

НА БЕРЕГУ ЗАЛИВА УРКТ



Оха – самый северный город острова Сахалин, расположенный в 849 км от Южно-Сахалинска. Первый авиарейс под управлением легендарного летчика М. Водопьянова приземлился здесь 90 лет назад. Аэронавигационное обслуживание в этом дальнем уголке России лежит на плечах коллектива отделения, входящего в состав Сахалинского центра ОВД.

Не только олени упряжки

В 1930-х, с освоением севера Сахалина и развитием нефтяных промыслов, в Охинском районе начинает создаваться авиационная инфраструктура. В то время полеты выполнялись на гидросамолетах «Каталина». Это был единственный вид транспорта (кроме собачьих и оленьих упряжек), соединяющий остров с материком. На берегу залива Уркт построили гидроаэропорт, а в 1948 году на окраине города начал строиться сухопутный аэродром. Появились первые специалисты службы УВД: бывшие штурман А. Чесноков и военные летчики И. Хаустов, Г. Рожнов. Связь с аэропортами и экипажами ВС велась через радиостанции КВ-диапазона посредством морзянки. Радиооператорами были М. Киевцева, А. Милованова, бывший штурман-наблюдатель Ил-14 Г. Осипова. Радионавигация обеспечивалась с помощью коротковолновых пеленгаторов. Пеленгационный узел Хабаровск – Магадан – Оха выдавал радионавигационную информацию для определения местонахождения ВС на Дальнем Востоке. Охинский КВ-пеленгационный пункт возглавлял В. Константинов. Под его началом работали лучшие радисты: И. Азаренко, А. Бербенев, Н. Трошин, В. Ратилковский.

Время преобразований

С увеличением объема авиaperезовок больше внимания уделялось радиолокационному и радионавигационному обеспечению полетов. Первым руководителем службы радионавигации и связи стал А. Базин, затем его сменил В. Суханов, старшим инженером службы был Е. Пивов. Эти специалисты стали энтузиастами оснащения аэродрома новым оборудованием. К 1963 году в Охе заработали приводные радиостанции, УКВ-радиопеленгаторы АРП-6, радиолокаторы кругового обзора с дальностью действия до 350 км, ближние и дальние приводные радиостанции.

Для укомплектования службы движения в качестве авиадиспетчеров привлекались бывшие военные летчики: П. Гринченко, Г. Борщев, Г. Рожнов, впоследствии – начальник службы движения. В начале 1960-х в гражданской авиации пришли к осознанию создать профессиональную систему УВД, началась подготовка авиадиспетчеров сначала в Ульяновской, затем – Кировоградской ШВЛП.

В 1965 году организован Охинский вспомогательный районный диспетчерский пункт, созданы аэродромный диспетчерский пункт, КДП МВЛ, МДП.



В 1971 году на смену поршневой авиатехнике пришла турбовинтовая, аэропорт перевели на бывший военный аэродром, реставрировали металлическую взлетно-посадочную полосу для приема Ан-24 и Ан-26. Для Ан-12 оборудовали грунтовую ВПП, которая работала в зимнее время для организации перевозок крупногабаритных грузов.

Реактивная авиатехника предъявляла более высокие требования к взлетной полосе, и в 1975–1977 годах была построена бетонная ИВПП длиной 1300 м, способная нести нагрузку до 100 т взлетной массы ВС. Аэродром оснастили системами посадки с обоих курсов, диспетчерским и посадочным радиолокаторами, радиопеленгатором АРП-75, светосистемой М-2, электротехническими средствами. Оборудовали 13 стоянок для Ми-8 и Ка-32, перрон на шесть стоянок Ан-26, открыли цеха электрослужбы, АТБ с ангаром для вертолетов, бетонный гараж на 12 боксов, котельную, другие объекты.

Успешными были 1970-е и 1980-е, когда на шельфе северного Сахалина шло развитие нефтегазовых месторождений. Аэропорт ежегодно перерабатывал 16 тыс. тонн груза, пассажирские перевозки составляли астрономическую по тем временам цифру в 160 тыс. человек. Ежегодные доходы авиапредприятия, на котором работало 611 человек, составляли 14,8 млн рублей. Благодаря успешной деятельности охинских авиаторов в Южно-Сахалинске, Шахтерске, Зональном строились аэропорты.

Сложные девяностые

В начале 1990-х Охинское авиапредприятие начало лихорадить, как и все отрасли страны. Произошло разделение на три самостоятельные структуры – аэропорт, ГП «Охинский центр УВД и РТО» и авиакомпанию «Икар». В 1994 году над территорией Дальнего Востока начались полеты иностранных ВС. Требовалось срочно обучить английскому языку диспетчеров, обслуживающих эти полеты, модернизировать объекты РТОП и АС,

внедрить новые технологии, обеспечивая безаварийное ОВД. В условиях сложной экономической ситуации 90-х это потребовало невероятных усилий коллектива.

В 1995 году Охинский район постигло страшное бедствие – землетрясение в Нефтегорске, когда погибло около трех тысяч человек. Спасение пострадавших в большей степени легло на плечи авиаторов. Через аэродром сплошным потоком шла гуманитарная и техническая помощь – в сутки прибывало более сотни ВС! Серьезное испытание молодое предприятие выдержало с честью. Люди трудились, не жалея сил. Руководители полетов: В. Столповский, Е. Здон, Г. Коломейцев, В. Бородай удостоены знака «Отличник Аэрфлота».

Новый облик

После реорганизации Охинский центр стал отделением и вошел в состав Сахалинского центра ОВД филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Большую организационную работу провели первый директор центра В. Казаков, его заместитель Р. Марковский и В. Гончаров – начальник отделения Оха.

Сегодня в отделении трудятся 45 человек. Это высококлассные специалисты, которым по плечу решение любых задач. В коллектив стала приходить молодежь, что внушает оптимизм.

Отделение развивается, для обслуживания воздушного движения используются современные технологии, вводятся в строй новые объекты, такие как ЛККС-А-2000, АЗН-В и ТРЛК «Лири-Т», обеспечивающие радиолокационной информацией региональный центр ЕС ОрВД (Хабаровск).

В 2019 году началась реконструкция аэропорта Оха. Построена новая ВПП длиной 1600 м, многое предстоит сделать по оснащению радиолокационным и навигационным оборудованием, чтобы в обновленном статусе коллектив продолжал работать, обеспечивая авиаперевозки на севере Сахалина. **ATC+**

Работники отделения Оха

