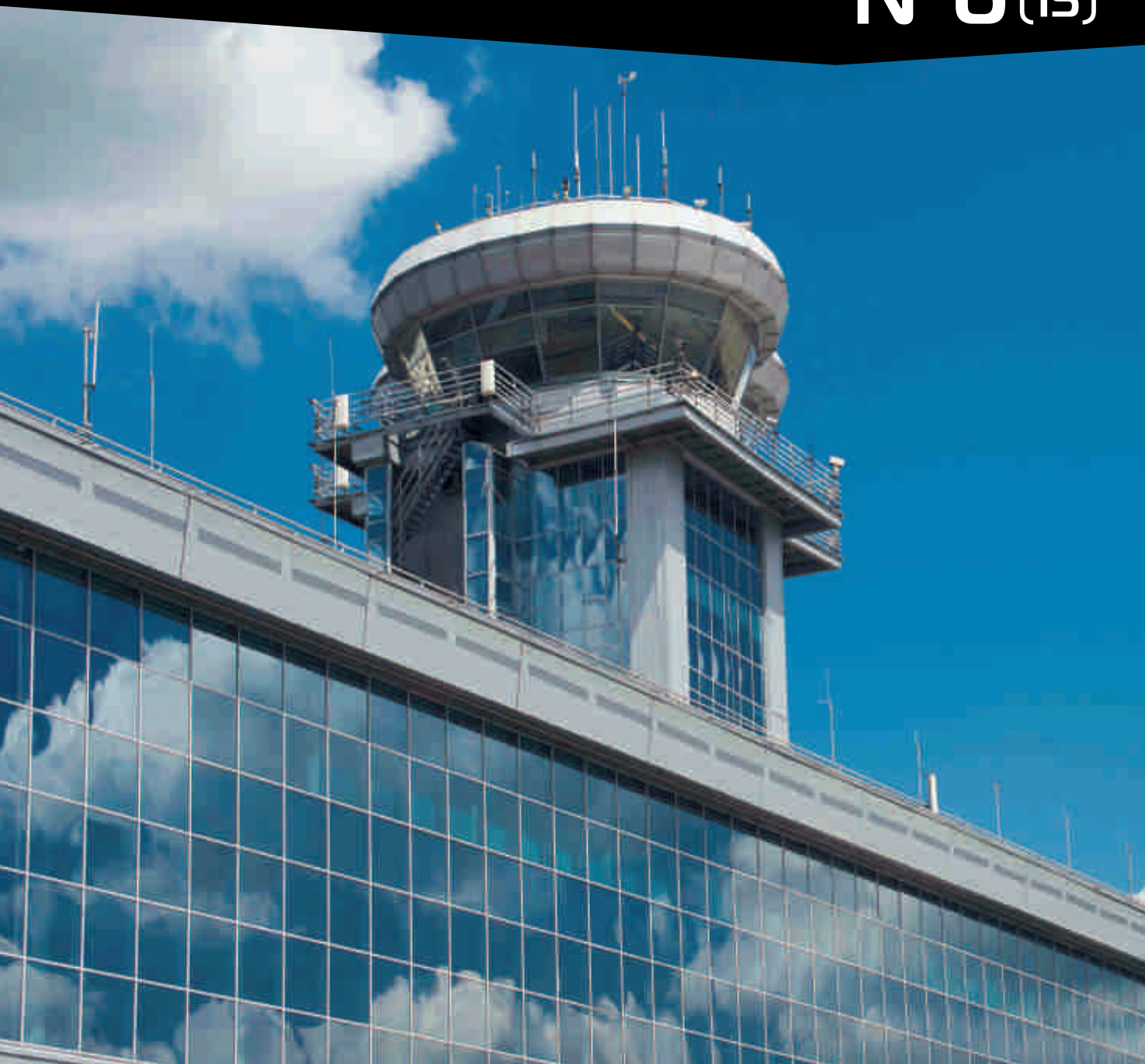


АЭРОНАВИГАЦИЯ

ИЗДАЕТСЯ ПОД ЭГИДОЙ МЕЖДУНАРОДНОГО КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА «ЕВРАЗИЯ»

декабрь 2010

№6 (15)



Госкорпорация
по ОрВД РФ
в 2010 году

Московский центр
АУВД встречает
свое тридцатилетие

«Казаэронавигация»:
работа по международным
стандартам

THALES

WE MAKE THE WORLD SAFER

THALES INTERNATIONAL

17, Fonvizina Str., 050051, Almaty, Kazakhstan

tel.: +7 727 258 81 61

+7 727 263 02 08

fax: +7 727 258 20 58



**ЧТОБЫ ЗНАТЬ ЧТО-ТО
ОБ ОБТЕКАТЕЛЯХ АНТЕНН, НЕОБХОДИМО
ЗНАТЬ ВСЕ О РАДИОЛОКАТОРАХ**
При проектировании
конкретного обтекателя
мы осуществляем полный учет
(с помощью моделирования)
требуемых характеристик
радиолокатора УВД, для которого этот
обтекатель предназначен.
Этим достигается 98%-ный уровень
радиопрозрачности для
эффективной работы радиолокационного
средства и безопасного
управления воздушным движением.
Компания ESSCO является
признанным лидером
в области производства
антенных обтекателей с 1961 года.

Вы можете убедиться в этом,
посетив нашу страницу в Интернете:
www.L-3com.com/ESSCO.

**YOU HAVE TO KNOW EVERYTHING ABOUT
RADAR TO KNOW ANYTHING
ABOUT RADOMES**

Before we construct any Radome,
we model and predict performance
of the ATC radar that will be housed
beneath it. This preserves ninety-eight
percent transmission efficiency
for consistent, accurate radar
performance, not to mention
greater safety for those high above.
To see why ESSCO has been
a trusted leader
in Radomes since 1961,
visit us at www.L-3com.com/ESSCO

**SPECIALIZED PRODUCTS > C3ISR >
GOVERNMENT SERVICES > AM&M
ESSCO L-3com.com**



Журнал «АЭРОНАВИГАЦИЯ»
№ 6(15) декабрь 2010 года
Периодичность: шесть номеров в год,

Подписной индекс 74170

в АО «КАЗПОЧТА»

Журнал является Постоянным
Наблюдателем при Координационном
Совете «Евразия»

Редакционный совет

Валерий Горбенко

Леонид Чуро

Алишер Ашуров

Шакир Джангазиев

Сергей Кульназаров

Анвар Махсудов

Главный редактор

Рэмир Нигматулин

Шеф-редактор

Нурлан Аселкан

Литературный редактор

Сергей Борисов

Дизайн и верстка

Татьяна Рожковская

Техническая подготовка

Альберт Аджимуратов

Адрес редакции:

050013, Алматы,

пр. Сейфуллина, 546 - 17

Тел. +7 727 255 87 47

Факс +7 727 273 21 31

spaceenergy@list.ru

Свидетельство о постановке на учет
№ 9496-Ж выдано Министерством
культуры и информации Республики
Казахстан 12.09.2008 г.

Мнение авторов не всегда совпадает
с мнением редакции.

Ответственность за содержание
рекламных материалов несет
рекламодаделец. Перепечатка
материалов, а также использование в
электронных СМИ
возможны только при условии
письменного согласования
с редакцией.

Отпечатано в типографии

Leader Offset Printing

г. Алматы, пр. Райымбека, 212а

тел. +7 727 256 16 16

Тираж 1000 экземпляров

Учредитель и издатель

TOO Space Energy



КОМПАНИИ

ИТОГИ 2010 ГОДА ВСЕЛЯЮТ

ОПТИМИЗМ

Интервью генерального директора

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» РФ

Валерия Михайловича Горбенко . . . 4

БЕЗОПАСНОЕ НЕБО УЗБЕКИСТАНА

Юлия УВАРОВА 12

SAFE SKIES

Yulia UVAROVA 16

РГП «КАЗАЭРОНАВИГАЦИЯ» - 15 ЛЕТ
УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ. 20

НЕБЕСНЫЙ РЕГУЛИРОВЩИК
ГАРАНТИРУЕТ. 26

ТЕХНОЛОГИИ

АСТАНА ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА
УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ
ДВИЖЕНИЕМ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ
СТАНДАРТАМ
Владимир СЕВЕРНЫЙ 31



РЕГИОН

30 ЛЕТ УПРАВЛЯЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ
Владимир УЖАКОВ34

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ
Юлия ЧЕРНЯВСКАЯ44

ОБРАЗОВАНИЕ

НА УЧЕБУ - В НАУ!
В столице Украины проходят

обучение студенты из 50 стран ближнего и дальнего зарубежья46

EDUCATION

FOR STUDY - INTO NAU
The students from 50 countries of near and far abroad are trained in the capital of Ukraine.51

MLS INTERNATIONAL COLLEGE. ...54

РЕГИОН

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА АРКТИКИ
история и настоящее
Чокурдахского центра ОВД.56

ЧЕРСКИЙ ЦЕНТР ОВД ФИЛИАЛА «АЭРОНАВИГАЦИЯ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ» ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД»60

ИТОГИ 2010 ГОДА ВСЕЛЯЮТ ОПТИМИЗМ

Интервью генерального директора ФГУП
«Госкорпорация по ОрВД» РФ Валерия Михайловича
Горбенко журналу «Аэронавигация»



Уважаемый Валерий Михайлович, расскажите, пожалуйста, о предварительных результатах 2010 года.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в цифрах: результаты деятельности, объемы работ, что удалось сделать?

- В прошлом году наметились позитивные сдвиги по сравнению с кризисным 2009 годом. В 2010 году ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» обслужило 1 109 663 полета, что на 12,3% больше, чем в 2009 г.

Общая протяженность трасс в воздушном пространстве России составляет 610 000 км, из которых 441 600 приходится на международные маршруты.

В рамках Федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации» (2009-2015 гг.), утвержденной Правительством Российской Федерации, продолжается укрупнение центров УВД Предприятия. В настоящее время непосредственное УВД над территорией России осуществляют 69 районных центров ЕС ОрВД, а к 2015 году

на их базе будет создано 13 укрупненных центров УВД.

Численность персонала Предприятия составляет свыше 26 000 человек, из которых диспетчеров, непосредственно осуществляющих УВД, около 7300 человек.

- Широко известно, что ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» очень большое внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности полетов. Каким образом выстраивается система безопасности полетов, какие приоритеты стоят на первом месте?

- Обеспечение безопасности полетов при ОрВД является одним из важнейших видов производственной деятельности предприятия. Предприятие считает своим долгом использовать все доступные ресурсы для достижения высочайшего уровня безопасности полетов, соблюдения государственных требований по обеспечению безопасности полетов и международных стандартов. Признается, что безопасность полетов одновременно является главным условием и ограничением при совершенствовании и развитии технических компонентов Предприятия по отношению к факторам коммерческого и эксплуатационного характера.

Ответственность за обеспечение безопасности полетов возлагается на весь персонал ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от генерального директора до рядовых сотрудников Предприятия.

Современный этап функционирования Предприятия отличается возросшим масштабом решаемых задач, их сложностью, объемом и скоростью изменений внешних факторов.

Все это предопределяет необходимость совершенствования организационной структуры Предприятия, систем управления безопасностью и качеством производственных процессов, совершенствование методов оценки и контроля деятельности и др.

Конечной целью системного подхода обеспечения безопасности при ОрВД является поддержание или повышение целевого уровня безопасности полетов, заложенного в целевых показателях ФЦП «Модернизация ЕС ОрВД».

С этой целью ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

- выделяет ресурсы, необходимые для активного управления безопасностью полетов, придавая ему такое же значение, как и основным производственным процессам;

- поддерживает формирование культуры безопасности, содействует открытому и эффективному представлению и обмену информацией в области безопасности полетов;

- разрабатывает и внедряет процессы управления рисками с целью выявления опасных факторов,

снижения и контроля факторов риска, до наименьшего практически возможного уровня;

- обеспечивает соответствующую подготовку персонала в области безопасности полетов, соответствие укомплектованности и квалификации персонала выполняемым задачам;

- повышает эффективность обеспечения безопасности полетов, постоянно совершенствует организационную работу, направленную на принятие своевременных и действенных мер в сфере безопасности полетов.

Одним из основных элементов эффективного управления безопасностью полетов является проведение постоянного контроля всех аспектов деятельности организации. Такой контроль позволяет получить дополнительное средство для проактивного выявления опасных факторов, проверки эффективности предпринятых действий по обеспечению безопасности и постоянной оценки состояния безопасности полетов и осуществляется путем:

- проверок безопасности полетов и контроля качества аэронавигационного обслуживания, предоставляемого филиалами;

- проведения комплексных проверок производственной деятельности филиалов;

- участия в расследовании авиационных происшествий и инцидентов в составе комиссий, организованных Межгосударственными авиационными комитетом (МАК) и Росавиацией;

- сбора и анализа информации о безопасности полетов.

Одной из ключевых функций СУБП предприятия является управление рисками.

Во ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» разработано «Руководство по управлению рисками при ОрВД», которое определяет методологию и порядок выявления угрожающих факторов, снижения факторов риска до приемлемого уровня и контроля их в ходе дальнейшей эксплуатации.

В соответствии с Государственной программой обеспечения безопасности полетов приоритетами для ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» являются:

- создание системы управления безопасностью полетов в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;

- снижение частоты авиационных происшествий в 2-2.5 раза;

- обеспечение системного подхода к выявлению источников опасности и контролю факторов риска для безопасности полетов при ОрВД;

- участие в сбалансированном распределении обязанностей и ответственности между государством, авиапредприятиями, аэропортами, производителями воздушных судов и оборудования, организациями по техническому обслуживанию воздушных судов и организациями по обслуживанию воздушного движения по вопросам обеспечения безопасности полетов.

- Валерий Михайлович, расскажите об успехах по внедрению английского языка? Как решаются вопросы подготовки и переподготовки специалистов Предприятия?

- В результате проводимой профорIENTATIONной работы в настоящее время более 500 студентов (курсантов) учебных заведений гражданской авиации проходят обучение по направлению ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Со всеми учащимися старших курсов заключены ученические контракты, предусматривающие обязательства социального характера, такие как обеспечение доплат к стипендиям, компенсацию транспортных расходов при прохождении преддипломной практики, содействие решению жилищных проблем и т.д. Заключение ученических контрактов с учащимися 1 курса осуществляется в течение 2010/2011 учебного года.

С целью поддержки наиболее успевающих учащихся в соответствии с Положением об именной стипендии ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в 2009/2010 учебном году стипендия выплачивалась 39 студентам. При этом размер стипендии по отношению к первоначально установленному был увеличен примерно в 2.5 раза и составляет в зависимости от успеваемости студента от 3 до 5 тыс. рублей.

С учетом включения в программу целевой контрактной подготовки специалистов инженерно-технического

профиля для служб ЭРТОС на 2010/2011 учебный год именная стипендия назначена уже 49 студентам.

В соответствии с ежегодными планами профориентационной работы Предприятия на постоянной основе организованы и проводятся агитационные мероприятия, направленные на привлечение молодежи для поступления в учебные заведения и освоения специальности диспетчера УВД и инженерно-технических специальностей для

ронавигации увеличилось почти до 7 000 (на 1800 человек больше, чем в 2009 году), в других образовательных учреждениях – более 1200 человек (почти на 300 человек больше, чем в 2009 году).

По состоянию на конец ноября 2010 года из 5477 специалистов ОВД Предприятия, имеющих допуск к обслуживанию международных полетов, квалификационное тестирование прошли 4980 (91%) человек, из них 1981 человек (39.77%) показали тре-

- ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» уделяет значительное внимание регулированию социально-трудовых отношений, налаживанию взаимодействия между работниками и руководством Предприятия. С какими сложностями пришлось столкнуться? Какие у Вас есть стратегические цели при решении данных проблем?

- ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» во взаимодействии с более чем 300 профсоюзными организациями постоянно проводит работу по повыше-



служб ЭРТОС. Обеспечен конкурс 5-7 кандидатов на место.

Предприятием проводится большая работа по обучению специалистов для достижения и поддержания ими необходимого уровня знаний для выполнения своих профессиональных обязанностей. Что касается английского языка, то количество работников, прошедших обучение и тестирование по английскому языку в 2010 году в Институте аэ-

тий и 2625 (52.71%) – четвертый уровень и выше. За 6 месяцев, начиная с 1 июля 2010 года, прирост специалистов, показавших 4-й уровень и выше, составил 658 человек, что составляет 55.4%. На данный момент ежемесячно более 300 человек достигают 4-го уровня владения английским языком по шкале ICAO.

К 5 марта 2011 года ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» будет готово к внедрению стандарта ICAO.

нию уровня социальной защищенности работников предприятия и совершенствованию предоставляемого социального пакета.

Основываясь на принципах социального партнерства, сторонами выстроен механизм, позволяющий обеспечить единый подход по установлению и изменению условий оплаты труда работников и осуществлению договорного регулирования социально-трудовых отношений.

На предложение единого представительного органа (ЕПО) работников приступить к переговорам о заключении нового Коллективного договора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на 2010-2013 годы, поступившее в январе 2010 года, работодателем был дан положительный ответ.

В соответствии со статьями 24 и 37 Трудового кодекса Российской Федерации работодатель на законных основаниях запросил от ЕПО работников подтверждение его полномочий на ведение коллективных переговоров и подписание нового Коллективного договора на 2010-2013 гг. ППО ФПАД России и ППО ПАРРиС России не смогли представить документы, подтверждающие легитимность ЕПО работников.

В этой связи, с целью сохранения условий оплаты труда, а также пакета предоставляемых льгот и гарантий работникам Предприятия (после окончания срока действия единого коллективного договора с 1 апреля 2010 года) были заключены коллективные договоры в 14 филиалах Предприятия.

В филиале «МЦ АУВД» действующий коллективный договор пролонгирован на новый срок 2010-2013 гг.

С целью формирования единых подходов по совершенствованию условий оплаты труда, социальных льгот и гарантий в постоянном режиме проводятся совещания представителей ЕПО (ИПО) работников филиалов, заместителей директоров филиалов (начальников служб) по управлению персоналом, на которых рассмотрены предложения представительных органов, касающиеся урегулирования вопросов, включенных в протоколы разногласий, а также совершенствования системы оплаты труда, социального пакета предприятия. По итогам совещаний приняты соответствующие рекомендации, касающиеся внесения изменений и дополнений в действующие коллективные договоры филиалов.

Работодателем (его представителями) выполняются обязательства, принятые в действующих коллективных договорах филиалов на

2010-2013 гг., в том числе соблюдаются права работников, членов



профсоюзных организаций и профсоюзов, действующих в Предприятии.

Коллективными договорами предусмотрены обязанности Работодателя (его представителей) по обеспечению нормальных условий для осуществления деятельности представителей работников.

Ежемесячно бесплатно перечисляются на счет профсоюзных организаций членские профсоюзные взносы из заработной платы работников, безвозмездно предоставлены выборным органам первичных профсоюзных организаций помещения для проведения заседаний, хранения документа-

ции, а также возможность размещения информации в доступном для всех работников месте (местах), а также оргтехника, средства связи и необходимые нормативные правовые документы (если численность работников превышает 100 человек).

Работодатель (его представители) освобождают членов выборных коллегиальных органов профсоюзных организаций, не освобожденных от основной работы в Предприятии для участия в качестве делегатов в работе создаваемых профессиональными союзами съездов, конференций, а также для участия в работе выборных орга-





нов профсоюзов с сохранением средней заработной платы.

Денежные средства на культурно-массовую и физкультурно-оздоровительную работу выделяются ежеквартально.

В 2010 году продолжалась реализация Жилищной программы ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», согласованной в установленном законодательством порядке с представительными органами работников, условия которой направлены на обеспечение

основных категорий работников жильем при переезде на работу в другую местность в рамках укрупнения (укрупненных) Центров ОВД, привлечения и закрепления высококвалифицированных кадров, молодых специалистов.

В рамках утвержденной Концепции построения корпоративной системы пенсионного обеспечения и Положения о негосударственном пенсионном обеспечении работников Предприятия осуществляется негосудар-

ственное пенсионное обеспечение работников.

В целях обеспечения работников предприятия санаторно-курортными услугами централизованно и по филиалам выделяются средства на санаторно-курортное лечение и заключаются договоры с санаторно-курортными учреждениями.

Работники, осуществляющие непосредственное управление воздушным движением, имеющие показания для санаторного лечения в межкомиссионный период, отраженные в акте по результатам медицинского освидетельствования во ВЛЭК, и работники, проходящие осмотры в установленном законодательством порядке, ежегодно обеспечиваются бесплатной путевкой в санатории в рамках договоров на оказание санаторно-курортных услуг, заключаемых по результатам проведения конкурсных процедур. Помимо средств, выделяемых централизованно, в филиалах проводится работа по обеспечению работников санаторно-курортным лечением в рамках средств, утверждаемых Программой деятельности филиалов.

Немаловажным направлением развития в области социально-трудовых отношений является совершенствование корпоративной страховой системы страхования от несчастных случаев и болезней.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» ежегодно реализует программу добровольного страхования работников служб движения, осуществляющих непосредственное управление воздушным движением, и работников служб ЭРТОС от несчастных случаев и болезней, в том числе от потери профессиональной трудоспособности и заключает договоры страхования по результатам проведения конкурсов и необходимых мероприятий по согласованию в установленном порядке.

Таким образом, реализация вышеуказанных программ, наряду с другими льготами, позволяет говорить о высоком уровне социальной защищенности работников и совершенствовании комплекса мер, социальных льгот и гарантий, составляющих социальный пакет предприятия.



- Каким Вы видите перспективы создания и развития МАС «Восток»?

- Заключенное главами авиационных администраций с участием предприятий аэронавигационного обслуживания Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан в феврале 2002 года Соглашение о создании в восточной части Европейского региона ИКАО (включая государства Центральной Азии) Международной аэронавигационной службы «Восток» яви-

даемой критической интенсивностью воздушного движения.

- координация действий с соответствующими полномочными органами в целях принятия всех возможных мер по увеличению имеющейся пропускной способности системы ОВД.
- согласование с поставщиками аэронавигационного обслуживания требуемых мер ОПВД в соответствующих частях региона ответственности.
- координация с пунктами организации потоков в регионах и с экс-

с ее Центральным офисом на базе ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в г. Москве.

Упомянутые документы на первом этапе предусматривают организацию функционирования МАС «Восток» без образования юридического лица с использованием технических средств и специалистов предприятий - участников Договора.

На 23-м совместном совещании КС и КГЭ «Евразия» в сентябре 2010 года (г.Астана, Казахстан) подготовлено, согласовано и утвержде-



лось отправной точкой работ по созданию этой службы.

Основными задачами МАС «Восток» определены:

- своевременный сбор и сопоставление данных по аэронавигационной инфраструктуре, а также состоянию пропускной способности системы ОВД и выборочных аэродромов региона ответственности;
- определение ожидаемых потребностей воздушного движения в сравнении с имеющейся пропускной способностью, а также определение районов и периодов времени с ожи-

даемыми воздушных судов, а также своевременное введение мер ОПВД.

К настоящему времени членами КС «Евразия» подписана Концепция обеспечения функционирования МАС «Восток». Был разработан и в октябре 2008 года на 21-ом совещании (г. Сочи), по согласованию с главами соответствующих авиационных администраций, подписан Договор об обеспечении функционирования МАС «Восток». Договором предусмотрена правовая форма создаваемой Службы – консорциум

но Положение о МАС «Восток», приняты за основу Правила ОПВД, «Основные тактико-технические требования к перспективной системе ОПВД государств – членов КС «Евразия».

В период 2008-2009 гг. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» по договорам с профильными научными и промышленными организациями на конкурсной основе проведены работы по созданию макета комплекса средств автоматизации (КСА) ОПВД для МАС «Восток». Разработанный макет включает оборудование Центра организации потоков (ЦОП) и удаленные АРМ



для диспетчеров ОПВД в составе национальных органов ОПВД государств - членов КС «Евразия».

В соответствии с планом работы КС «Евразия» в начале 2011 года запланирована опытная эксплуатация указанного комплекса средств автоматизации. По ее результатам будет принято решение о наращивании средств автоматизации МАС «Восток».

По мере накопления опыта взаимодействия предприятий – членов КС «Евразия» по применению мер ОПВД планируется перейти в организационном плане от консорциума к международной организации.

Для создания международной организации необходимо будет принять международно-правовой документ (договор, соглашение, протокол и т.д.) на уровне глав Правительств. Данный документ должен пройти все процедуры принятия, предусмотренные национальными законодательствами. После положительного прохождения указанных процедур необходимо будет приступить к формированию собственно международной организации МАС «Восток».

- Хотелось бы спросить Вас о международном сотрудничестве Предприятия. Меняется ли его роль в условиях кризисных явлений в мировой экономике, спада авиатранспорта? Как осуществляется взаимодействие по линии КС «Евразия»?

- ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с момента своего создания в 1996

году всегда уделяло большое внимание развитию международного сотрудничества с провайдерами аэронавигационного обслуживания, в том числе с мировыми лидерами, а также с международными авиационными организациями, такими как ICAO, Евроконтроль, ИАТА, КАНСО и др.

В сфере развития сотрудничества с провайдерами АНО Предприятие активно участвует в деятельности Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), вступление в которую было оформлено в январе 2008 года. С целью обмена опытом специалисты Предприятия принимают активное участие в деятельности основных рабочих органов КАНСО (Постоянный комитет по безопасности полетов, Рабочая группа по бесшовному воздушному пространству, Рабочая группа по управлению качеством).

Участие делегации Госкорпорации в работе ежегодной Всемирной выставки-конференции УВД (ATC Global), а также Конференции генеральных директоров провайдеров аэронавигационного обслуживания, проводимой КАНСО, позволяет руководству Предприятия и его ведущим специалистам знакомиться с передовыми достижениями отрасли, обмениваться мнениями по актуальным проблемам и находить пути их решения в целях обеспечения безопасности, эффективности и экономичности АНО.

У ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» налажены добрососедские и плодотворные рабочие контакты с коллегами в сопредельных государствах, как в двухстороннем формате, так и в рамках КС «Евразия». Данное направление сотрудничества позволяет совместно решать проблемы беспрепятственных полетов гражданских воздушных судов при пересечении государственных границ по наиболее экономичным и оптимальным маршрутам и эшелонам.

В рамках двустороннего сотрудничества развиваются отношения с ведущими провайдерами АНО мира, такими как DFS (Германия), NATS (Великобритания), АТО ФАА (США), ГУГА КНР и другими. Формы такого сотруд-

ничества весьма разнообразны – от обмена делегациями и подписания совместных документов до проведения конференций, семинаров по различным актуальным вопросам.

Заключенный ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с DFS Меморандум о взаимопонимании предусматривает взаимодействие с немецкими специалистами в целях изучения широкого круга вопросов, затрагивающих различные аспекты деятельности Предприятий.

В сфере развития сотрудничества с международными организациями эксперты Предприятия регулярно принимают участие в работе различных групп Международной организации гражданской авиации (ICAO). В результате по предложениям экспертов Предприятия удалось, например:

- скоординировать с соседними государствами, внести в Европейский каталог и открыть новые трассы, на направлениях с Азербайджаном, Казахстаном, Монголией, Украиной, Финляндией, а также на Кроссполярной и Трансвосточной сети маршрутов. Всего за последние три года лет внедрены 273 международных воздушные трассы;

- обновить в части, касающейся Российской Федерации «План внедрения систем CNS/ATM для государств Восточной части Европейского региона ICAO»;

- в условиях острого дефицита кодов ВРА дополнительно выделить и закрепить в Европейском аэронавигационном плане ICAO две серии кодов для МЦ АУВД и для Ростовского РДЦ;

- с сентября 2009 года реализуется процедура OLDI между РДЦ Ростов и РДЦ Симферополь (Украина). Планируется ввод этой процедуры между РДЦ Ростов и РЦ Харьков (Украина) и РДЦ Ростов и РДЦ Анкара (Турция);

- В соответствии с рекомендациями групп EANPG и COG в отношении внедрения требований ICAO к уровню владения английским языком Предприятием заключено соглашение со специализированным учебным центром Великобритании на обучение диспетчеров УВД.

С сентября 2009 г. активно работает целевая группа ICAO по внедрению в Восточной части Европейского региона сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM). При ведущей роли специалистов Предприятия достигнуты договоренности, намечены планы и процедуры совместного перехода на RVSM в государствах этого региона ICAO с 17 ноября 2011 года.

Важное место в решении актуальных вопросов АНО занимает взаимодействие с Евроконтролем. На постоянной основе ведутся переговоры по решению различных вопросов совершенствования деятельности между ГЦ ЕС ОрВД и ЦООП Евроконтроля (CFMU), а также Центра АНС ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и Бюро по сборам Евроконтроля (CRCO).

Регулярно специалисты предприятия принимают участие в рабочих встречах представителей Росавиации с ИАТА по вопросам сборов за АНО, а также по оценке ситуации в отрасли в условиях экономического кризи-

са и прогнозам объемов воздушных перевозок.

Как известно, 2009 год был крайне непростым для отрасли ОрВД в целом и для ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в частности. Сказались последствия глобального финансового и экономического кризисов. Объемы воздушного движения в 2009 году в воздушном пространстве значительно снизились, и Предприятию пришлось принимать целый пакет антикризисных мер: были сокращены расходы на командирование сотрудников Предприятия для участия в международных мероприятиях, оптимизирована структура подразделения, которая занималась организацией международного сотрудничества, проведена ревизия направлений и форм сотрудничества. Данные меры позволили в условиях дефицита средств сохранить основу международного сотрудничества Предприятия.

● В наступающем году в сфере международного сотрудничества планируется сосредоточить усилия Пред-

приятия на следующих основных направлениях:

● активизация работы Предприятия в рамках КС «Евразия», направленной на решение практических вопросов взаимодействия Предприятия с другими членами КС «Евразия». Проведение работы по расширению членства КС «Евразия».

● выполнение международных обязательств Предприятия по развертыванию центрального офиса МАС «Восток» в соответствии с подписанным в г. Сочи Договором об обеспечении функционирования МАС «Восток».

● продолжение работы экспертов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в группах ICAO и других форматах международного сотрудничества, сосредоточив внимание на практической направленности и отдаче для отрасли и достижении значимых для ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» результатов.

● углубление взаимодействия с КАНСО с упором на развитие регионального сотрудничества. ■



БЕЗОПАСНОЕ НЕБО УЗБЕКИСТАНА



Юлия УВАРОВА,
Ташкент

В январе 2011 года отмечается 20-летие Центра «Узаэронавигация» Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари». Это праздник полуторатысячного коллектива предприятия, которое обеспечивает безопасность и регулярность полетов в воздушном пространстве Республики Узбекистан. О работе Центра рассказывает его директор, заслуженный работник транспорта Республики Узбекистан Алишер АШУРОВ.

Предприятие по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением - Центр «Узаэронавигация» (ЦУАН) - было создано в 1991 году. Его появление ознаменовало новую эпоху в области развития гражданской авиации Республики Узбекистан и дало возможность

проводить единую, целенаправленную политику развития и модернизации системы управления воздушным движением (УВД) над всей территорией республики.

Сегодня Центр «Узаэронавигация» - одно из подразделений Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» - предоставляет полный

спектр услуг по аэронавигационному обслуживанию. В первую очередь, это обслуживание воздушного движения, организация потоков воздушного движения, организация и менеджмент воздушного пространства, радиотехническое обеспечение полетов, а также обеспечение метеорологической и аэронавигационной информацией



воздушных судов, находящихся в зоне своей ответственности, которая охватывает 3 района обслуживания воздушным движением общей площадью 448 кв. км. За двадцать лет своей деятельности Центр «Узавионавигация» обеспечил авионавигационным обслуживанием свыше 1 368 000 воздушных судов.

С обретением независимости перед Узбекистаном возникло большое количество безотлагательных задач, и одной из них было формирование такой системы организации воздушного движения, которая отвечала бы новым потребностям страны. Эта задача легла на плечи вновь организованного предприятия. Тогда сама идея создания самостоятельной структуры, которая предоставляла бы весь спектр авионавигационных услуг, обеспечивала техническое совершенствование отрасли, выглядела достаточно смелой. Но в результате огромных усилий многих и многих людей, преданных своему делу, такой центр был организован.

Формирование предприятия продолжалось несколько лет. Сначала в состав Центра входили лишь органы обслуживания воздушного движения. Вскоре к ним присоединились службы радиотехнического обеспечения полетов, а затем и служба авионавигационной информации (САИ).

Отдельной задачей стало обеспечение профессиональной подготовки, повышения квалификации и сертификации авиационного персонала. Для чего были организованы специализированные курсы в Учебно-тренировочном центре Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йулари».

В 1996 году в структуру ЦУАН вошел Комплекс ЭРТОП (эксплуатация радиотехнического обеспечения полетов), фактически под общим руководством была объединена работа авиадиспетчеров и инженерно-технического состава. В 1999 году предприятие завершило процесс объединения всех подразделений, необходимых для предоставления полного спектра авионавигационных услуг и обеспечения деятельности и развития национальной авионавигационной системы.



Стоит особо подчеркнуть, что первый и самый сложный этап становления вновь созданного предприятия был бы невозможен без профессионализма, сплоченности и самоотверженности его работников. Благодаря успешному решению поставленных задач и достигнутому техническому и технологическому уровню, современная авионавигационная система Узбекистана сегодня не уступает авионавигационным системам восточно-европейского региона.

- Каковы основные функции системы организации воздушного движения и авионавигации в Узбекистане сегодня?

Основные функции нашего предприятия с момента создания – это обслуживание воздушного движения, организация воздушного пространства и потоков воздушных судов в небе Узбекистана.

Качество авионавигационного обслуживания связано, прежде всего, с уровнем автоматизации управления воздушным движением. В своей деятельности мы руководствуемся тремя

основными приоритетами: безопасность полетов; регулярность полетов; экономическая эффективность.

Современная авионавигационная система Узбекистана включает в себя единую систему организации воздушного движения (ЕС), службу авионавигационной информации (САИ), систему метеорологического обслуживания полетов, систему наземных бортовых и спутниковых средств связи, системы навигации и посадки, системы наблюдения. Отечественный авионавигационный комплекс является крупнейшим в нашем регионе.

Оперативные органы управления единой системы организации воздушного движения включают 12 областных центров. Это более 1 400 диспетчеров воздушного движения и инженерно-технических работников, обслуживающих авионавигационные комплексы. Обслуживается более 79 000 полетов в год, при этом одновременно под управлением находится около 40 воздушных судов. В условиях роста интенсивности воздушного движения необходимо совершенствовать технологическую базу, вводить в

действие новые международные стандарты в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ICAO), обеспечивать надлежащий уровень безопасности полетов.

Важнейшим инструментом дальнейшего развития единой системы организации воздушного движения и развития аэронавигационной системы Узбекистана явилась перспективная концепция развития ЕС УВД.

В минувшем году центр управления воздушным движением предоста-

влять профессиональные навыки, среди которых – блестящее знание английского языка, крепкое здоровье, способность концентрироваться и оперировать объектами в трехмерном пространстве, умение принимать правильные решения за считанные секунды, высокая стрессоустойчивость и чрезвычайная ответственность, ведь цена вопроса – человеческие жизни.

Авиадиспетчер – главное действующее лицо в процессе достижения безопасности, эффективности и регулярности полетов. Важная задача – посто-

ют четвертому уровню по шкале Международной организации гражданской авиации. Кроме того, мы постоянно контролируем техническое состояние радиооборудования обеспечения полетов, осуществляя летные проверки наземных средств связи, навигации и наблюдения.

Профессионализм узбекских авиадиспетчеров признан всем авиационным сообществом. Ежедневно, ежесекундно несут они вахту возле своих мониторов, где каждый самолет – всего лишь точка, но за ней сто-



вил аэронавигационное обслуживание более 76 000 воздушных судов.

- Современная техника это здорово, но управляют ею люди. Как Вы решаете кадровые вопросы, как построена подготовка специалистов?

Управление воздушным движением – это больше, чем просто профессия. Это даже больше, чем специализированный технологический процесс в авиации. Это особые профес-

сионное совершенствование знаний английского языка, на котором общается мировое авиационное сообщество. В первую очередь, это касается авиадиспетчеров, ведущих радиосвязь с экипажами самолетов. Они должны знать язык безукоризненно, потому что в нештатных ситуациях нет времени подбирать правильные слова – это может слишком дорого стоить. Наши авиадиспетчеры, связанные с управлением международных полетов, соответству-

ют человеческие жизни. Кроме того, чтобы все экипажи, пассажиры и грузы своевременно и безопасно прибыли в пункт назначения, на земле работают сотни людей разных специальностей – связисты, электротехники, метеорологи, врачи... От слаженности действий всего персонала и структурных подразделений в разных регионах Узбекистана зависит эффективность работы такого сложного органа как ЦУАН.

Базой для подготовки будущих работников организации воздушного движения является авиационный факультет Ташкентского государственного политехнического университета и Учебно-тренировочный центр НАК.

- Алишер Хамидович, как в последние годы изменилась ситуация с безопасностью полетов и каковы перспективы?

- В целом мы обеспечиваем приемлемый уровень безопасности полетов воздушных судов. Не отмечено ни одного авиационного происшествия, связанного с недостатками в организации аэронавигационного обслуживания полетов.

Современный уровень и перспективы развития авиации и организации воздушного движения ставят перед Центром «Узаэронавигация» новые задачи по обеспечению и развитию аэронавигационной системы Узбекистана, развитию ее организационной структуры, совершенствованию использования воздушного пространства и организации воздушного движения, внедрению новых технологий, обновлению технической базы УВД.

Узбекистан уже 11 лет является членом такой влиятельной международной структуры как Международный координационный Совет «Евразия», то есть аэронавигационная система Узбекистана - полноправная составляющая системы восточно-европейского региона. Это способствует вхождению нашего государства в евразийское экономическое и правовое пространство в сфере аэронавигации, последующей интеграции авиационной отрасли в международную авиатранспортную систему.

За последние годы произошло много изменений и в структуре воздушного пространства, и соответствующих правилах и процедурах, и техническом оборудовании, и законодательной базе. Если говорить сухим языком цифр, то протяженность международных воздушных трасс за последние десять лет увеличилась в два раза и в настоящее время приближается к 10 463 тысячам километров. Услугами ЦУАН по аэронавигационному обслуживанию воспользовались



уже свыше 200 иностранных авиакомпаний.

Реализованы проекты по установке современных аэродромных локаторов и строительству новых аэродромно-диспетчерских вышек. Начинается широкомасштабная замена средств радиосвязи, создается современная телекоммуникационная сеть предприятия. Для повышения привлекательности нашего воздушного пространства мы постоянно работаем над модернизацией аэронавигационной системы, над улучшением качества услуг и уровня технического оснащения, над совершенствованием структуры воздушного простран-

ства и развитием транснациональных воздушных коридоров с учетом потребностей всех пользователей. Мы стремимся уже сегодня соответствовать требованиям будущего. И статистика свидетельствует, что при планировании международных маршрутов авиаперевозчики все чаще отдают предпочтение узбекскому воздушному пространству.

Уверен, что Центр «Узаэронавигация», будет и впредь надежно обеспечивать надлежащий порядок в воздушном пространстве страны, внося свой весомый вклад в решение общих задач, стоящих сегодня перед отечественной гражданской авиацией. ■



SAFE SKIES

Yulia UVAROVA

In January 2011, Uzaeronavigatsiya Air Traffic Control Centre of the Uzbekistan Airways national airline celebrated its 20th anniversary. This was a great occasion for the one and a half thousand people working there. The Centre ensures the safety and regularity of flights in the airspace of the Republic of Uzbekistan.



Every aircraft flying through the airspace of Uzbekistan is under the permanent control of air traffic controllers. They manage the air traffic in close cooperation with thousands of aviation experts.

Uzaeronavigatsiya ATC Centre was established in 1991 to use the airspace and control the air traffic. Its foundation ushered in a new era in the development of civil aviation in the Republic of Uzbekistan and made possible the coordinated and well-directed policy of the development and modernization of the air traffic control system over the territory of Uzbekistan.

Now the ATC Centre is a subdivision of Uzbekistan Airways. It delivers the whole range of air navigation services, namely air traffic service, air traffic management, airspace organization and management and radiotechnical support. It also provides meteorological and aeronautical information to the aircraft within the controllable zone.

During its twenty years of operation, the Centre has provided air navigation services to one and a half million aircraft.

Alisher ASHUROV, Director of Uzbekistan Airways ATC Centre, Honoured Worker of the Transport System of Uzbekistan:

– After declaration of Independence Uzbekistan faced a great number of urgent tasks. One of them was the establishment of an air traffic sys-

tem which would comply with the new needs of the country. A newly formed Centre shouldered that responsibility. At the time, the idea of creating an independent mechanism to provide the whole range of air navigation services and ensure technical elaboration of the sector looked rather bold. However, the new Centre was established due to the great efforts of many people committed to their job.

The Centre's formative period took several years. First it included only the bodies to service the air traffic. Soon they were joined by the radiotechnical support and aeronautical information service.

Enhancement of professional training, improvement of skills and certification of the aviation personnel was a particularly important task. In order to implement it, special courses were arranged under Uzbekistan Airways Training Centre.

In 1999 ATC Centre presented whole range of air navigation services.

It would be appropriate to mention that the first and most difficult stage of the newly established Centre might not have been possible without professionalism, solidarity and selflessness of its staff. Thanks to the successful accomplishment of assigned tasks and the adoption of high technical and technological standards, the modern air navigation system of Uzbekistan ranks with those of the East European region.

- What is the Uzbek system of air traffic control and air navigation today? What are the ways of its improvement?

- First and foremost, the quality of the air navigation servicing is conditioned by the level of the air traffic control automation. We adhere to three main priorities in our work; flight safety, flight regularity and economic performance.

The modern air navigation system of Uzbekistan includes the unified system of air traffic management, aeronautical information service, flight meteorological service, ground systems, airborne and satellite communication facilities, navigation and landing systems and supervisory control systems. Our air navigation complex is the biggest one in the region



because the air space of the country embraces 447 000 sq. km.

Operative bodies, as integrated into the unified system of the air traffic management, include twelve regional centres. They are comprised of 1400 air traffic controllers and engineering staff. As the air traffic grows and becomes more intense, it is necessary to improve technology, introduce new international standards complying with recommendations of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and secure the required flight safety.

A long-term concept of the unified system of air traffic management development is the most important instrument to ensure the future progress of the air navigation system of Uzbekistan.

Last year Uzaeronavigatsiya ATC Centre served up to 76 000 aircraft.

- Modern equipment is certainly very useful, but after all it is operated by people. How do you address the issue of training skilled specialists?

- The air traffic control is more than just a professional occupation. This is even more than a specific technological process in aviation. It implies special professional knowledge and skills including a high degree of proficiency in English, strong health, abilities to concentrate and operate the planes in the 3D space. Air traffic controllers must be able to make split second decisions. They should be highly resistant to stress because this job carries heavy responsi-

bilities as human lives are concerned.

The air traffic controllers are the members of one of the world's newest professions. However, it is impossible to overestimate their part in insuring the effectiveness of the air traffic control system. Air traffic controllers are the key persons to ensure safety and effectiveness of the flights. None of the aircraft of any airline will start their engines and take off unless the controller's permission is given. Millions of passengers have no idea that their quick and safe arrival to the destination points happen through the efforts of these people. Air traffic controllers make aircraft operations both the most efficient and safest in the whole transport sector.

Improvement of the English language skills is a very important task because the absolute majority of the international aviation community speaks this language. It is the matter that impacts nearly all those air traffic controllers who have radio communication sessions with the aircraft crews. Their English must be impeccable, since they have no time to pick the right words when the worst-case situation arises. The controllers involved in management of international flights comply with the 4th level of proficiency in English according to the ICAO standards. In addition, we constantly check the technical state of our radio communication equipment; we carry out in-flight checks of our ground facilities of communication, navigation and surveillance.



Professionalism of the Uzbek air traffic controllers is appreciated by the whole aviation community. About 40 aircraft are under their simultaneous control. Every day and every second they are on watch in front of their monitors where each airplane is just a dot, but such dots have hundreds of lives and fates behind them.

Also, to safely bring all the crews, passengers and cargoes to their destination points, hundreds of different specialists work in the ground subdivisions. They are operators, meteorologists, medical doctors... Efficient operation of such a sophisticated body as the Centre depends on their harmonious actions, on cooperation of all the struc-

tural subdivisions in different regions of Uzbekistan.

The Aviation Department of the State Technical University of Uzbekistan, as well as the Training Centre of Uzbekistan Airways national airline - the main places to train future air traffic controllers.

- Has the situation with flight safety changed for the past years? What tasks are the employees of the Centre faced with today?

- In general, we secure quite an acceptable level of flight safety. There is no single aviation accident through the fault of the air navigation servicing.



Modern prospects of development of aviation and air traffic management urge us to enhance the air navigation system of Uzbekistan by developing its organizational structure, by improving the airspace use and air traffic management, by assimilating new technologies and modernizing the ATC technical base.

For eleven years Uzbekistan has been a participant in such influential international organizations as the Eurasia International Coordination Council. This means that Uzbekistan is a full member of the Eastern European system, enabling our country to become a part of the Eurasian economic and legal field in the sphere of air navigation and integrate our aviation industry into the international air transport system.

Many changes have taken place in the past years. The airspace structure and related regulations and procedures have changed, as well as the place of Uzbekistan in the world aviation community. Figures speak louder than words in this respect: the length of international air routes has doubled and is currently almost 10 million 463 thousand kilometres. Over 200 foreign airlines have already used the services of our ATC Centre.

We have implemented projects for installation of modern aerodrome locators and new aerodrome control towers. We began a large-scale replacement of the radio communication facilities and arranged a new telecommunication network at the Centre. In order to make our airspace more attractive, we are working non-stop to upgrade the national air navigation system, improve the service quality and technique. We work hard to modernize the airspace structure and develop transnational air corridors in light of requirements of our customers. Today we try to comply with the requirements of the future. The unbiased statistics show that air carriers often give preference to the Uzbek airspace when planning the international routes.

I am sure that the Uzaeronavigatsiya ATC Centre will continue to "maintain order" in the airspace of the country and contribute its valuable share to accomplishment of common tasks which the national civil aviation faces at present.



PRESS RELEASE

FOR IMMEDIATE RELEASE: 11 December 2010

CANSO CONDEMNS ILLEGAL INDUSTRIAL ACTION IN SPAIN, CALLS FOR EUROPEAN REFORM

CANSO, the Civil Air Navigation Services Organisation, in a special session of its Executive Committee today, unconditionally condemned the recent closure of Spanish airspace caused by the abrupt illegal action of Spanish air traffic controllers. CANSO fully supports the actions that Aena, the Spanish Air Navigation Service Provider, took to restore service safely.

The stranding of almost a million travelers worldwide as a result of this industrial action led to unacceptable economic and personal disruption. The effects of this action will be felt by the Spanish and European economies for months to come.

This was a direct attack on the professional reputation of the air traffic industry and public trust in it.

Notwithstanding any grievances controllers might have, perceived or otherwise, the closure of international airspace as a negotiating tool should no longer be permitted anywhere.

Aviation is a critical public service. Holding the public and air commerce to ransom is intolerable. CANSO calls for immediate actions to prevent any recurrence.

Regulatory measures are required, at the European level, to ensure the continuity of air traffic services throughout Europe during industrial disputes. If this issue is not addressed, it puts at risk the entire Single European Sky initiative.

CANSO expresses its firm support for Aena in the current difficult situation. It calls on the European Union to immediately consider how critical public services of this nature can be protected from illegal industrial action by European regulation.

ENDS

SUPPORTING INFORMATION

1. Spanish Industrial Situation – Timeline of Events

For more information please contact:

Timothy Hoy
Head of Communications

0031 (0)23 568 5380
timothy.hoy@canso.org

CANSO – The Civil Air Navigation Services Organisation – is the global voice of the companies that provide air traffic control, and represents the interests of Air Navigation Services Providers worldwide. CANSO members are responsible for supporting over 85% of world air traffic, and through our Workgroups, members share information and develop new policies, with the ultimate aim of improving air navigation services on the ground and in the air. CANSO also represents its members' views in major regulatory and industry forums, including at ICAO, where we have official Observer status.

РГП «Казаэронавигация» – 15 лет успешного развития



Генеральный директор Республиканского государственного предприятия «Казаэронавигация» Сергей Дабусович Кульназаров. Родился 30 октября 1953 года в селе Елшанка Саракташского района Оренбургской области. Окончил среднюю школу в селе Алексеевка Хобдинского района. Образование высшее. Окончил Рижское летно-техническое училище гражданской авиации – самолетовождение (1975-1978 г.г.), Ленинградскую академию гражданской авиации – эксплуатация воздушного транспорта (1980-1984 г.г.), Академию международной Академии транспорта (1999 г., Санкт-Петербург). Доктор транспорта. С 1997 г. по настоящее время является Генеральным директором РГП «Казаэронавигация». Награжден медалью «За отвагу», медалью «Н.Е. Жуковского» за достижения в области аэронавигации, Почетной грамотой Республики Казахстан в связи с 10-летием Независимости Республики Казахстан, Орденом «Курмет» (Почет) за весомый вклад в развитие аэронавигационной отрасли. Женат, воспитывает сына.

- Наше предприятие - РГП «Казаэронавигация» - образовалось 1 июля 1995 года. Это было очень непростое время для авиационной индустрии в целом и для аэронавигационных служб в частности. 1995-1999 годы были действительно для нас тяжелыми. Банкротом стал национальный перевозчик «Эйр Казахстан» и – по-

вторное банкротство. Все это самым непосредственным образом имело отношение к деятельности РГП «Казаэронавигация», поскольку обе структуры имели огромные долги перед нашим предприятием. Но и в этой ситуации мы смогли продолжить предоставление услуг для международных авиарейсов, причем, в условиях их

постоянного возрастания. Мы смогли оптимизировать свои затраты до уровня, достаточного для обеспечения минимальных эксплуатационных требований безопасности, сумели правильно определить основные приоритеты инвестиционной политики. В итоге модернизация аэронавигации Казахстана стала опережать разви-



тие аэропортов и все больше соответствовать международным требованиям. Произошел резкий рост международных воздушных трасс, были открыты новые воздушные коридоры. Мы стремимся не останавливаться на достигнутом, ведь авиация – отрасль с высокими технологиями, поэтому аэронавигационная инфраструктура должна развиваться, отвечая всем требованиям безопасности полетов. Несомненно, применение новых технологий позволило кардинально улучшить структуру воздушного пространства: если ранее полетами управляли 18 районов организации воздушного движения, то теперь эту работу выполняют четыре центра автоматизированной системы. Кроме того, в число важных задач, помимо безопасности полетов, входит и повышение качества обслуживания, направленное на повышение экономической эффективности аэронавигации. Транзитный поток растет год от года, и наша система должна быть готова к этому. Если раньше количество исчислялось 200-300 полетами в сутки, то в настоящее время – приближается к пятистам. Расширяется протяженность сети международных воздушных сообщений, которая составляет более 60 тысяч километров, Казахстан имеет более 70 воздушных коридоров. Основу транзита составляют полеты авиакомпаний стран СНГ и дальнего зарубежья, которые выполняют перевозки из России, Европы в Центральную и Юго-Восточную Азию. Использование тех или иных альтернативных маршрутов определяется исключительно авиакомпаниями в зависимости от таких факторов, как экономическая выгода и безопасность. В свою очередь, ориентация иностранных авиакомпаний на транзитные полеты диктует большие требования к национальной аэронавигационной системе. Основные из них – это соответствие стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, выполнение требований Международной конвенции о международной гражданской авиации, которые обязаны соблюдать государства, присоединившиеся к этой Конвенции.



Безопасность полетов – превыше всего

За эти исторические 15 лет в Казахстане не произошло ни одного инцидента, приведшего к человеческим жертвам, так как мы вкладываем огромные силы и средства в обеспечение безопасности полетов. Нам удалось создать систему, которая способна не только обеспечить текущие потребности казахстанской авиации, но и позволить ей развиваться очень быстрыми темпами. Мы планомерно внедряем современные технологии в повседневную операционную работу авиадиспетчера и считаем это сво-

ей главной задачей. С момента своего создания в 1995 году предприятие положило в основу своей технической политики именно автоматизацию управления воздушным движением. Эта цель достигается, в первую очередь, постоянным совершенствованием функционирования автоматизированной системы для программ и проектов, которые обеспечили управление во всем верхнем воздушном пространстве Казахстана из четырех региональных центров. Завершающим этапом программы интеграции стал пуск в эксплуатацию Актюбинского центра системы в июне 2009 года. Новый центр обладает существенно





более высокими параметрами, чем действовавший до этого. Это событие позволило активно использовать новые технологии управления воздушным движением во всем воздушном пространстве, обеспечить возможность гибкой реконфигурации структуры воздушного пространства, повысить пропускную способность всей системы управления воздушным движением. Региональные центры размещены в Астане, Алматы, Актобе и Шымкенте. Их зоны ответственности включают различные комбинации воздушных трасс, коридоров и аэродромов:

Центр АС УВД в Астане. Он самый большой из всех. Площадь зоны ответственности равна 1 200 000 кв. км. В его составе пять секторов. Количество воздушных трасс – 43. Их протяженность 31 407 км. На границах с сопредельными государствами организовано 15 воздушных коридоров, в том числе – с Россией -14, с Китаем -1. В зоне ответственности Центра находится 9 аэродромов, он введен в эксплуатацию в 2005 году.

Центр в Актобе – самый новый. Он в эксплуатации с июня 2009 года. Площадь его зоны – 879 098 кв. км. Секторов – пять. Воздушных трасс -29. Протяженность трасс- 18 809 км. С граничащими государствами имеется 19 воздушных коридоров: с Россией – 12, с Азербайджаном – 3, с Туркменией-2 и с Узбекистаном -2. Количество аэродромов – 4. Центр АС УВД в Алматы – первый из центров системы. В его составе 4 сектора. Площадь территории, находящейся под ответственностью Центра составляет 431 000 кв.км. Центр имеет 32 воздушных трассы общей протяженностью 16 667 км. И 7 воздушных коридоров, из которых с Китаем -1, и с Кыргызстаном – 6. Количество аэродромов – 4. Центр работает с 1996 года, и в настоящее время реализуется программа создания нового центра в Алматы, предназначенного заменить действующий.

И, наконец, Центр в Шымкенте. Самый небольшой из всех (его площадь составляет 317 000 кв.км.) Тем не менее, он имеет 25 воздушных коридоров на границах с Узбекистаном. Центр действует с 2006 года и имеет



значительный потенциал. В настоящий момент имеет 2 сектора и 2 аэродрома в зоне ответственности. Количество воздушных трасс – 36, а их общая протяженность достигает 9600 км.

РЕШЕНИЕ БЫЛО ПРАВИЛЬНЫМ

Комиссия ICAO, проводившая в 2009 году проверку состояния безопасности полетов в Казахстане, отметила продвинутый уровень оснащенности аэронавигационной службы. При этом, хотел бы подчеркнуть, не потребовалось финансирования каких-либо программ из государственного бюджета. Все проекты были реали-

зованы за счет собственных средств предприятия. Завершение данного этапа создания автоматизированной системы управления воздушным движением в Казахстане не означает, что система не требует дальнейшего развития и совершенствования. Более того, существует настоятельная потребность внедрения новых технологий в области планирования воздушного движения, применения методов, основанных на использовании навигационных систем космического базирования, включая автоматическое зависящее наблюдение, а также переход на новые принципы управления аэронавигационной информаци-



ей и многое другое. Внедрение данных технологий обеспечит главное преимущество, которое дает применение автоматизированных систем в управлении воздушным движением – требуемые темпы роста безопасности полетов будут сохранены. Все эти потребности закладываются в основу технических требований на создание нового центра АС УВД в Алматы. Он призван заменить первый в Казахстане центр АС УВД, действующий с 1996 года. Работы по проектированию Цен-

поднять на более высокий уровень работу аэронавигационной системы Казахстана. Цель модернизации – не только техническое переоснащение, но и стремление максимально соответствовать самым высоким требованиям ICAO по обеспечению безопасности полетов. Эта работа проводится планомерно и поступательно. В перспективе мы намерены начать реконструкцию командно-диспетчерских пунктов в Атырау и Актау, составлен план замены наземных радиолокато-

щими масштабный потенциал. В этом контексте настоятельно требуется пересмотр существующих правил и выработка новой системы правил полета и профессиональной подготовки. Кроме того, очень важно удерживать подготовленных авиационных специалистов на местах. Создать для них хорошие условия, что мы и делаем. В этой связи нами предпринимаются реальные шаги в вопросах подготовки нового поколения специалистов с целью обеспечения готовно-



тра завершены и в 2010 году начато его строительство. Оснащение центра и его пуск в эксплуатацию намечены на 2012 год. Начало строительства нового центра казахстанской системы организации воздушного движения является знаковым событием в развитии аэронавигационной системы Казахстана. Оно означает начало реализации нового этапа – перехода к реальному применению будущих аэронавигационных систем. Наше предприятие даже в условиях кризиса делало все возможное для того, чтобы

ров и обеспечения объектов ЭРТОС оптоволокномными линиями связи.

РГП «Казаэронавигация» уделяет особое внимание разработке политики, направленной на то, чтобы в Казахстане имелось достаточное количество компетентных специалистов, занятых в аэронавигационной системе и обеспечивающих ее функционирование. В целом перед авиационной индустрией стоит вызов, обусловленный трудным экономическим положением, демографическими изменениями и новыми технологиями, имею-

щими к дальнейшему росту аэронавигационной системы и адекватным ответам на вызовы времени. Главную цель мы видим в том, чтобы выработать конкретные действия по двум направлениям, таким как изменение и модернизация системы профессиональной подготовки и мобилизация на повышение престижа профессии авиадиспетчера. Конечно, на первом этапе решения этой задачи было невозможно обойтись без услуг международных центров подготовки. Это было время накопления опыта. А в дальней-

шем все равно стояла задача создания собственного Центра профессиональной подготовки. В 2004 году правительство подписало постановление о создании дочернего предприятия «Аэронавигационный учебный центр». Хотел бы подчеркнуть: это произошло в то время, когда при министерствах сплошь ликвидировались РГП и ДГП. Но мы смогли доказать необходимость создания такого центра. Теперь очевидно, что решение было правильным. Мы не обучали, а переучивали людей с образованием на новую профессию. Сегодня мы отдаем предпочтение подготовке специалистов в собственном центре. Это большое достижение. Выпуск в сентябре прошлого года показал высокие результаты. Мы имеем троих специалистов с пятым уровнем ICAO, шесть специалистов – с четвертым уровнем. И одного – с третьим. Это очень высокая планка. Так что могу ответственно заявить: уровень подготовки в нашем центре соответствует международным стандартам. Сейчас мы думаем над созданием Школы юных аэронавигаторов. Будем присматриваться не только к студентам вузов, но и уже со школьной скамьи подбирать себе достойные кадры. И это тоже я считаю очень важным направлением.

Я горжусь тем, что работаю в этом коллективе и с этими людьми.

Можно купить дорогое оборудование, можно приобрести дорогие локационные средства, но без людей, способных его грамотно эксплуатировать успеха не будет. Развивая компанию. Мы параллельно решаем социальные проблемы работников. Наши специалисты полностью отдают себя профессии. Им некогда заниматься, к примеру, бизнесом, поэтому самостоятельно решить жилищный вопрос весьма затруднительно. Мы предоставляем своим работникам комфортабельное служебное жилье. Развитие РГП «Казаэронавигация» идет по утвержденному плану в соответствии с принятой стратегией. Важно, что нас поддерживает наш Президент и правительство, оставив за компанией право распоряжаться частью чистой прибыли, делая только 12 процентов отчислений. Мы оправдываем это доверие. На



традиционной выставке в Амстердаме РГП «Казаэронавигация» удостоилась престижной премии «Jane`s ATC Global» за лучшие достижения в отрасли. Эксперты выбирали из множества программ эффективности полетов, инициатив по безопасности и технических разработок, призванных делать полеты более безопасными и экологически чистыми. Мы в числе победителей! Это очень большое достижение для нашей страны, особенно если учесть, что отныне мы стоим в одном ряду с такими крупными компаниями, как «УГА США», «Боинг», «Австроконтроль», «Эйрсервис Австралия», «Эйруэйз Новая Зеландия», «Индра Системас». «Локхид Мартин»...

Времена и сейчас, по прошествии 15 лет, тоже непростые. Под влиянием мирового кризиса кое-где воздушное движение уменьшается, но мы не можем в связи с уменьшением количества полетов где-то отключить технические средства. Мы всегда в полной готовности! Наша работа связана с постоянными ночными дежурствами, воздушное пространство мы должны контролировать круглые сутки. Что мы и делаем успешно уже 15 долгих лет. ■

Материал предоставлен директором специальных программ общероссийского журнала «Вестник авиации и космонавтики» Е.П. Поповым.



НЕБЕСНЫЙ РЕГУЛИРОВЩИК ГАРАНТИРУЕТ



Все мы в детстве и юности мечтали о небе. Грезил авиацией еще со школьной скамьи и нынешний руководитель «Казаэронавигации» Сергей Кульназаров. Правда, выбирал он профессию уже достаточно взрослым человеком: после окончания средней школы и службы в рядах Советской Армии. Там, кстати, старший сержант саперной роты Сергей Кульназаров и получил свою первую государственную награду – медаль «За отвагу». С тех пор руководство Казахстана не раз отмечало Сергея Дабусовича за заслуги перед Отечеством. Но терпкий вкус именно той армейской победы остается в памяти на всю жизнь и

заставляет учащенно биться сердце...

- Дело было под Москвой, - вспоминает Сергей Кульназаров. - В составе саперной роты я принимал участие в ликвидации последствий сильного пожара. Горел торфяник. Тогда я уже был заместителем командира взвода и многое что умел в саперном деле. Но когда мы заложили в шурфы взрывчатку и стали проверять цепь, ее почему-то не оказалось. Боевая задача могла быть сорвана...

Командир саперной роты Сергей Кондратьев отличался крутым нравом и готов был за такой прокол замком взвода «поставить к стенке». Дело нешуточное, к месту взрыва с минуты на минуту должен был прибыть замести-

тель командующего Московским военным округом. А как было взрывать, если отсутствовала цепь?

- И тогда я сказал, что найду причину неисправности и бросился к шурфам со взрывчаткой, - продолжает рассказ Сергей Кульназаров. - Для этого мне пришлось на бешеной скорости прыгать в каждую полутораметровую яму и проверять контакты.

Всего саперы отрыли около ста шурфов, и в каждом старший сержант успел побывать и прощупать все до миллиметра. Наконец, в одном из последних прорыв был найден. Это был даже не порыв, а, скорее, захлест оголенного контакта провода на такой же контакт, но изолированный. Из-за это-

го цепь и не «прозванивалась» с командного пункта.- Докладываю командиру роты старшему лейтенанту Кондратьеву, что его приказ выполнен, цепь исправна , и что запланированному взрыву уже ничто не мешает, и он, счастливый, сразу к радиостанции и рапорт наверх: «Товарищ генерал, к взрыву готов, жду Вашего приказа!»

Вот тогда-то под Москвой за мужество, профессионализм и солдатскую смекалку старший сержант саперной роты Кульназаров и был представлен к государственной награде – медали «За отвагу».

На дембель в родную Алексеевку Сергей вернулся при полном параде и с медалью на груди. Девчонки любовались возмужавшим, подтянутым, стройным парнем. Но долго прохлаждаться крепкий парень не стал и по-

технического училища. Надел форму и страшно этим гордился...

В Риге курсант Кульназаров учился только на «отлично».В журнале против его фамилии никогда не было даже четверок. Сложный предмет по самолетовождению давался легко. Сейчас Сергей Кульназаров точно знает, почему.

-Меня с раннего детства родители приобщали к труду и ответственности за все, что происходит вокруг. У нас большая семья, кроме взрослых – шесть ребят и одна девочка. Я по старшинству – второй. Помню, когда заканчивалась школа и я приходил домой, отец молча показывал рукой на лошадь. Я бодро вскакивал в седло и уезжал в степь помогать отцу пасти скот. Без лишних разговоров уезжал. Сутками там пропадал. В седле... Помню, на свою первую зарплату я купил



шел сдавать экзамены для поступления в вуз.

-Поступал в городе Актюбинске. Там всегда работала выездная комиссия Министерства ГА, где принимали экзамены во все учебные заведения гражданской авиации страны – тогда Советского Союза. Экзамены давались не просто, видимо, сказался двухлетний армейский перерыв. Но я взял комиссию упорством. Помню, экзаменатор говорит председателю комиссии: «Парень не отвечает на вопросы, которые у него в билете, зато другие теоремы шпарит очень бойко. Надо такого бойца брать. Уверен, не подведет». И в 1975 году я был зачислен курсантом Рижского летно-

себе дорогие лакированные ботинки. Причем, настоял, чтобы купили самые дорогие за 18 тыс. рублей. Мне мама говорит - Сережа, может быть, купим вот те брезентовые за пять тысяч? Но я уперся - хочу лакированные, и все тут. И добился своего. Хотя сейчас, если бы вернуться в то время, выбрал бы ботинки за пять тысяч. Они, брезентовые, помоднее будут и практичнее.

Так быстро пробежало детство и школьная юность. Поскольку отец к воспитанию сыновей подходил со всей строгостью, все братья, а их было шестеро, тяготы и лишения сельской жизни переносили стойко. Занимались спортом, участвовали в меро-





приятнях комсомольской жизни и постепенно готовили себя к взрослой.

- Мы росли свободными людьми и были предоставлены сами себе. У родителей своих хлопот хватало, чтобы нас опекать. Поэтому мы могли где-то «винца врезать и сигаретку выкурить».



Но нам это баловство было не нужно. Другие были ценности, да и работать приходилось от зари до зари. Зато теперь отчетливо понимаю, как мне все это – спорт и труд - пригодились в жизни. А еще мне очень везло на людей.

Везде. И в школе, и в армии, и во время учебы в Риге и Ленинграде. ...

В 1978 году Сергей Кульназаров с красным дипломом окончил Рижское училище и получил свидетельство диспетчера по управлению воздушным движением. По распределению

попал на Крайний Север, в Заполярье. Есть там такой знаменитый аэропорт – Мыс Каменный, расположенный за Полярным кругом в Ямало-Ненецком автономном округе. Очень интересное было время. Не влюбиться в Север невозможно! Там я вместе со своей лю-

прятине, в котором Сергей Кульназаров начал работать в отделе движения обыкновенным специалистом, затем этот отдел возглавил, а уже через год по праву занял место заместителя генерального директора по управлению воздушным движением.



два года работал в Оренбурге, а затем уехал в Ленинград, где так же с отличием отучился в Академии гражданской авиации на командном факультете.

- И снова романтика позвала в путь. По распределению в 1980 году я

бимой женой Алией провел 11 незабываемых зимовок и не уехал бы отсюда никогда, но грянула перестройка, а потом Советский Союз развалился...

В 1995 году в Казахстане образовалось аэронавигационное пред-

ем. Должность Генерального директора РГП «Казаэронавигация» Сергею Дабусовичу Кульназарову правительство доверило в 1997 году. Это было очень непростое время. Перед предприятием встали важней-



шие задачи: поддержание традиционной системы для обеспечения обслуживания внутреннего парка воздушных судов бывшего СССР и одновременно поэтапная замена устаревшего оборудования, отработавшего свой ресурс, на современные системы. И все эти непростые задачи были успешно решены. За 15 лет своего существования Республиканское государственное предприятие «Казаэронавигация» зарекомендовало себя как надежная компания, у которой каждый самолет под бдительным контролем...

Современный авиадиспетчер – человек с отменным здоровьем, прекрасным знанием английского языка, инструкций, положений, документов. Высококласный специалист, который умеет подавлять свои эмоции, умеет сосредоточиться, быть внимательным и четко понимать, что за его работой стоит жизнь и здоровье тысяч людей, вверивших в его руки свою судьбу на то небольшое время, пока они находятся в воздухе.

Генеральный директор РГП «Казаэронавигация» Сергей Кульназа-

ров прошел все ступени от рядового диспетчера до генерального директора предприятия и ни разу не изменил своей профессии. Он выбрал ее раз и навсегда. Выбрал ответственно. У него всегда по жизни так – вызываю огонь на себя, оцениваю обстановку,

принимаю решение и ... гарантирую безопасность! ■

Материал предоставлен директором специальных программ общероссийского журнала «Вестник авиации и космонавтики» Е.П. Поповым.



Астана продемонстрировала управление воздушным движением по международным стандартам



Владимир СЕВЕРНЫЙ,
еженедельник «Мегаполис», Алматы

В ноябре прошлого года столица Казахстана принимала крупнейший в истории страны международный форум - саммит глав государств- членов ОБСЕ. Конечно же, это налагало особую ответственность на казахстанских «дирижеров неба». Воздушные суда с делегациями начали прибывать в Астану начиная с 25 ноября 2010 года. Всего за период проведения саммита в Астане было обслужено более 100 рейсов с официальными делегациями. Участники саммита прибывали в Астану как на спецрейсах из всех столиц Европы, так и на регулярных рейсах авиакомпаний, выполняющих рейсы по расписанию из Франкфурта, Москвы, Вены, Стамбула, Абу-Даби и других городов. Президент России Дмитрий Медведев прилетел в Астану на самом тяжелом лайнере, коим считается «Ил-96». Делегация из Бельгии прибыла на огромном А-330, президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов – на «Боинге-767», болгары – на «Ту-154». Были и небольшие самолеты типа «Гольфстрим» и «Фалкон», но в основном в Астану прибывали «боинги» и «аэробусы» различных модификаций...

Организация подготовки и непосредственное обеспечение полетов были высочайшие. Это уже отмечено в официальных сводках. В столичном аэропорту был организован штаб по обеспечению полетов, в который вошли представители различных министерств и государственных органов (МИД, МТК, КГА РК, МО, МВД, КНБ).

Руководство Министерства транспорта и коммуникаций и Комитета гражданской авиации Казахстана высоко оценили работу специалистов РГП «Казаэронавигация». Сло-

ва благодарности за высокую организацию взаимодействия и координацию, предоставления всей необходимой информации по движению воздушных судов были высказаны и руководством международного аэропорта «Астана».

– Несмотря на сложные метеорологические условия в дни проведения саммита, все самолеты производили посадки и взлеты в запланированное по протоколу время, – говорит директор по организации воздушного движения Фаат Богдашкин. – Никаких задержек в обеспечении полетов не

было. Ни один самолет не находился в зоне ожидания и не был направлен на запасной аэродром. Высокий уровень английского языка у диспетчерского состава РГП «Казаэронавигация» позволял вести свободный радиообмен с экипажами иностранных воздушных судов, которые ранее не совершали полеты в аэропорт «Астана». Экипажам заблаговременно сообщались все условия для производства посадки и руления к месту стоянки...

Подготовка к обеспечению полетов воздушных судов с главами государств и делегациями стран, участву-



ющих в саммите ОБСЕ, в РГП «Казаэронавигация» началась задолго до начала этой исторической встречи. В октябре сего года было проведено совещание руководящего состава предприятия с участием начальников служб организации воздушного движения всех филиалов РГП «Казаэронавигация». Была создана рабочая группа во главе с генеральным директором Сергеем Кульназаровым, куда вошли руководители соответствующих отделов и структурных подразделений предприятия.

– Еще весной 2010 года была усовершенствована структура воздушного пространства в районе аэродрома «Астана», – продолжает Фаат Богдашкин. – Дополнительно введен диспетчерский пункт круга, необходимый для УВД в периоды высокой интенсивности полетов, разработаны тринадцать новых схем полетов в районе аэродрома. Данные схемы разработаны в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ICAO и направлены на повышение уровня безопасности и регулярности полетов. В обеспечении саммита принимал участие только личный состав службы организации воздушного движения Астаны, без привлечения специалистов из других филиалов. Ранее, при проведении подобных мероприятий, мы все же привлекали опытных специалистов из Алматы, Караганды и других филиалов предприятия.

По словам Фаата Богдашкина, в службе организации воздушного движения столичного центра ОВД работает много молодых специалистов – выпускников учебных центров, Рижского института аэронавигации, колледжа Рудлоу (Великобритания), а также Казахстанского аэронавигационного учебного центра. Средний возраст специалистов службы ОВД Астаны самый молодой во всем предприятии – 33 года.

– Несмотря на то, что авиадиспетчеры Астаны ежедневно обеспечивают до 80-90 полетов на аэродроме «Астана», а также управляют в верхнем воздушном пространстве над 42% территории Казахстана, в целях дополнительной подготовки специалистов службы ОВД была организо-

вана внеплановая тренажерная подготовка (по два часа на каждого специалиста) с отработкой упражнений в условиях высокой интенсивности полетов, сложных метеоусловиях, – говорит заместитель генерального директора РГП «Казаэронавигация» Павел Козленко. – Были проведены занятия и инструктажи во всех дежурных сменах по особенностям управления воздушным движением иностранных авиакомпаний и обеспечения особо важных полетов.

В главном Центре планирования воздушного движения было организовано дополнительное отдельное рабочее место для координации взаимодействия с авиакомпаниями, выполнявшими полеты с официальными делегациями саммита ОБСЕ как на этапе предварительного планирования, так и непосредственно в период выполнения полетов.

Благодаря современной автоматизированной системе «OMNYX», установленной в ГЦ ПВД, движение воздушных судов с делегациями саммита ОБСЕ наблюдались на всем протяжении полета в воздушном пространстве Республики Казахстан за полторы-две тысячи километров от Астаны. Управление воздушным движением со статусом «особо важный полет», кроме специалистов Астаны, осуществляли также авиадиспетчеры Актюбинского, Шымкентского и Алматинского центров ОВД. Кроме того, было организовано круглосуточное дежурство во всех 18 филиалах предприятия.

– Конечно, когда в небо с интервалом в 5–7 минут поднимаются десятки самолетов с президентами на борту и ты видишь эти литерные борты через окно диспетчерской вышки, очень волнительное состояние испытываешь, – говорит руководитель полетов аэродрома Максим Голов. – У нас пять смен руководителей полетов. Мне довелось работать на вылет делегаций. Мои коллеги встречали борты. И все сделали как надо. И современная техника ни малейших сбоев не давала, и взаимодействие было на высочайшем уровне. От того и настроение отличное. Важная задача выполнена, как говорится, без сучка и задоринки. ■



30 ЛЕТ УПРАВЛЯЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ



Владимир УЖАКОВ

Директор филиала «МЦ АУВД»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

15 апреля коллектив нашего филиала отмечает 30-летие ввода в эксплуатацию Московских АС УВД комплекса «Теркас». Эта дата считается датой рождения Московского центра АУВД.

Возвращаясь в 1981 год ко дням, предшествующим пуску АС УВД, понимаешь, какая колоссальная работа была проделана руководителями, инженерно-техническим и диспетчерским составом, какое значение этому проекту придавало государство.

В Постановлении коллегии МГА от 9 апреля 1981 года было указано: «Выход в эфир Московских АС УВД «Теркас», а также их дальнейшую эксплуатацию на высоком техническом уровне считать задачей государственной важности».

Сегодня с уверенностью можно сказать, что эта задача была успешно выполнена, а ввод в эксплуатацию автоматизированных систем комплекса «Теркас» открыл новую страницу в истории гражданской авиации, положив начало автоматизированному управлению воздушным движением в стране. За прошедшие годы система показала себя технически надежной и проверенной годами, что позволило многократно продлевать ресурс. И сегодня система позволяет обеспечивать полеты на должном уровне.

Трудно точно подсчитать количество обслуженных центром воздушных судов и количество перевезенных пассажиров за прошедший период. Все это стало возможным осуществить благодаря высокому профессионализму, самоотверженному труду и преданности делу диспетчеров и инженеров, рабочих и управленческого персонала, руководителей всех уровней.

Хотелось бы вспомнить добрыми словами всех тех, кто стоял у истоков создания системы. Значительный вклад в строительство, ввод и последующую эксплуатацию Центра внесли в разные годы начальники МЦ АУВД Шевченко А.С., Липаев Г.Я., Егоров В.В.

После пуска периодически происходили сбои в работе системы (блокировки), что налагало дополнительные физические и психологические нагрузки на инженерный и диспетчерский состав. Наши специалисты успешно выполнили задачу по устранению ошибок и последующему сопровождению программного обеспечения.

За годы эксплуатации системы была полностью выполнена главная задача – обеспечена безопасность, эффективность и экономичность воздушного движения в зоне ответственности МЦ АУВД. Успешно решались вопросы по повышению

производственно-экономических показателей и улучшению жизненного уровня работников.

МЦ АУВД сегодня является крупнейшим филиалом в структуре предприятия. Филиал осуществляет управление воздушным движением над территорией площадью 720 тысяч квадратных километров. Протяженность воздушных трасс по МЗ ЕС ОрВД составляет более 27 тысяч километров, из которых 22 тысячи открыты для международных полетов.

Районный диспетчерский центр осуществляет контроль над территорией 18 субъектов Российской Федерации. Обслуживание воздушного движения выполняется с 23 секторов, через которые ежегодно проходит более 600 тысяч воздушных судов. Полеты совершают 1000 иностранных и 500 российских авиакомпаний, из которых 120 000 следует через зону транзитом.

Диспетчеры аэроузлового диспетчерского центра обслуживают воздушное движение в пределах Московской воздушной зоны (МВЗ) с 13 секторов ОВД, обеспечивая безопасность в самой сложной для полетов зоне Российской Федерации. В МВЗ расположены крупнейшие российские аэропорты - Внуково, Шереметьево, Домодедово, в каждом из которых выполняется до 40 взлетов и посадок в час.



В пределах зоны ответственности МАДЦ расположены 4 авиаузла и 79 аэродромов. Среднесуточное количество обслуженных ВС составляет около 1500. Часовая интенсивность воздушного движения составляет 48-52 ВС.

Интенсивность воздушного движения в зонах РДЦ и МАДЦ одна из самых высоких в Российской Федерации. Более 56% от всех полетов, выполняемых в воздушном пространстве Российской Федерации, контролируют авиадиспетчеры Московского центра АУВД.

Сегодня на специалистов филиала ложится задача по поддержанию работы оборудования на требуемом уровне и обеспечению безопасности полетов ВС при УВД до завершения строительства и ввода в эксплуатацию нового укрупненного центра АУВД. Будущее Московского центра - это работа по мировым стандартам аэронавигации! Развитие техническое и профессиональное! Стабильность сегодняшнего и надежность завтрашнего дня! Гармония безопасности и экономичности эффек-

тивных перевозок. Новый центр должен гармонично вписаться в общемировую систему аэронавигационного обеспечения. И вместе мы это сделаем!

Каждая знаменательная дата – это рубеж, по которому мы оцениваем не только настоящее, но и прошлое - пройденный, ставший уже историческим путь.

В этой связи хочу выразить слова благодарности всем работникам и тем, кто стоял у истоков создания Московских АС УВД комплекса «Теркас»,



кто их осваивал, кто год за годом вкладывал силы и знания в поддержание автоматизированных систем на высоком техническом уровне, кто своим напряженным трудом обеспечивал и сегодня обеспечивает безопас-

ность и регулярность полетов воздушных судов.

Желаю Всем на долгие годы сохранить свою энергию, приумножить творческий потенциал для решения сложных и ответственных за-

дач по осуществлению технической модернизации, обеспечению безопасности и эффективности воздушного движения в Московской зоне ЕС ОрВД.



15 апреля 1981 года - день ввода в эксплуатацию Московских АС УВД комплекса «ТЕРКАС».

9 апреля 1981 года на заседании Коллегии министерства ГА первым

вопросом стала готовность МЦ АУВД к управлению воздушным движением в Московской воздушной зоне. На коллегии присутствовали начальники управлений, заместители министра гражданской авиации, другие ответ-

ственные руководители, а также начальник МЦ АУВД Георгий Яковлевич Липаев и его заместитель по строительству Виктор Сергеевич Руднев. Был сделан доклад о результатах проделанной работы и готовности начать управление воздушным движением непосредственно из МЦ АУВД. Из доклада следовало, что для работы на АС УВД комплекса «ТЕРКАС» было подготовлено 650 диспетчеров и 245 специалистов инженерно-технического состава. Укомплектованность штатов составляла 65 % - это позволяло начать работу Центра, но для нормального выхода в эфир по-прежнему оставалось много недоработок. Получив ответ на вопрос о готовности техники и личного состава всех подразделений Центра, Председатель коллегии - министр гражданской авиации СССР Борис Павлович Бугаев объявил дату пуска Московского центра АУВД - 15 апреля 1981 года! Приказ министра гражданской авиации СССР, Главного маршала авиации Б.П. Бугаева и главнокомандующего военно-воздушными силами, Главного маршала авиации П.С. Кутахова от 9 апреля 1981 года № 72/71 «О вводе в действие автоматизированной системы управления воздушным движением в Московском районе ЕС УВД» конкретизировал время - с 22:00.

Оставшиеся шесть суток - а это всего 144 часа - стали самыми напряженными для Георгия Яковлевича Липаева - начальника МЦ АУВД. Все это оставшееся время было посвящено подготовке к пуску.

Г.Я. Липаев, пришедший в МЦ АУВД в октябре 1980 года, в период, предшествовавший пуску системы, уделял самое пристальное внимание кадровым вопросам, особенно подготовке диспетчерского состава к предстоящей работе на новом оборудовании, вспоминает: «Это время было очень напряженным не только для меня, но и для всего руководящего, инженерного и диспетчерского составов центра. Однако была и уверенность в удачном начале работы по управлению воздушным движением. По другому просто быть не могло, ведь любой сбой - перечеркнет труд





всех тех, кто строил и готовил это чудо техники – автоматизированные системы УВД комплекса «ТЕРКАС».

.....Вечером, когда стали прибывать ответственные руководители министерств и ведомств, ощущение важности предстоящего события усилилось. Конечно, в процедурных мероприятиях были предусмотрены все необходимые атрибуты, связанные с ответственным моментом. Право перерезания красной ленты было доверено заместителю министра гражданской авиации по летной работе И.Ф. Васину и Гунару Виделю – президенту фирмы «СТАНСААБ». Затем мною был сделан короткий доклад о готовности центра к работе. Потекли томительные минуты ожидания начала. И вот, наконец, руководитель полетов дает отмашку: «начали». Первое воздушное судно было взято на управление из Московского центра АУВД. Этот момент, наверное, можно считать началом осуществления программы авто-

матизированного управления воздушным движением в стране».

Перевод с ручного на автоматизированное управление подстраховывали в районном центре аэропорта «Внуково». Работу своих товарищей на новом месте внимательно контролировала ночная смена до 00 часов. Рассказывает непосредственный участник событий тех дней – руководитель полетов смены № 3 Николай Васильевич Чарышкин, который работал на старой системе:

«Для уменьшения количества самолетов в Московской зоне были запрещены полеты непредусмотренных расписанием воздушных судов с 22:00 до 24:00 15-го апреля.

Нужно заметить, что к пуску мы готовились достаточно долго: полгода занимались на тренажерах.

К 15 апреля Центр постепенно начал наполняться руководителями высшего звена гражданской и военной авиации.

В 21:45 все заняли свои места, включили пульта. Инженерно-технический состав приготовился к работе.

Наша основная задача состояла в том, чтобы страховать работу районного и аэроузловое диспетчерских центров. После пуска система работала четко и отлаженно, и наше вмешательство не потребовалось».

15 апреля 1981 г. в 21:45 часов от руководителя полетов РЦ Чарышкина Н.В. поступила команда о том, что полеты в Московской воздушной зоне прекращены, и дано разрешение на переключение дополнительных каналов связи, работавших на старой системе УВД, на новый Московский Центр АУВД.

В эту ночь в смену на объектах службы связи работали техники Самохвалов Е.А., Кадыков А.Н., переключениями каналов связи занимались Абанина Т.Н., Кучина И.Д., Матвеева И.А.



Техник ЛАЗ СПД Татьяна Абанина рассказывает, что в ту ночь, несмотря на то, что к пуску готовились долго и тщательно, все очень волновались:

«Мы вышли на работу в ночь в 20.00, вместе со всеми руководителями объектов и начальниками служб. Предварительно была проведена большая подготовительная работа для переключения каналов, подготовлены кроссировки, все ждали команды на начало работ.

Для того, чтобы переключить каналы, нужно прервать связь на несколько минут. За эти 2 часа запрета полетов было произведено подключение рабочих мест диспетчеров Московского Центра к внешним каналам связи».

Как пояснил начальник службы ЭСПД Подповедный В.В. – он работал в эту знаменательную ночь инженером ЛАЗ СПД:

«Была построена новая система связи, позволяющая подключить

до 600 внешних каналов взаимодействия. Каналы связи с новыми радиолокационными позициями (РЛП) были организованы заранее. В течение длительного времени производилась настройка оборудования, проверка каналов передачи радиолокационной информации, радиосвязи «диспетчер-борт», каналов взаимодействия со смежными районными центрами. Но часть каналов были запараллелены или работали на старую систему УВД. Старая система УВД в ночь пуска Московского центра работала параллельно с новой системой «Теркас».

Эти каналы нужно было переключить. В эту ночь было произведено подключение около 50 каналов связи. Переключение производилось во взаимодействии с узлами связи аэропорта Внуково, МТС-5 и МТС-9 Министерства связи. С этого момента МЦ АУВД начал работать постоянно».

В 00 часов старая связь была полностью переключена на новую.

Томительное ожидание закончилось негромкой командой РП: «Поехали!». Первую связь с самолетом ТУ-134, рейс Аэрофлот 114, бортовой номер 65784, по маршруту Берлин-Москва установили диспетчеры РДЦ западного направления Жариков Юрий Николаевич, вторым диспетчером был Вергазов Сергей Михайлович. Рядом стояли шведы, которые взяли первые 3 стрипа на память.

Эстафету от районного центра принял диспетчер сектора подхода Юрий Михайлович Александров, который находился в соседнем зале аэроразового диспетчерского центра.

Сбоев при пуске системы не произошло.

Начальник МЦ АУВД в период с 1976 по 1980 годы был А.С. Шевченко.

Свою трудовую деятельность Шевченко Александр Сергеевич начал в аэропорту Внуково в 1960 году после окончания Киевского института гражданского воздушного флота и прошел



путь от инженера до начальника службы связи Внуковского объединенного авиаотряда. При этом проявил себя как прекрасный организатор, грамотный специалист, внедривший ряд предложений, позволивших значительно повысить надежность работы радиотехнического оборудования.

В 1976 году Шевченко А.С. был назначен начальником Московского центра АС УВД, возглавив строительство одного из самых сложных объектов в гражданской авиации – автоматизированной системы УВД комплекса «Теркас». В период с 1976 по 1981 год Шевченко А.С. принимал непосредственное участие в разра-

ботке проекта «Теркас» и успешной его реализации, в координации деятельности многих министерств, ведомств и иностранных фирм, принимавших участие в работах по строительству. Под его руководством было построено технологическое и административные здания, 9 радиолокационных позиций, смонтировано и введено в строй радиотехническое электрооборудование отечественного и импортного производства, средства связи. Особая заслуга принадлежит ему в успешном подборе, подготовке и расстановке руководящего состава, инженерно-технического персонала.



Он рассказал нам о годах, предшествующих пуску АС УВД «Теркас»:

- Первый раз я услышал о «Теркасе» еще в 73-м году. Первая выставка проходила в ВДНХ. Свои образцы представили французы, американцы, позже свои предложения дали шведы. Тогда председателем комиссии был Катрич А.Н. – первый заместитель министра ГА. Был организован конкурс, в рамках которого были рассмотрены предложения 4-х американских и 3-х европейских фирм. Шведскую систему выбрали потому, что Швеция – нейтральная страна, ближе всего к нам, к тому же американцы запросили за создание системы в 10 раз больше.

На тот момент наша промышленность была не способна сделать свою систему. Сделали «Старт», но поняли, что эта система Москву не потянет, и 1-й комплект «Старта» установили в Ленинграде. Это, кстати, была первая отечественная аналоговая система УВД.

Для ввода системы, требовалось решить много задач: отвод земель, проектирование, финансирование, снабжение. Тогда ведь абсолютно ничего не было: ни денег, ни материалов, а того, что было, не хватало..

Своими силами мы явно не справились бы, так что проект продвигали всем миром: Катрич А.Н. занимался сложными земельными вопросами, Буланов Н.А. - начальник МТУ ГА - жилищными проблемами, именно благодаря его усилиям было построено 2 дома во Внуково.

Были фонды, но вероятность, что тебе их отдадут – 80 %. Однажды нам выделили кабель, но получить его мы не смогли. Попросили Рождественского М.П. помочь нам. Он поехал со мной к начальнику управления учета и распределения фондовой кабельной продукции СССР. Объяснили проблему. Тогда начальник кивает на своего секретаря, что, дескать, людей обижаете? В итоге, пока мы с Рождественским ехали во Внуково, Москвабель уже сам привез нам кабель, причем на своих автомобилях.

То есть сложно оценить, кто сыграл большую роль, кто - меньшую. Все кто мог, принимали участие в решении наших проблем.

Когда швед Малквист спросил у меня: «Как вы думаете, русские вовремя сдадут здание?» А мы в это время опаздывали как минимум на месяц! И шведы уже предвкушали, что составят акт. Я ответил, глазом не моргнув: «Конечно вовремя, как положено по графику». На лице у Малквиста появилась ехидная, саркастическая улыбка. До сих пор помню. А я только отвернулся и пошел. Шведы мне вслед засмеялись. Каково же было их удивление, когда ровно через месяц, уже в сентябре здание центра было построено! Тогда Малквист сказал: «Откуда же я знал, что русские на каждый квадратный метр бросят по несколько человек и сделают все точно в срок!». Да, мы очень старательно работали, так как знали, что шведы уйдут, а нам на этом оборудовании еще работать и работать.

«Теркас» был нужен для решения государственных задач и, конечно, для удовлетворения потребностей авиаперевозчиков в период Олимпийских игр. Мы думали, что успеем к Олимпийским играм запустить центр. В 79-м году должны были запустить АДЦ и РДЦ. Однако не получилось, и шведов оштрафовали.

Для запуска центра мною были поставлены 3 основные задачи: 1) строительство жилья для работников РЛП, 2) присоединение к кольцу связи нефтяников (вокруг Москвы идет топливопровод, от кольца – ответвления в аэропорты. Параллельно идут кабели связи и управления, и нам нужно было подсоединиться к этим линиям связи), 3) резервирование каналов связи, чтобы в случае сбоя в работе было обеспечено быстрое выделение резервных каналов связи.

Чтобы решить все эти задачи, нам требовался высокопрофессиональный персонал. Мы ездили в школы, агитировали школьников. На новую систему в основном брали ребят сразу после института, так как они были в состоянии освоить новую систему. Подбирали мы не круглых отличников, а практиков. Из аэропортов к нам приходили молодые и опытные специалисты: Сорокин П.А., Жданкин Ю.П., Шаронкин А.В., Тарасов С.Р., Черкасов В.Ф., Пивоваров В.А., Герш



М.С., Базылев Н.А., Земляной В.И., Тульский В.С. и многие другие. Так мы сформировали ядро, стержень, на котором сейчас все и держится.

Желаю всем поддерживать АС УВД комплекса «Теркас» и построить новый Центр, как и мы в свое время: с огоньком и энтузиазмом. Также желаю создать коллектив единомышленников, одержимых одной идеей – строительства нового центра.

Принятию решения по строительству АС УВД в Московской воздушной зоне предшествовала кропотли-

вая работа на уровне Правительства СССР и Управления Министерства гражданской авиации, а также множество организационно-технических мероприятий.

А начиналось все так:

В 1975 году приказом начальника Московского транспортного управления была создана рабочая группа из молодых, энергичных и наиболее подготовленных специалистов службы радиолокации, радионавигации и связи и службы УВД в составе: Кузьмина А.М., Немцова Х.Х.,





Палагия Ю.Г., Румянцева И. А. На группу возлагались задачи по разработке технических заданий на проектируемые системы, выбор и отчуждение земельных участков под вновь строящиеся объекты. Данные вопросы решались в тесном взаимодействии с предприятиями министерства связи и министерства строительства. Идеологами и руководителями работ от ЭРТОС был Трусов И.М, а от УВД - Шац А.Е.

Благодаря взаимопониманию в решении поставленных задач были получены приемлемые технические условия по размещению и подключению к существующим сетям 10-ти наших объектов в Европейской части Российской Федерации.

Скептики - а их было не мало - не могли поверить, что за 4 года может быть выполнен такой большой объем работ и с опаской относились к предложениям работать по реализации проекта. Неверящие в результаты начатой работы даже расшифровали ТЕРКАС следующим образом:

(Те Ребята, Которые Автоматизируют, Сядут).

Однако дело было сделано.

В период строительных работ перед нами встал вопрос о расстановке и обучении кадров. Подбор людей на доселе неизвестное в СССР оборудование проводился в течение нескольких лет. Обсуждался вопрос, специалисты какого профиля должны будут эксплуатировать оборудование систем, какой должна быть организационно - штатная структура. Специалисты, имеющие опыт работы на оборудовании, используемом в ГА, отказывались переходить к нам. Одни - по причине неверия в результативность проекта, другие - из-за неуверенности в освоении новой техники.

После встреч со специалистами ведущих академических институтов и разработчиками подобных систем, мы сделали вывод, что ставку при подборе кадров нужно делать на молодежь. Более 100 подобранных специалистов и выпускников

высших учебных заведений прошли специализированную подготовку при высших учебных заведениях ГА, на базе УТО аэропорта Внуково с привлечением иностранных преподавателей, а также и за рубежом: в Швеции и Италии на фирмах - разработчиках системы и изготовителях оборудования. В дальнейшем было организовано повышение квалификации наших специалистов в ведомственных институтах ГА. Подготовленные специалисты в свою очередь обучали вновь входящих работников. Так дело было поставлено на поток. Разработанная организационно-штатная структура и расстановка специалистов, на мой взгляд, решили задачу грамотной эксплуатации оборудования.

Результат мы наблюдаем сегодня: благодаря правильной организации в подборе кадров, их профессиональному обучению - с 1981 года система работает на необходимом уровне надежности - то есть уже более четверти века! И хорошо работает!



Надежность и качество работы оборудования в настоящее время обеспечивается благодаря знаниям, полученными нашими специалистами еще в период строительства, монтажа и ввода в эксплуатацию от разработчиков систем.

Вторым моментом, повлиявшим на грамотную и качественную работу, стала помощь иностранных специалистов нашим ребятам, обучившим их внимательному отношению к делу и «шведскому» качеству в работе. Параллельно с разработкой проекта группа участвовала совместно с НЭЦ АУВД в разработке проекта оснащения оборудованием будущей АС УВД со шведской фирмой СТАНСААБ - интегратором проекта, фирмой ТЕЛИ - исполнителем оборудования связи, фирмой АСЕА, отвечавшей за энергоснабжение, итальянской фирмой СЕЛЕНИЯ - оптимизация построения РЛП в составе итальянского радиолокатора АТСР 22/44 и отечественного вторичного радиолокатора «КОРЕНЬ-АС», впервые используемого у нас оборудо-

вания - аппаратуры обработки информации (СХ-1100).

Иностранные специалисты, которые работали на наших объектах, также как и наши, должны были при встречах и совместной работе соблюдать ПРОТОКОЛ, что порождало недоверие друг к другу. Помимо всего прочего, была определенная трудность в необходимости общения на английском языке и ряд других профессиональных ограничений - все это не способствовало нахождению взаимопонимания.

Однако проблемы межличностного общения и определенная напряженность в отношениях были сняты после проведения новогоднего вечера 1979 года! Нашими специалистами - а всем нам тогда было не больше 30 лет - был организован костюмированный вечер, куда были приглашены и иностранцы.

После проведенного совместно вечера неловкость просто исчезла, люди стали находить общие интересы и общаться на русско-английском,

англо-русском, эсперанто. Говорили тосты, поздравления - барьер боязни и неудобства общения был прорван. Такое вот маленькое человеческое чудо! Основной тост, который чаще всего говорили в тот вечер - «За успех нашего безнадёжного мероприятия». Подразумевался, конечно, пуск системы в эксплуатацию. Такое близкое знакомство на вечере привело к улучшению контактов и взаимопониманию на работе.

И все же основную роль в улучшении взаимопонимания сыграло то, что наши специалисты быстро входили в «курс дела», проявляли заинтересованность, смекалку и изобретательность при решении возникавших проблем, в случае необходимости оказывали помощь иностранным специалистам. Накапливались знания и опыт у наших специалистов, а вместе с ними рос и наш авторитет в глазах Стансабовских специалистов. У нас появилась уверенность - эксплуатировать новую систему сможем. ■

В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ

Юлия ЧЕРНЯВСКАЯ,
еженедельник «Мегаполис», Алматы

Не самый крупный в стране филиал РГП «Казаэронавигация», расположенный в Усть-Каменогорске, в последнее время все больше привлекает к себе внимание. На протяжении только последних трех лет авиадиспетчеры предприятия осуществляли обслуживание воздушного движения сначала главам государств, прибывшим три года назад на саммит, а пару месяцев назад – президентам Казахстана и России. Безопасность полетов воздушных судов первых лиц государств, а также прибывших на форум гостей с высоким профессионализмом обеспечивали авиадиспетчеры филиала «Усть-Каменогорский район аэродрома».



Как показала практика, со своей задачей авиадиспетчеры Усть-Каменогорского аэродрома справились, впрочем, свой экзамен на профпригодность они вполне успешно сдают здесь каждый день, обеспечивая регулярные взлеты и посадки воздушных судов с пассажирами на борту.

По словам директора филиала «Усть-Каменогорский район аэродрома» РГП «Казаэронавигация» Талгата Омарбаева, обеспечение полетов глав первых лиц двух государств выполнялось в штатном режиме и ничем

особо не отличалось от обычной работы. Правда, большое количество воздушных судов с прибывающими делегациями и гостями значительно усложнило работу авиадиспетчеров, а во всем остальном работа велась в соответствии с регламентирующими документами и инструкциями. Впрочем, это вовсе не умаляет ту ответственность, которую берут на себя авиадиспетчеры. В их руках находятся жизни тысяч людей не только в воздухе, но и на земле. Поэтому и ответственность за каждое принятое решение колоссальная.

– Безопасность пассажиров в небе зависит не только от пилотов, надежности самолета, обслуживающего персонала наземных служб, но и, естественно, от авиадиспетчеров, – говорит Талгат Омарбаев. – Самой главной функцией авиадиспетчера является обеспечение безопасного, регулярного и упорядоченного движения самолетов, вертолетов и других воздушных судов. Для успешного выполнения этой задачи авиадиспетчер использует знания воздушной навигации, авиационной метеорологии, а также строго установленных правил

и инструкций. Проще говоря, авиадиспетчер «ведет» самолет, а зачастую сразу несколько по заданному маршруту на площади маневрирования аэродрома и далее в своей зоне ответственности воздушного пространства. Потом передает управление ими, словно эстафетную палочку, диспетчерам других зон. Наши авиадиспетчеры контролируют непосредственно взлет, посадку и движение самолетов в воздушном пространстве района аэродрома в радиусе 80 километров, а при полетах по местным воздушным линиям – до 500 километров.

По словам Талгата Омарбаева, в Усть-Каменогорском филиале работают авиадиспетчеры со стажем работы не менее четверти века.

– Это говорит только об одном – о том, что люди здесь работают опытные и надежные, – уверяет Талгат Омарбаев. – Иначе быть просто не может, случайных здесь нет. Не выдерживают.

– Авиадиспетчером надо родиться, – уверен начальник службы обслуживания воздушного движения (ОВД) Яков Лужков. – Чтобы работать авиадиспетчером, необходимо иметь хорошую ориентацию и представлять предмет в пространстве, а также иметь отличную память, так как в работе требуется запоминать цифры и слова. Но самое главное из профессиональных качеств представителей этой профессии – это оставаться спокойным и уверенным при любых ситуациях. Ведь зачастую в условиях интенсивного воздушного движения под руководством одного авиадиспетчера находится одновременно несколько самолетов.

В «список профессиональных качеств» авиадиспетчера помимо отличного здоровья необходимо добавить развитое пространственное воображение, позволяющее правильно представлять положение самолетов в воздушном пространстве и прогнозировать их положение через определенное время в течение полета, хорошее владение английским языком.

Еще специалист с 37-летним стажем Яков Александрович уверен, что потенциального диспетчера в первую

очередь необходимо проверить на внимание. Если он может вести бегу и еще в состоянии наблюдать за тем, что происходит вокруг него, значит, к работе пригоден. Также в работе диспетчера очень важны дикция и тембр голоса, способности к изучению иностранных языков. Но настоящий диспетчер-профессионал – это тот, кто в состоянии предугадывать и даже влиять на ситуацию, а не просто идти у нее на поводу.

– Яков Александрович, помните свои впечатления, когда первый раз сели к монитору?

– Я помню огромное волнение и то, что подумал тогда, глядя на диспетчеров, что это просто сверхлюди! Столько информации в голове необходимо держать, одновременно ориентируясь во всем этом, отвечать всем абонентам, воздушному судну, всем наземным службам, думал не справлюсь! Потом втянулся и никогда не жалел, что пошел в диспетчеры. Знаете, какое удовлетворение от работы испытываешь, когда сначала красиво судна разведешь, а потом удачно посадишь! Ведь пилот за штурвалом практически ничего не видит, не может самостоятельно ориентироваться, а когда, например, в сложных погодных условиях ты его довел до полосы, приземлил, а он тебе еще и «спасибо» сказал... Трудно высказать словами, что чувствуешь, но ощущаешь себя настоящим профи.

– Значит, когда я недавно в люминатор самолета видела мимо пролетающий другой самолет, это значило только одно: нас удачно или, как вы говорите, красиво развели авиадиспетчеры? Яков Александрович, сейчас век техники, на ваш взгляд, когда-нибудь компьютер сможет заменить человека авиадиспетчера?

– Нет, конечно, компьютер можно запрограммировать на что угодно, но любая техника может отказать, но дело даже не в этом. Есть разного рода внештатные ситуации, которые заранее предугадать просто невозможно. И потом в этой профессии, не смотря на довольно-таки жесткие рам-

ки законов и документов, всегда есть место творчеству, интуиции. Ну какая машина с этим справится? Ни одна самая совершенная компьютерная система не способна принять иррациональное решение. А ведь именно нелогичность поступка человека приводит к чудесам и в то же самое время позволяет ситуацию разрешить безопасно!

– Зная тонкости и сложности управления самолетами изнутри, летать в качестве пассажира не боитесь?

– Нет, я уверен в профессионализме своих коллег.

Говорят, самое страшное для авиадиспетчера, это когда на экране все движущиеся точки сходятся в одну... И вот, чтобы этого никогда не произошло, необходимо быть предельно внимательным, ни на минуту нельзя позволить себе отключиться, отвлечься, даже просто откинуться на кресле назад, закрыть глаза, а уж тем более – задремать, покурить, перекусить или размять ноги. Диспетчеры шутят, что самый страшный сон для них, это когда «теряется картинка».

К счастью, Усть-Каменогорский аэродром не знает трагических случаев, связанных с непрофессионализмом диспетчеров, однако у всех в памяти события, произошедшие с годами назад, когда разбился вертолет. На борту кроме летчиков были врачи и больной мальчик, которого тогда и везли из далекого района в областную больницу.

– Вины диспетчеров в этой аварии нет, причины в другом, – говорит г-н Омарбаев, – но все мы тогда очень переживали и приложили все усилия, чтобы отыскать вертолет. Осадок, конечно, остался... И потом просто по-человечески жаль людей, тем более, если это хорошие знакомые, с которыми вместе работали долгие годы.

Парадокс, но при таком постоянном напряжении и громадной ответственности люди этой непростой профессии полны жизнелюбия и оптимизма. Может быть, как раз потому, что знают цену человеческой жизни... ■

На учебу - в НАУ!

В столице Украины проходят обучение студенты из 50 стран ближнего и дальнего зарубежья

Национальный авиационный университет (НАУ) является крупнейшим авиационным высшим учебным заведением Украины VI уровня аккредитации, который подготовил за свою 75-летнюю историю десятки тысяч специалистов для 122 стран мира и продолжает их подготовку по перспективным направлениям и специальностям.

Сегодня более 50 тысяч студентов учатся в университете. Среди них - более 1200 иностранцев из 50 стран мира. Учебный процесс в университете осуществляется высококвалифицированным научно-педагогическим коллективом, в составе которого 23 академиков и членов-корреспондентов Национальной Академии Наук Украины, 280 докторов наук, профессоров, 830 кандидатов наук и доцентов, 54 заслуженных деятелей науки и техники Украины и лауреатов Государственных премий.

В состав университета входят 15 учебно-научных институтов, 20 факультетов,

10 научно-исследовательских институтов и центров, 6 колледжей, 3 лицея и 1 гимназия.

Учебно-научные институты: Институт информационно-диагностических систем, Аэрокосмический институт, Институт электроники и систем управления, Институт компьютерных технологий, Институт городского хозяйства, Институт экономики и менеджмента, Институт летного и космического права, Институт довузовской подготовки, Гуманитарный институт, Институт ICAO, Институт заочного и дистанционного обучения, Институт новейших технологий, Институт последиplomного обучения, Институт землеустройства и информационных технологий, Институт международных отношений.

Факультеты: Факультет летательных аппаратов, Механико-энергетический факультет, Факультет аэрокосмических систем управления, Факультет электроники, Факультет информационных технологий, Факультет телекоммуникаций и защиты инфор-

мации, Факультет компьютерных наук, Факультет компьютерных систем, Факультет аэропортов, Факультет архитектуры и дизайна, Факультет экологической безопасности, Факультет экономики и предпринимательства, Факультет авиационных транспортных технологий, Факультет менеджмента и логистики, Факультет международной информации и права, Факультет международных экономических отношений, Факультет психологии и социологии, Факультет лингвистики, Факультет по работе с иностранными студентами и Факультет военной подготовки

Научно-исследовательские институты: НИИ Авиации МОНУ и Минтранспорта, НИИ Интегрированных телекоммуникационных технологий, НИИ Быстротекущих процессов, НИИ Дизайна, НИИ «Авиатест», Авиационно-космический центр, Аэродинамический исследовательский комплекс НАУ, Исследовательское конструкторское бюро «Буран», Главное предприятие обработки полётной информации, Тренажерный центр, Украин-





ский центр авиационной сертификации «УЦАХ-СЕПРО»).

Колледжи: Колледж информационных технологий, геодезии и землеустройства, Промышленно-экономический колледж, Славянский колледж, Криворожский колледж, Кременчугский колледж, Васильковский колледж

Лицеи и гимназии: Авиакосмический лицей (Киев), Авиакосмический лицей (Лубны), Авиационный лицей, Гимназия (Симферополь)

Инфраструктура университета

Площадь университета, составляет около 90 гектаров, общая площадь 14 учебных корпусов составляет 150 000 квадратных метров. 76 самолетов и вертолетов, 42 авиационных двигателя, 3 комплексных авиа-

ционных тренажера, 240 бортовых систем, моделирующих стендов и свыше 3000 современных компьютеров используются в учебном процессе. Фонд научно-технической библиотеки составляет около 3 000 000 книг. Университет имеет уникальный учебный ангар, учебный аэродром, радиополigon и полигон авиационной наземной техники, аэродинамический и тренажерный комплексы, Государственный музей авиации.

Студенческий городок университета это - 11 общежитий, столовая на 1000 мест, интернет-кафе, студенческое «Бистро», медицинский центр, оснащенный современным диагностическим лечебным оборудованием, профилакторий, Центр культуры и искусств с залом на 1500 мест, Центр спорта и здоровья, на базе которого тренируются сборные команды по многим видам спорта, победители соревнований различного уровня. Популярным среди сотруд-

ников университета и студентов является яхт-клуб и кружки авиамоделирования и дельтапланеризма.

Международная деятельность университета

Одним из приоритетов деятельности НАУ является интеграция в международное научно-образовательное пространство. Университет присоединился к Болонской Конвенции, которая дает возможность интегрировать усилия ученых мира и улучшить мобильность студентов. Преподаватели и студенты университета совместно с университетами Великобритании, Испании, Нидерландов, Германии, Франции, Южной Кореи и других стран проводят совместные исследования по широкому кругу вопросов науки и техники.

Национальный авиационный университет успешно сотрудничает с

Международной организацией гражданской авиации (ICAO). На базе университета открыто 2 Европейских региональных учебных центра ICAO, которые работают по единой методологии TRAINAIR, используя Стандарты и Рекомендованные практики ICAO.

Факультет иностранных студентов

Подготовка авиационных специалистов для зарубежных стран началась в Киевском институте гражданской авиации еще в 1949 году, когда на обучение на механическом факультете института приехали семь граждан КНР и МНР. В 1959 году, в связи со значительным увеличением контингента иностранных студентов, на базе механического факультета был образован отдел по работе с иностранными гражданами, который впоследствии был преобразован в деканат по работе с иностранными гражданами. В 1970 году этот деканат был отделен от механического факультета и образован общеинститутский деканат по работе с иностранными гражданами.

В 1977 году приказом Министра гражданской авиации СССР в Киевском институте инженеров гражданской авиации был открыт подготовительный факультет для иностранных граждан. Становление факультета происходило при участии проректора по учебной работе, доцента О.Швецкова, деканов в разное время, доцента Ю. Головки (1977-1980 гг.), доцента Г. Сусловой (1980-1983 гг.), доцента В. Хижко (1983-1986 гг.), доцента А.Гречухи (1986-1999 гг.).

На факультете были организованы секции русского языка, химические и физические лаборатории, клуб «Мир сегодня», школа молодого преподавателя. В учебном процессе использовались технические средства обучения, учебное телевидение, были образованы и оборудованы специализированные лингафонные кабинеты, компьютерный класс, организовано издание учебно-методических разработок, учебников, справочников для иностранных слушателей.

В 1987 году подготовительный факультет был утвержден базовым по подготовке иностранных граждан для поступления в высшие учебные заве-

дения системы гражданской авиации СССР и определен как один из десяти лучших подготовительных факультетов на территории бывшего СССР.

С 1992 года обучение на подготовительном факультете осуществляется не только по инженерно-техническому и экономическому направлениям, но и по медико-биологическому и гуманитарному.

Научно-методические разработки и профессионализм преподавателей факультета признаны не только в нашей стране, но также и за рубежом. Свидетельством этого является тот факт, что на подготовительных факультетах высших учебных заведений Афганистана, Болгарии, Вьетнама, Индии, Китая, Кубы, Сирии, Финляндии, Никарагуа, Чехословакии и других стран работали в разное время более 20 представителей факультета.

В 1999 году общеинститутский деканат по работе с иностранными гражданами и подготовительный факультет были реорганизованы и на их основе образован факультет по работе с иностранными гражданами, который в 2003 году был переименован в факультет по работе с иностранными студентами (ФРИС).

Деканами факультета по работе с иностранными студентами в разное время были доцент Е. Вирожемский (1964-1965 гг.), профессор А. Янко (1966-1967 гг.), доцент М. Авдошко (1967-1968 гг.), профессор Ж. Черненко (1968-1972 гг.), доцент А. Переверзев (1972-1979 гг.), доцент В. Иванов (1979-1982 гг.), доцент М. Строгалев (1982-1993 гг.), доцент А. Цуриков (1993-2000 гг.), доцент А. Юдин (2000-2001 гг.), доцент Л. Журавлева (2001-2002 гг.), доцент Е.Бугайчук (2002 -2006 гг.). С 2006 года факультет возглавляет доцент А.Крыжановский.

За время своего существования факультет подготовил около 6500 специалистов для 122 стран мира. Более 250 воспитанников факультета стали кандидатами и докторами наук. Выпускники НАУ являются руководителями авиакомпаний, предприятий, конструкторских и проектных бюро. Они определяют как эффективное развитие экономики и про-

мышленности своих стран, так и мировой авиации в целом. В 2002 году выпускнику НАУ, заместителю Министра обороны Вьетнама Чунг Хань Чау было присвоено звание почетного профессора НАУ.

В 2006-2007 учебном году в Национальном авиационном университете обучалось 1415 иностранных студентов из 50 стран мира. Среди них 870 иностранцев являлись студентами профильных факультетов стационарной формы обучения, 158 слушателей обучались на подготовительном факультете, 345 иностранцев проходили подготовку в Институте заочного и дистанционного обучения, 22 иностранца обучались в Институте последипломного обучения и 26 иностранцев проходили подготовку в аспирантуре НАУ. Основными заказчиками образовательных услуг в НАУ являются страны Азии - 52 %, СНГ - 31 % и Африки - 11 %.

Сегодня иностранные студенты в университете обучаются на 17 факультетах по 20 направлениям и 27 специальностям. Наиболее популярными являются «Авиация и космонавтика», «Транспортные технологии», «Экономика и предпринимательство», «Менеджмент», «Архитектура», «Электронные аппараты», «Радиотехника», «Компьютерная инженерия», «Автоматизация и компьютерно-интегрированные технологии».

В состав факультета по работе с иностранными студентами входят деканат, совет факультета, научно-методический совет, кафедра филологических и естественных дисциплин, отдел виз и регистрации и отдел ведения и хранения личных дел студентов.

За годы своего существования факультет по работе с иностранными студентами наладил тесные связи с иностранными организациями, для которых осуществляется подготовка специалистов. Среди них авиакомпания «МИАТ» (Монголия), Департамент гражданской авиации Монголии, авиакомпания «Vietnam Airlines» (Вьетнам), авиакомпания «Pacific Airlines» (Вьетнам), авиакомпания «Точкистон» (Таджикистан), отдел образования посольства СРБ, авиакомпания «Air Moldova».

Подготовка специалистов

Национальный авиационный университет проводит подготовку специалистов по 44 направлениям и 69 специальностям различных образовательных уровней. Период подготовки бакалавров составляет 4 года и магистров - 1-1,5 года. Языками обучения являются украинский, русский и английский.

Иностранные граждане, которые не говорят на языке обучения, зачис-

Учебный год начинается с 1 сентября и делится на два семестра, с сентября по январь и с февраля по июнь. Продолжительность каждого семестра составляет 17-18 недель. В конце каждого семестра следует 1-2 недельная экзаменационная сессия.

Студенческая жизнь

Студенческий городок университета включает 11 комфортабельных

Студии Центра культуры и искусств, секции Центра спорта и здоровья, яхт-клуб, секции авиамоделирования и дельтапланеризма обеспечивают всестороннее творческого развития личности. Преподаватели университета постоянно проводят культурно-просветительскую работу, направленную на ознакомление иностранного студента с Украиной, ее историей и культурным наследием. Организовываются экскурсии как



ляются на Подготовительный факультет. Срок обучения - 1 год.

Иностранцы также имеют возможность поступить в аспирантуру либо докторантуру, если они успешно закончили университет и продемонстрировали способность к научной и исследовательской деятельности. Срок обучения - 3 года. Языки обучения - украинский либо русский.

Институт последиplomного обучения предлагает широкий спектр специализаций, по которым иностранные граждане могут углубить свои профессиональные знания и умения и получить дополнительные дипломы и сертификаты.

общежитий, столовую на 1000 мест, Интернет-кафе, медицинский центр, бильярдный клуб «Авиатор». Иностранному студенту предоставляется место в общежитии за дополнительную плату. С этой целью заключается отдельный контракт. Стоимость проживания в общежитии зависит от условий комфорта и составляет приблизительно от 60 до 200 \$ США в месяц.

Умеренные расходы, связанные с питанием, транспортом и т.д., в г. Киеве не превышают 350 \$ США в месяц.

Большое внимание в Национальном авиационном университете уделяется организации досуга студентов.

по музеям г.Киева (Киево-Печерская Лавра, Софиевский собор, музей народного промысла в Пирогово, музей авиации и т.д.), так и по другим городам Украины, среди которых Львов, Одесса, Каменец-Подольский, Чернигов, Крым и т.д.

Иностранные студенты имеют возможность участвовать в различных конкурсах, фестивалях и концертах, проводимых как в рамках университета, так и факультета по работе с иностранными студентами. Среди наиболее популярных - конкурсы «Мисс НАУ» и «Мистер НАУ», чемпионат университета по различным видам спорта, фе-

стивали «Березнев паростки» и «Студенческая весна», «Давайте познакомимся», концерты к национальным праздникам различных стран.

ПОСТУПЛЕНИЕ В УНИВЕРСИТЕТ

Для получения приглашения на обучение следует обратиться с письмом (по почте, факсу или e-mail) к администрации университета с просьбой принять в Национальный авиационный университет (НАУ) на обучение.

Факультет по работе с иностранными студентами Национальный авиационный университет

проспект Комарова, 1, корпус 8, комната 8-501, Киев, 03058, Украина

Телефон/факс: +38 044 408-28-23

Телефон: +38 044 406-73-02

+38 044 406-72-49

+38 044 406-73-48

E-mail: deanfsf@nau.edu.ua

office_fsf@nau.edu.ua

post-fsf@nau.edu.ua

Документы, необходимые для оформления приглашения на обучение:

- заявочная форма на обучение (ее можно найти по адресу: <http://dmz.nau.edu.ua/rus/downloads.php>)

- копия первой страницы паспорта (полное имя, гражданство, дата рождения, номер паспорта, адрес постоянного места жительства)

- копия документа о среднем образовании с перечнем изученных дисциплин и оценками

- копия медицинской справки о состоянии здоровья

- копия чека о переводе на счет НАУ оплаты первого года обучения в университете (в случае отказа в визе данная сумма возвращается)

Для получения въездной визы вам следует обратиться в ближайшее Посольство Украины в своей или в соседней стране с заявлением о получении въездной визы, приложив к заявлению

приглашение на обучение в Национальном авиационном университете.

Для граждан Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Монголии, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана введен безвизовый режим въезда в Украину.

В международном аэропорту Борисполь (г. Киев) Вас встретит представитель Национального авиационного университета и доставит в университет.

Стоимость оформления въездных документов, включая трансфер аэропорт Борисполь - НАУ, составляет 70 \$.

Документы, необходимые для поступления в Национальный авиационный университет:

- паспорт с визой на въезд в Украину

- документ о полном среднем образовании с перечнем изученных дисциплин и оценками;

- медицинская справка о возможности обучения в Украине, выданная не позже чем за два месяца до въезда на обучение в Украину

- медицинская справка о результатах анализа на СПИД

- копия свидетельства о рождении

- 8 фото размером 4x6 см

- обратный билет с открытой датой сроком на 1 год для отъезда домой

- миграционная карта, заполненная при пересечении границы Украины, с обозначением цели поездки «Учеба» (только для граждан стран с безвизовым режимом въезда в Украину).

Все документы должны быть подтверждены в соответствии с законодательством страны, выдавшей этот документ, переведены на украинский или русский язык и легализованы.

Учебный год начинается с 1 сентября. В соответствии с законодательством Украины въезд иностранных граждан на обучение разрешен с 15 августа по 15 ноября.

С полным перечнем специальностей и цен можно ознакомиться по адресу http://dmz.nau.edu.ua/rus/education_prices.php

Счет университета (для USD)

Банк-посредник:
SWIFT: COBADEFF

Commerzbank AG
Frankfurt am Main, Germany

Банк получателя:
SWIFT: BRBBUAUXKIE

BROKBUSINESSBANK
Kiev, Ukraine

Получатель:
Acc 2600516010

National Aviation University
1, Kosmonavta Komarova ave,

Kyiv, 03058, Ukraine

Дополнительная информация:
указать ФИО студента, номер контракта или договора, субсчет НАУ. ■



For study - into NAU

The students from 50 countries of near and far abroad are trained in the capital of Ukraine.



Aviation has always been in the forefront of scientific and technological progress. Tens of thousands of specialists for 122 countries have graduated from the largest aviation university in Ukraine, the National Aviation University (NAU). Now the University continues to provide training in promising areas and various specialities. The University was founded in 1933. It has the IV level of accreditation.

Academic activities are performed by a highly skilled scientific and pedagogical team, including 23 academicians, corresponding members of the

Academy of Science of Ukraine, 280 doctors of sciences, professors, 830 candidates of sciences and senior lecturers, 54 honored people of science and engineering of Ukraine and winners of the State prizes.

STRUCTURE OF THE UNIVERSITY

More than 50 thousand students study at the University today. 1200 foreign students from 50 countries are among them. 15 educational research institutes, 20 faculties, 10 research institutes and centres, 6 colleges, 4 lyceums and gymnasiums function at the University.

Educational Research Institutes: Aerospace Institute, Electronics and Control Systems Institute, Institute of Computer Technologies, Information-Diagnostic Systems Institute, Institute of Municipal Activity, Humanities Institute, Economics and Management Institute, International Relations Institute, Air and Space Law Institute, Preparatory Institute, ICAO Institute, Institute of Extramural and Distance Education, Institute of Innovative Technologies, Institute of Continuing Education, Land Use and Information Technologies Institute.

Faculties: Aircraft Faculty, Mechanics and Energetics Faculty, Aero-



space Control Systems Faculty, Faculty of Electronics, Faculty of Information Technologies, Telecommunication and Security of Information Faculty, Faculty of Computer Sciences, Faculty of Computer Systems, Faculty of Airport Design, Architecture and Design Faculty, Environment Protection Faculty, Faculty of Economics and Business, Faculty of Air Transportation Technologies, Management & Logistics Faculty, Faculty of International Information and Law, International Economic Relations Faculty, Psychology & Sociology Faculty, Faculty of Linguistics, Foreign Students Faculty, Military Training Faculty.

Scientific Research Institutes and Centres: Aviation Scientific and Research Institute, Integrated Telecommunication Technologies Scientific and Research Institute, Transient Processes Scientific and Research Institute, Scientific and Research Institute of Design, Scientific and Research Institute «Aviatest», «Aviaservice» Centre, «Solid» Engineering Centre, Aerodynamic Research Centre, Research Design Bureau «Buran», Protect of Flights Information main Enterprise.

Colleges: College of Information Technologies, Geodesy and Organization of the Use of Land, Industrially and Economic College, Aviation College

(Slovyansk), Aviation College (Kryviy Rih), Flying College (Kremenchuk), Aviation College (Vasylkiv).

Lyceums and Gymnasiums: Aero-Space Lyceum (Kyiv), Aero-Space Lyceum (Lubny), Professional Lyceum, Gymnasium (Sympheropol)

UNIVERSITY FACILITIES

The are occupied by the University is about 90 hectares, the total are of 14 academic buildings is 150 000 square meters. 75 airplanes and helicopters, 42 aircraft engines, 3 aircraft simulators, 240 on-board systems, test benches and about 2500 modern computers are used in the educational process. The scientific and technical library has about 3 million books. The University has a training aerodrome, unique hangar, radio equipment and aviation ground equipment facilities, aerodynamic training complex with the wind tunnel, State Museum of Aviation.

Art and Culture Centre, sport complex, 11 comfortable hostels, canteen with a seating capacity for 1000 people at a time, medical centre, e-club, billiard club are the parts of students' campus. Also the University comprises summer camp on the bank of the Dnipro river and on the Black seashore.

UNIVERSITY INTERNATIONAL ACTIVITIES

One of the priorities of the University is the integration into the international research and education sphere. The University has joined the Bologna Convention that makes it possible to integrate scientists' efforts and to improve students mobility. The University professors and students carry out wide range of research with universities of Great Britain, Spain, the Netherlands, Germany, France, South Korea and other countries.

The University successfully collaborates with the International Civil Aviation Organization (ICAO). Two ICAO European Regional Training Centres are successfully functioning for aviation personnel upgrading. Both Centres implement the TRAINAIR Methodology on the basis of ICAO Standards and Recommended practices.

The National Aviation University provides fundamental professional and practical training at the level of Bachelor and Master. The period of training is 4 years for Bachelors degree and 1-1,5 years for Masters degree. Language of study is Ukrainian, Russian and English.

Foreigners who do not speak the language of study (Ukrainian, Russian or English) are admitted to the Preparatory Department for the period of 1 year.

Foreigners are also admitted to postgraduate and doctorate courses if they have successfully graduated from any university and demonstrated abilities for scientific and research work. Period of study is 3 years. Language of study is Ukrainian or Russian.

The Continuing Education Institute at the University gives wide range of specializations for those who want to deepen their professional knowledge and skills and to get additional certificates and diplomas.

The academic year is begun on the 1-st of September and is divided into two terms, from September to January and from February to June. Each term lasts 17-18 weeks followed by a 1-2 week examination period. According to legislation entry to Ukraine for study is permitted from 15 August till 15 November.

ADMISSION REQUIREMENTS

To get an invitation for study it is necessary to apply to the University administration by mail, fax or e-mail with the request to admit you for study at the National Aviation University. Admission fee is 70 \$. The following documents have to be sent at the NAU: application form (you can find it on <http://dmz.nau.edu.ua/eng/downloads.php>) copy of the first page of the passport (full name, citizenship, date of birth, No. of passport, place of permanent residence) copy of secondary school certificate including list of courses and grades received copy of medical certificate copy of check or bank transfer of the first annual tuition fee to the NAU account (refundable if the visa is denied).

To get an entry visa to Ukraine you should apply to the Embassy of Ukraine in your or neighbouring country with the application for issue of an entry visa and the NAU invitation for study.

Citizens of Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Mongolia, Russian Federation, Tajikistan and Uzbekistan have visa-free movement regime with Ukraine.

At the international airport Boryspil (Kyiv) you will be met by the University representative and be transferred to the University campus.

Admission fee, including transfer Airport Boryspil - NAU, is 70 \$.

DOCUMENTS REQUIRED FOR ADMISSION

- passport with visa to enter Ukraine
- certificate of completed secondary education with list of subjects and grades
- medical certificate which states the possibility to be trained in Ukraine
 - AIDS analysis certificate
 - copy of birth certificate
 - 8 photos 4x6 cm
 - Return ticket with open departure date 1(one) year expiry for going back home
- Migration card where the purpose of entering Ukraine is Education (for citizens of countries with visa-free movement regime only)

All documents should be approved in accordance with the legislation of the country issued them, translated into Ukrainian or Russian and legalized.

The academic year is begun on the 1-st of September. According to legislation entry to Ukraine for study is permitted from 15 August till 15 November.

Prices and directions you can find on http://dmz.nau.edu.ua/eng/education_prices.php

University Account (for USD)

Intermediary:
 SWIFT: COBADEFF
 Commerzbank AG
 Frankfurt am Main, Germany

Account with Institution:

SWIFT: BRBBUAUXKIE
 BROKBUSINESSBANK
 Kiev, Ukraine

Beneficiary Customer:

Acc 2600516010
 National Aviation University
 1, Kosmonavta Komarova ave,
 Kyiv, 03058, Ukraine

Sender to receiver information:

put students Name, contract number. NAU subaccount

STUDENTS LIFE

Students have great opportunities for their free time: the studios of the Art and Culture Centre, sport complex, The yachting, model aircraft designers and hang-glider clubs are at

their disposal. 11 comfortable hostels, canteen with a seating capacity for 1000 people at the time, medical centre, E-club, billiard club are the parts of university campus.

Student can get accommodation in comfortable hostels for additional payment. Accommodation fee is 60-200 \$ per month depending upon room comfort and is performed by separate contract.

Moderate living expenses in Kyiv (food, city transport, etc.) usually do not exceed 300 \$ per month. ■

CONTACTS

Foreign Students Faculty
 National Aviation University1,
 Kosmonavta Komarova
 ave., Building 8, Room 8-501
 Kyiv 03058
 Ukraine

Phone/fax: +38 044 408-28-23

Phone: +38 044 406-73-02
 +38 044 406-72-49
 +38 044 406-73-48

E-mail: deanfsf@nau.edu.ua
 office_fsf@nau.edu.ua
 post-fsf@nau.edu.ua



MLS International College

LANGUAGE PROFICIENCY TESTING MLS English for Aviation Language Test (EALT)



MANAGEMENT & LANGUAGE SPECIALISTS

ICAO 295 LAN TST

The MLS EALT is a test of English language proficiency in the context of aviation specifically developed in response to the ICAO Language Proficiency Requirements and their supporting standards and recommended practices (SARPs). It has been designed by language training specialists, language assessment specialists and subject matter experts in direct response to ICAO guidelines as a comprehensive testing system in which the demonstration of a candidate's actual listening and speaking ability is required. MLS International currently provides English for Aviation assessment services to airline operators and air navigation service providers of a number of ICAO Member States, including the UK CAA, by the mechanism of the MLS EALT, thus providing important industry validation.

The MLS EALT has been specifically designed for flight crew and air traffic control personnel requiring the assessment and certification of their language in accordance with the ICAO March 2008 standard.

The MLS EALT allows aviation personnel to demonstrate their proficiency in English language in the context of aviation and aeronautical communications. Although set in the context of the operational environment, designed for operational personnel and reflecting language use in professional situations, the focus of the test is on language proficiency, not on operational procedures.

The MLS EALT is a valid, reliable, effective and appropriate test for use by the aviation industry in the language proficiency assessment of its personnel. The test consists of two parts, a Part 1: Listening and a Part 2: Speaking.

Both parts are administered by MLS approved examiners, with the final grading of the test performance being completed by MLS accredited assessors in accordance with the ICAO Language Proficiency Rating Scale and its accompanying Holistic Descriptors.

The MLS EALT assesses across the full range of ICAO Language Proficiency Rating Scale (Level 1: Preelementary-Level 6: Expert) and in each of the six discrete features of language (pronunciation, structure, vocabulary, fluency, comprehension, interactions).

The MLS EALT has been developed with detailed reference to ICAO Doc 9835: Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements and is fully compliant with all relevant ICAO SARPs and associated publications. Incorporating specialist input from qualified and experienced language assessors, language trainers, and aviation professionals, the test format and tasks also reflect the very latest results of research in oral language assessment.

The MLS EALT is a valid, effective and appropriate tool for obtaining from candidates a gradable language sample from which can be made accurate and reliable assessments of language proficiency for professional licensing purposes in accordance with the ICAO Language Proficiency Rating Scale and its accompanying Holistic Descriptors.

In addition to Belarus, the MLS EALT is being used or has been used to assess the English for Aviation language proficiency of pilots and air traffic controllers of the following ICAO Member States for benchmarking and/or license endorsement purposes:

Armenia
Kazakhstan
Libya
Nigeria
Poland
Romania
Russia
Saudi Arabia
Spain
Sweden
Turkey
Ukraine
United Kingdom

MLS EALT PART 1: LISTENING COMPREHENSION.

The MLS EALT Part 1: Listening assesses a candidate's comprehension across a range of professionally-related communications in both routine and non-routine situations. There are separate listening tests for flight crew and air traffic controllers.

The recordings used in Part 1: Listening range from short standard transmissions to longer communications and are a combination of simulated and authentic radio-telephone and telephone communications concerning routine, nonroutine and unexpected events.

Through a series of comprehension checks of increasing complexity, Part 1: Listening tests the accuracy of the candidate's comprehension in common, concrete and work-related communications as well as his/her level of understanding when confronted with a situational complication or unexpected turn of events. In order to assess a candidate's comprehension across a range of speech dialects, accents and registers, a variety of accents are used in the

recordings. The accents or varieties of language used in the recordings have been carefully trialled and reviewed by language specialists and subject matter experts and have been judged to be sufficiently intelligible to the international community of aeronautical personnel. The speakers on the recordings all interact at a speeds varying from the ICAO recommended 100 words per minute to native or near-native speaker speed.

MLS EALT Part 1: Listening lasts approximately 40 minutes.

MLS EALT PART 2: SPEAKING

The MLS EALT Part 2: Speaking assesses a candidate's use of spoken English by means of a series of exchanges or language tasks in a direct face-to-face interview. From the language produced by the candidate, the certified examiners are able to draw inferences relating to his / her language proficiency in the context of aeronautical communications in both routine and non-routine situations and so assess the candidate's language in terms of the descriptors contained in the ICAO Language Proficiency Rating Scale.

Candidates take the MLS EALT Part 2: Speaking in pairs. They may know each other, or they may never have met before. If there are an uneven number of candidates sitting the test in any one session, the final test interview of the session will be with a single candidate. The test is adaptable to suit both pilots and air traffic controllers.

There are two examiners: an interlocutor and an assessor. The interlocutor asks the questions, instructs the candidates and sets the test tasks. The assessor does not take part in the interaction. The interview is recorded.

Part 2: Speaking assesses the language proficiency of the candidate (controller or pilot) in three distinct parts and includes elements of both face-to-face and voice-only communication. Part 2: Speaking is highly adaptable allowing it to be personalised to suit individual candidates, with separate scenarios for flight crew and air traffic controllers, and there are further separate scenarios for pilots of

heavy and light aircraft both fixed- and rotary-wing, and Tower, En Route and Approach controllers.

Typically, the candidate will be asked to demonstrate English language proficiency in: responding appropriately to interaction in an aviation context; comprehending and interacting in both standard ICAO phraseology and plain English; resolving misunderstandings by checking, correcting, clarifying and confirming information; giving information, both general and detailed; negotiating meaning; responding to messages and situations requiring action; managing the speaker/listener relationship; making a verbal report in plain English.

Additionally the candidate is given the opportunity to show English language proficiency in: stating and discussing procedures; stating, evaluating and exchanging ideas and opinions; proposing and supporting arguments; agreeing and disagreeing, evaluating options and incidents (ranking, eliminating, identifying, comparing and contrasting, determining advantages & disadvantages etc); speculating and hypothesising; producing extended speech in an aviation context.

Throughout the three stages of the test, candidates are asked to demonstrate their ability to:

- communicate effectively in voice-only (telephone/radio-telephone) and in face-to-face situations;
- communicate on common, concrete and work-related topics with accuracy and clarity;
- use appropriate communicative strategies to exchange messages and to recognise and resolve misunderstandings (e.g. to check, confirm, or clarify information) in a general or work-related context;
- handle successfully and with relative ease the linguistic challenges presented by a complication or unexpected turn of events that occurs within the context of a routine work situation or communicative task with which they are otherwise familiar; and
- use a dialect or accent which is intelligible to the aeronautical community.

MLS EALT Part 2: Speaking lasts approximately 20 minutes.

ASSESSMENT

The assessment of the MLS EALT is both valid and rigorous as is appropriate for the high-stakes nature of the test.

The MLS EALT Part 1: Listening is assessed by MLS accredited examiners based on the answers of the candidates and a prescribed marking scheme. The results are entered on the candidate's assessment sheets.

The MLS EALT Part 2: Speaking assessment is necessarily more complex. The Examiners (the interlocutor and the assessor) individually and without discussion award marks based on the language proficiency demonstrated by the candidate during live interview. One set of marks is provided by the interlocutor and a second by the assessor. No

indication of these marks is given to the candidates. These marks, along with the audio file recording of the interview, are then forwarded to the Central Test Administration.

The Central Test Administration records the two sets of marks received and forwards the audio file to two remote assessors. The remote assessors are trained and certified EALT examiners. The remote assessors listen to the recording of the interview and each provide a further set of marks for the candidate and return their marks to the

Central Test Administration. In this way, each candidate's language proficiency is assessed by four trained and certified examiners: two in a face-to-face situation and two in a voice-only situation.

These four sets of marks are then reviewed by the Central Test Administration with reference to the candidate's performance in Part 1: Listening and final levels are assigned and recorded. The candidate can then be certified.

If the four examiners are unable are discordant in their rating of any candidate, the audio file recording of the interview is passed to two senior examiners at Central Test administration for their further consideration before final ratings are awarded

The certificates of achievement in the MLS EALT are available to the candidate within two weeks of the completion of the test. ■

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА АРКТИКИ

ИСТОРИЯ И НАСТОЯЩЕЕ ЧОКУРДАХСКОГО ЦЕНТРА ОВД

История создания службы движения и службы связи (Рис) аэропорта Чокурдах берет начало с 1955 года, со строительства базового аэродрома. В это же время было введено в эксплуатацию первое административное здание аэропорта с помещением КДП на 4-м этаже. В начале 60-х годов была сдана взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием, одна из первых в арктической группе районов. В 1963 году был принят первый турбовинтовой самолет Ан-12 который открыл воздушные ворота Арктики и надежно связал поселок Чокурдах

воздушным мостом с большой землей. С этого времени и стала интенсивно развиваться авиация Аллайховского района, огромными темпами шло освоение неба Арктики.

С первого дня освоения авиационным транспортом арктических районов специалисты службы движения и радиотехнического обеспечения полетов (РТОП) были и остаются одними из ведущих служб, обеспечивающих высокую надежность управления воздушным движением и бесперебойную работу радиотехнических средств.

Свой достойный вклад в развитие авиационного транспорта в Аллайховском районе на Крайнем Севе-

ре внесли бывшие работники службы движения и базы ЭРТОС Чокурдахской ОАЭ, преемником которых является Чокурдахский центр ОВД. Они стояли у истоков развития авиации на Севере, были первопроходцами, участниками и свидетелями событий, происшедших на всех этапах развития авиационного транспорта.

Это - Ермизин Борис Васильевич. С 1958 года он работал начальником передающего радицентра, старшим инженером радиолокации, начальником РЛ и РН аэропорта Чокурдах, затем начальником отдела эксплуатации радиотехнического оборудования и связи ЯУГА, а с 1993 года - заместителем начальника отдела сертификации и инспектирования УВД и ЭРТОС ЯУГА. С октября 1994 года до ухода на пенсию он был заместителем генерального директора ГУП «Сахааэроконтроль» по радиотехническому обеспечению. Провел большую работу по модернизации системы воздушного движения РС (Я) и подготовке к открытию новых международных воздушных трасс.

Соколовский Леонид Евгеньевич. После окончания Рижского авиационного училища спецслужб ГА (1961) работал в аэропорту Чокурдах радиотехником, инженером, старшим инженером, начальником ПРЦ, старшим инженером группы РЭМ. Внес неоценимый вклад в становление и развитие служб Рис и ЭРТОС аэропортов Чокурдах и Белая Гора. С января 1995 года и до ухода на пенсию в декабре 1995 года работал дирек-





тором Чокурдахского отделения ГУП «Сахааэроконтроль».

Муратов Алексей Александрович. Окончил Рижское авиационное училище спецслужб ГА (1964), Киевский институт инженеров ГА (1972). С 1964 года работал в аэропорту Чокурдах радиотехником, инженером, старшим инженером КДП базы ЭРТОС, с 1976 года - начальником базы ЭРТОС. С 1985 года и до ухода на пенсию в 1994 году - командир Чокурдахской ОАЭ.

Наряду с перечисленными, нельзя не вспомнить начальника базы ЭРТОС Кибкало В.Г., начальника отделения Белая Гора Борзова В.А., главного инженера Глухова В.Н.. Ведущих инженеров Амелько А.Ю., Наумова А.Г., Бондаренко В.П., Игнатова В.И., Рыбакова В.Г., Шинкаренко Ю.Н., Савинова В.В., Курашова А.Г., Воробьева В.А.. Инженера отделения Белая Гора Сивцева А.И., техника Гуляева НА, Мамаева В.В., Тишина Б.С., Быкова Г.В. и многих других. Все они отдали много сил, энергии становлению службы.

Под их руководством и при их непосредственном участии умножалась и укреплялась материально-техническая база службы ЭРТОС, вводились новые объекты, современное оборудование. В те годы ускоренными темпами развивалась служба связи, вводились в эксплуатацию передающий радицентр, оборудования системы посадки (ОСП) в составе объектов БПРМ и ДПРМ, обзорный радиолокатор «Сатурн», «Меч», диспетчерский радиолокатор ДРЛ-7, посадочный радиолокатор РП-ЗГ, радионави-

гационная система ближней навигации РСБН-2, РСБН-4, система посадки СП-50 и т.д.

Специалисты службы ЭРТОС принимали самое активное участие во вводе в эксплуатацию объектов аэропорта Белая Гора, в обслуживании полетов на высокоширотных экспедициях (ВШЭ).

В 70-80 годы прошлого столетия база ЭРТОС Чокурдахской ОАЭ, возглавляемая Муратовым А.А., являлась «образцовой базой ЭРТОС» в ЯУГА и гремела по всему северному региону, московские комиссии ЦУ ЭРТОС высоко оценивали состояние дел на объектах УВД и ЭРТОС.

Опыт и мастерство, рабочие традиции базы ЭРТОС и службы движения тех лет в настоящее время продол-

жают работники Чокурдахского центра ОВД и передают молодым специалистам. Это - начальник службы ЭРТОС Яковлев В.И., ведущие инженеры Ласковый С.В., Куриленко В.Д., Ковалев С. И., начальник службы движения Грязнов В.Д., руководитель полетов Кузьмин А. В., инженер-энергетик Портнягин П.С., техник РН, РЛ и связи Новиков И. И., старший радиооператор Тесленко Н.Н., радиотелеграфисты Сивцева А.Н., Слепцова Е.Н, Захаркина З.П., техник по учету Драгунова Г.В. и другие.

Из молодых специалистов хочется отметить работу техников службы ЭРТОС Семенова В.В., Тесленко И.Е., Яковлева С.В., инженера службы ЭРТОС отделения Белая Гора Мубаракзянова М.И., техника Борзова А.В..





С каждым годом ветеранов становится все меньше: многие выехали за пределы республики, многие не дожили до настоящего времени. Но коллектив Чокурдахского центра ОВД вспоминает всех их добрым словом и с благодарностью преклоняется перед их высоким профессионализмом, безграничной преданностью своей профессии. А добросовестно возведенные их самоотверженным трудом и мужественными руками объекты, здания, оборудование и коммуникации на голой тундре до сих пор исправно функционируют.

Чокурдахское отделение государственного предприятия «Сахааэроконтроль» было образовано путем выделения служб ОВД и ЭРТОС из состава Чокурдахского авиапредприятия НАК «Сахаавиа», в соответствии с приказом Министра транспорта РФ №43 от 22.06.93 г. и Постановлением Правительства РФ от 10.02.94 г. Личный состав отделения был переведен в ГУП «Сахааэроконтроль» 1 апреля 1995 года.

На протяжении этих лет структура и персональный состав Чокурдахского центра ОВД неоднократно изменялся в ходе реформирования единой системы ОрВД.

В состав центра входит отделение Белая Гора, которое включает в себя персонал ОВД и ЭРТОС аэропорта Белая Гора и обслуживает полеты на МВЛ Абыйского района.

В октябре 1999 года состоялся первый демонстрационный полет по кроссполярной трассе «Полярная-4», по маршруту, соединяющем страны Северной Америки и Юго-Восточной Азии по наикратчайшему расстоянию, на самолете «Боинг-747-400» авиакомпании «Юнайтед Эйрлайнс». Рейсы воздушных судов иностранных авиакомпаний на регулярной основе начались с 2001 года. В настоящее время через зону ответственности Чокурдахского районного центра Единой системы организации воздушного движения проходят 4 международных трассы.

В организации работы службы движения, структуры воздушного пространства аэропорта, профессиональной подготовке молодых спе-

циалистов большой вклад внесли начальники службы движения Жданов А.В., Лестаров А.Ф., Шалыгин В.А., Грязнов С.Д., диспетчеры Кольцов А.М., Бочаров А.П., Агейченков И.Д., Агейченков А.Д., Капитов В.А., и другие.

С 2000 года в соответствии с Программой по модернизации систем УВД рабочие места диспетчерского состава оснащены современным оборудованием, комплексом системы автоматизированного управления воздушным движением КСА УВД «Альфа», КСА ПВД «Планета», КСРС «Метроном».

С 1 июля 2006 года проведена централизация бухгалтерского учета и кадровой работы Центра, оптимизирована организационная структура Чокурдахского центра ОВД.

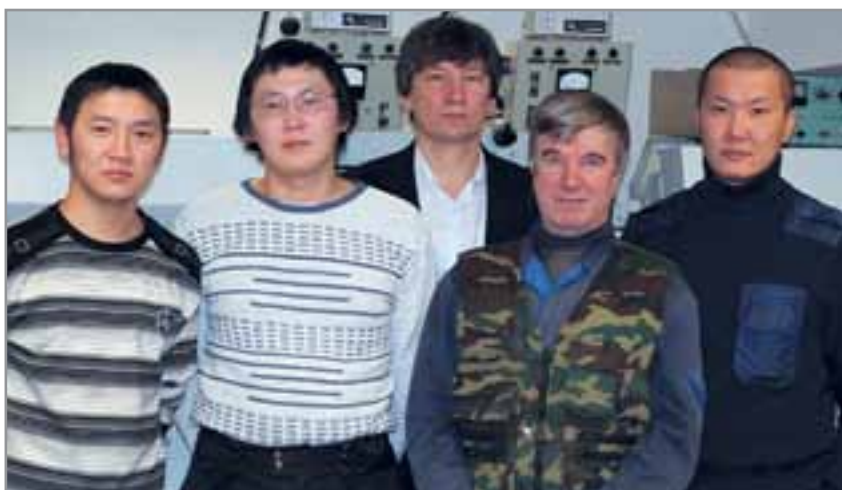
В 2008 году проведена большая работа по установке, монтажу, наладке и испытанию оборудования радиолокационной позиция двойного назначения «Лира-Т» и оборудования земной станции фиксированной спутниковой связи «МОСТ-АС». Ввод в эксплуатацию данного изделия качественно повысил надежность обслуживания воздушного движения в зоне ответственности Чокурдахского РЦ.

В настоящее время в Центре работают 43 человека, в том числе в службе движения - 9, в службе ЭРТОС - 25.

2 работника Центра награждены знаком «Отличник воздушного транспорта», 1 работник имеет звание «Почетный работник транспорта РФ»,

5 - «Почетный работник воздушного транспорта Якутии», 4 - почетным званием «Лауреата Премии им В.И.Кузьмина», 2 работника награждены «Почетной грамотой Минтранса РС (Я)» и 11 работников имеют звание «Ветеран труда авиации Якутии».

Несмотря на тяжелые времена в предприятии, работники Чокурдахского центра ОВД достойно несут нелегкую трудовую вахту в суровых арктических условиях и обеспечивают пользователям воздушного пространства качественное и надежное аэронавигационное обслуживание, которое проверено временем. ■



ЧЕРСКИЙ ЦЕНТР ОВД ФИЛИАЛА «АЭРОНАВИГАЦИЯ СЕВЕРО- ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ» ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД»

Черский центр ОВД основан 1 декабря 1996 года путем выделения службы движения и службы ЭРТОС из состава ордена «Знак Почета» Колымо-Индибирского авиационного предприятия. Черский центр организации воздушного движения филиала «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» обеспечивает организацию воздушного движения на внутренних воздушных трассах, местных воздушных линиях, в зоне ответственности Черского РЦ ЕС ОрВД, а также в районе аэродрома Черский и в районах выполнения авиационных работ.

В структуру Черского Центра ОВД входят: Служба движения, Служба ЭРТОС, АУП, Группа ХО и т.д.

Центр имеет славные трудовые и производственные традиции. История предприятия - это история и биографии его людей, тех, которые трудились и продолжают трудиться в суровой Арктике.

Возглавляет Черский центр ОВД «Отличник Воздушного транспорта», «Ветеран Авиации Якутии», «Лауреат премии имени Кузьмина В.И» Машуков Владимир Александрович.

Служба движения является структурным подразделением Черского Центра ОВД, в ее состав входят: РЦ ЕС ОрВД; КДП МВЛ; диспетчерский тренажер «Эксперт». Непосредственное руководство службой движения осуществляет начальник службы движения Калинин В.Н.

В службе движения работают:

Руководитель полетов 1 класса Вольнец Юрий Александрович, руководитель полетов 1 класса Калинин Александр Николаевич, диспетчер РЦ ЕС ОрВД 1 класса Франк Петр Викторович, диспетчер КДП МВЛ 3 класса Батюшкин Денис Александрович, а также инструктор трена-



жера «Эксперт» Вохмяков Валерий Дмитриевич.

Поддержание радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в готовности по своему функциональному назначению осуществляет служба эксплуатации радиотехнического обеспечения полетов и связи - служба ЭРТОС Черского Центра ОВД.

Основные направления работы службы - повышение эффективности работы средств РТОП и связи, их бес-

перебойная работа. Особо следует отметить, что на основе Федеральной Целевой Программы, идет поступление нового радиотехнического оборудования взамен устаревшего.

Костяк службы составляют работники - специалисты своего дела, которые ни один десяток лет трудятся в авиации Республики Саха (Якутия). В коллективе 30 человек. Это хорошо подготовленные специалисты, за плечами которых специальная подготовка в учеб-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Машуков Владимир Александрович родился 21.09.1955 года в п. Черский Якутской АССР. Окончил Рижское летно-техническое училище гражданской авиации. Трудовую деятельность начал в 1974 году в Колымо-Индигирском ОАО в должности диспетчера РЦ. В 1977 году без отрыва от производства поступил в Орден Ленина Академию гражданской авиации, которую в 1983 году успешно окончил. Прошел трудовой путь от рядового диспетчера до начальника центра. Авиатор в третьем поколении. Неоднократный участник Высокоширотных Экспедиций «Север» и «Северный Полюс». Руководил полетами на дрейфующих льдинах.

Награжден многими грамотами и благодарностями, но самой ценной считает грамоту за развитие и совершенствование Единой Системы УВД России, подписанную Главкомом ВВС В.Михайловым и первым заместителем министра транспорта А.Нерадько. Стаж работы в авиации - 36 лет.



ных заведениях гражданской авиации, курсах КПК и большой практический опыт работы на конкретном объекте.

Возглавляет службу ЭРТОС начальник службы Болотов В.Г.

В структуре службы ЭРТОС следующие объекты и группы:

Объект ОРЛ-А, совмещенный с ПРЦ и ПМРЦ (КДП) - сердце службы ЭРТОС, возглавляет его самый молодой ведущий инженер РН, РЛ и связи Тарабрин Евгений Михайлович - стаж работы в гражданской авиации - 6 лет, выпускник Омского ЛТК ГА, студент-заочник Сибирского ГУТИ. Рядом с ним трудятся: Инженер РН, РЛ и связи 1 категории Островский Сергей Федорович, выпускник Рыльского АТУ ГА, стаж работы

в гражданской авиации 33 года, Лауреат премии имени В.И.Кузьмина, участник многих ВШЭ «Северный Полюс».

Техник РН, РЛ и связи 1 категории Скотников Герман Александрович, выпускник Омского ЛТК ГА, стаж работы в гражданской авиации 6 лет, студент-заочник Сибирского ГУТИ.

Техник РН, РЛ и связи 2 категории Быстрое Сергей Иванович, выпускник Омского АТУ ГА, стаж работы в гражданской авиации 34 года, отличник воздушного транспорта.

Техник РН, РЛ и связи без категории, молодой специалист, выпускник Омского ЛТК ГА 2010 года, желавший трудиться на Нижней Колыме - Уруджев Фарид Рашитович.

Основное назначение объекта - обеспечение взлета и посадки воз-



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Калинин Валерий Николаевич - начальник службы движения. После окончания Рижского АТУ ГА в 1983 году и по настоящее время работает в службе движения (стаж работы в ГА - 27 лет). С 1983 года и по 2007 год прошел путь от диспетчера АЦП до начальника службы движения. Имеет действующее свидетельство диспетчера УВЦ. Участвовал в обеспечении полетов ВШЭ на дрейфующие льды и острова Арктики.

Имеет поощрения от Министерства транспорта, руководства Госкорпорации по ОрВД, филиала «АСВС» и Черского центра. Ветеран труда, в 2006 году награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта», в 2009 году присвоено почетное звание «Лауреат премии имени В.И. Кузьмина». В 2010 году в связи с 85-летием гражданской авиации Якутия награжден юбилейной медалью «за вклад в развитие Нижней Колымы» администрацией МР «Нижнеколымский район».





душных судов в районе аэродрома. Безотказная работа РТО диспетчерских пунктов УВД.

На основании ФЦП за два года введены в строй новое оборудование: ав-

томатический радиопеленгатор «Платан», радиостанции «Фазан», КАСО «ТО-ПАЗ ОВД», диспетчерский пульт АКДП.

Трассовая радиолокационная позиция (объект ОРЛ-Т, совмещен-

ный с ПРЦ) предназначена для обнаружения и измерения координат воздушных судов (азимут - дальность) на воздушных трассах и вне их с последующей выдачей информации о воздушной обстановке в РЦ Черский и по каналу спутниковой связи в РЦ Якутск сектор «Север» для контроля и обеспечения управления воздушным движением.

В 2008 году, согласно Федеральной целевой программе, проведена модернизация оборудования объекта, введены в эксплуатацию трассовый радиолокационный комплекс двойного назначения «Лира - Т» и периферийная земная станция фиксированной спутниковой связи «Мост - АС».

Инженерно - технический персонал объекта - семь человек. Возглавляет коллектив ведущий инженер РН, РЛ и связи Кондаленков Алексей Александрович. Стаж работы в ГА - 30 лет. Закончил в 1980 году Омское ЛТУ ГА, в 1986 году перевелся в Черский с Улан-Удэнского ОАО. Сейчас является студентом Сибирского ГУТИ, в июне 2011 года защищает дипломную работу.

Ветеран труда, поощрялся почетными грамотами начальника центра, директора филиала, директора Госкорпорации по ОрВД, администрацией муниципального района «Нижнеколымский район» за вклад в развитие Нижней Колымы.

На объекте трудятся:

Инженер 1-й категории - Цаплыгин Дмитрий Владимирович, техники 1-й категории:



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Болотов Владимир Георгиевич. Родился 15.06.1950 г. в городе Енакиеве Донецкой области. После окончания Рыльского авиационного училища спецслужб ГА (РАУСС ГА) был направлен на работу в Донецкий объединенный авиаотряд на должность радиотехника в службу радионавигации радиолокации и связи. Работал на объектах РСБН и ОСП. В апреле 1973 года перевелся в Колымо - Индигирский ОАО в службу радионавигации, радиолока-

ции и связи. Сначала работал на объекте РСБН, а с декабря 1976 года радиотехником 1-го класса объекта КДП. В 1980 году после окончания КИИ ГА без отрыва от производства, был назначен на должность сменного инженера службы ЭРГОС За этот период работы в трудовой книжке более 70 записей о награждении грамотами и благодарностями.

Проработал на должности сменного инженера службы ЗРТОСдо октября 1985 года. С октября 1985 года - на выборной и других должностях поселка Черский Нижнеколымского района. С октября 1999 года - инженер КДП службы ЭРГОС затем - ведущий инженер узла связи службы ЭРГОС И с 01 сентября 2010 года - начальник службы ЭРГОС Черского Центра ОВД. В 2009 году присвоено почетное звание «Лауреат премии имени В.И. Кузьмина». В 2010 году в связи с 85-летием гражданской авиации Якутии администрацией МР «Нижнеколымский район» награжден юбилейной медалью «За вклад в развитие Нижней Колымы». Ветеран труда. В июне 2010 года отметил свой 60-летний Юбилей. Общий стаж в гражданской авиации - 26 лет.

- Варфоломеев Николай Гаврилович (стаж в ГА - 35 лет); Павлюк Алексей Викторович (стаж в ГА - 18 лет), студент-заочник; Скупой Виталий Михайлович (стаж -14 лет). Петькелев Алексей Владимирович (стаж - 9лет), Никифоров Андрей Владимирович - работает на объекте с января 2010 года.

Объект ОСП, совмещенный с РЭМ.

Возглавляет объект ведущий инженер РН, РЛ и связи Карась Владимир Петрович, стаж работы в гражданской авиации - 40 лет. Отличник воздушного транспорта. Работать начал с 1970 года после окончания Рижского авиационного училища спецслужб ГА.

Вместе с ним успешно трудятся:

Техник РН, РЛ и связи 1-й категории Вошилко Сергей Валерьевич, выпускник Ленинградского Арктического училища, стаж работы в гражданской авиации 10 лет. Машинисты ДВС 4 класса: Сыроватский Николай Егорович - стаж работы в ГА 25 лет, Глушенков Сергей Николаевич - стаж работы в ГА 13 лет, Протопопов Николай Иннокентьевич стаж в ГА 17 лет, Казначеев Игорь Валентинович стаж работы в ГА 13 лет, Тарабрин Михаил Иванович - стаж работы в ГА 32 года, Кобин Владимир Геннадьевич - стаж работы в ГА 1,5 года.

Электромонтер связи Дауров Николай Васильевич - стаж работы в ГА 35 лет, Ветеран труда авиации Якутии.

Основные радиотехнические средства объекта: ДПРМ, БПРМ, они обеспечивают посадку и пролет воздушных судов. В 2009 году введено в эксплуатацию новое оборудование АРМ-150 МА.

Объект ЦКС, возглавляет старший радиооператор 1 класса Королева Клавдия Борисовна, грамотный и инициативный специалист. За добросовестное отношение к своим обязанностям неоднократно поощрялась руководством авиапредприятия - имеет более 20 поощрений. Ветеран труда авиации Якутии, награждена почетной грамотой Министерства транспор-



та Российской Федерации. Стаж работы в гражданской авиации 31 год.

Под ее руководством трудятся телеграфисты 1-го класса: Коржавина Нина Николаевна, стаж работы в гражданской авиации 24 года, Борисова Лариса Васильевна, стаж работы в ГА 23 года, Петькелева Мария Федоровна, стаж работы в ГА 21 год.

От маленького коллектива зависит своевременное поступление и отправка служебной информации по всей России.

Работоспособность РТС на этом объекте обеспечивает техник 1-й категории Кривошапкин Гавриил Афанасьевич, выпускник Омского ЛТК ГА, стаж работы в Гражданской Авиации -10 лет, Павлюк Алексей Викторович, стаж в ГА -18 лет, студент-заочник. Главная задача коллектива - поддержание в эксплуатационной готовности средств телеграфной связи, персональных компьютеров, оргтехники

Группу энергетики возглавляет инженер-энергетик 1 категории Мо-



роз Валерий Анатольевич, выпускник Ленинградской Академии ГА, стаж работы в гражданской авиации 30 лет. Помогает ему электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования Мельгайвач Валентин Николаевич, выпускник Иркутского СХИ. Энергообеспечение объектов, службы Черского Центра и филиала «Аэропорт Черский» зависит от их четкой и слаженной работы.

Работа ведущего инженера РН, РЛ и связи службы ЭРТОС Кондаленковой Людмилы Степановны направлена на совершенствование технической эксплуатации радионавигационного, радиолокационного оборудования и связи, внедрение научной организации труда, ведение установленной отчетности с использованием средств вычислительной техники. Стаж работы в гражданской авиации 30 лет. Ветеран труда, имеет награды и поощрения от руководства

предприятия, администрации Нижнеколымского района за вклад в развитие Нижней Колымы. Принимает активное участие в общественной жизни коллектива. Административно-управленческий персонал Черского Центра ОВД. Это самая немногочисленная группа. Кроме начальника центра здесь трудятся Шишкина Л.Т., Мороз Н.А., Пустовая В.Н. Группа хозяйственного обеспечения и транспорта. Основное направление работы группы - обеспечение хозяйственной деятельности центра. Возглавляет группу инженер по организации эксплуатации и ремонта зданий и сооружений Кузьменко Владимир Васильевич, стаж работы в ГА - 33 года. Внес большой вклад в повышении надежности электроснабжения объектов. Ветеран труда авиации Якутии, награжден юбилейной медалью «85 лет гражданской авиации России», имеет грамоты и благодарности

от руководства предприятия. Принимает участие в общественной жизни коллектива.

Работники, которые выполняют вспомогательные функции: кладовщик Головатенко Н. А., Налетова Е.В., сантехник Матрашилов А.И., сторожа: Ладутько Т. и Мильман С. Р.

Гараж центра насчитывает 6 единиц автотехники, который поддерживается в хорошем состоянии благодаря инженеру-механику Мельнику Андрею Владимировичу и первоклассным водителям Сергею Викторовичу Ярославцеву и Сергею Витальевичу Николаеву.

Работники Черского центра ОВД принимают активное участие в жизни Нижнеколымского района: в спортивных, культурных мероприятиях.

Коллектив центра гордится тем, что в его составе работают специалисты, которые продолжают семейные трудовые традиции. ■



 **UZBEKISTAN**
airways



Дополнительные функции поставляемого оборудования для УВД:

Магнитофон «СМАР-Т»

- запись информации с дисплеев АРМ и видеокамер;
- функция выделения звуковых сигналов на фоне шумов при воспроизведении

«Информационный сервер» и АРМ «Мастер»

- сопряжение с посадочным РЛ, АЗН, РЗД, режим «С»;
- вывод информации на видеостену

«АСК-РЛС»

- расширение функций контроля параметров РЛС