

СЕВЕРО-ВОСТОК. ЧТО В ПРИОРИТЕТАХ?

Крайний Север, Арктика – неимоверно суровые условия для жизни и работы. В чем сложность и особенности аэронавигационного обслуживания в регионе, рассказывает Юрий САМОЙЛОВ, директор филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

– Юрий Адольфович, можете вкратце познакомить наших читателей с историей создания Аэронавигации Северо-Востока?

– Думаю, не все знают, что до 1950 года на северо-востоке России не было такого понятия, как диспетчер службы движения или руководитель полетов. На заре становления авиации в регионе функции по связи, информации, поиску и спасанию осуществлялись при помощи радистов в населенных пунктах и на полярных станциях. Затем полетами руководили специально подобранные опытные пилоты, которые вне графика дежурств на аэродроме выполняли еще и авиарейсы. Возрастающая сложность управления полетами на трассах и в районах аэродромов потребовала приня-

тия специальных мер, повышающих эффективность управления воздушным движением. С этой целью в 1950 году и была введена должность РП, а также штатная группа диспетчерского состава, обеспечивающая непосредственное УВД.

Государственное региональное предприятие «Магаданаэроконтроль» организовано 11 ноября 1993 года на базе служб движения и РТОП, выделенных из состава аэропортов Магадан (Сокол), Магадан-13 км, Сусуман, Чайбуха, Синегорье, Омсукчан, Сеймчан, Северо-Эвенск. После ряда реорганизаций в 2004 году был создан филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Юрий САМОЙЛОВ
директор филиала
«Аэронавигация Северо-Востока»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



– Что представляет собой Аэронавигация Северо-Востока сегодня?

– В состав филиала входят такие центры ОВД, как Магаданский – с Северо-Эвенским отделением; Сеймчанский – с Омсукчанским отделением; Анадырский – с отделениями: Беринговский, Залив Креста, Лаврентия, Марково, Провидения; Кепервеемский – с отделением Омолон; Певекский и Шмидтовский центры ОВД. Оперативные органы представлены региональным центром ЕС ОрВД Магадан и пятью аэродромными диспетчерскими центрами – Магадан, Сеймчан, Кепервеем, Певек, Анадырь.

Филиал обеспечивает аэронавигационное обслуживание на площади более 6,3 млн км². Сеть маршрутов ОВД состоит из 132 маршрутов. Большая их часть открыта для международных полетов – 95 (44 маршрута зональной навигации, 47 воздушных трасс, 4 международных местных воздушные линии). По ним выполняют полеты воздушные суда России, США, Канады, Японии, Китая, Кореи, Сингапура и других стран. Региональные полеты выполняются по 10 внутренним воздушным трассам и 28 местным воздушным линиям. Общая протяженность всех маршрутов ОВД в границах филиала «Аэронавигация Северо-Востока» составляет более 112 тыс. км.

Основной самолетопоток в верхнем воздушном пространстве составляют транзитные ВС иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты из Северной Америки в страны Юго-Восточной Азии, Китая, Корею, Японию и обратно. При полетах с западного побережья Северной Америки используются кроссполярные маршруты, с восточного – трансвосточные, проходящие над территорией Чукотки, Камчатского края и Магаданской области.

Районный диспетчерский центр Магадан взаимодействует со смежными РДЦ Якутск, Санкт-Петербург, Красноярск, Якутск, Хабаровск, районным центром ЕС ОрВД Петропавловск-Камчатский и районным центром УВД Анкоридж.

– Как строится работа регионального центра ЕС ОрВД Магадан?

– Региональный центр осуществляет планирование и координирование ИВП и обслуживание воздушного движения в установленных границах Магаданской зоны ответственности, включающей в себя Магаданскую область, Чукотский автономный округ, Камчатский край, восточную часть Северного Ледовитого океана и северо-западную часть Тихого океана. Общая площадь обслуживания воздушного движения – более 6,3 млн км². Планируя полеты, пользователи воздушного пространства взаимодействуют с центром планирования и координирования ИВП Магадан посредством АФТН, сети Интернет, телефона, можно использовать также факс. Центр при получении представленного плана полета или уведомления на полет в классе G обеспечивает разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства. Таким образом формируется суточный план ИВП по региональному центру. На его основании пользователям воздушного пространства предоставляется диспетчерское обслуживание, полетно-информационное и аварийное обеспечение. Эта задача возложена на районный диспетчерский центр Магадан.

В нашем филиале, единственном в России, накоплен многолетний опыт использования цифровых технологий, реализующих концепцию CNS/ATM, которая включает в себя контрактное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-C) и связь по линии передачи данных «диспетчер – пилот» (CPDLC). Плановмерно ведется многолетняя работа, включающая стадии от экспериментов, штатной эксплуатации, модернизации до по-

ПРОДОЛЖЕНИЕ *

пуляризации и расширения практики применения этих систем и технологий при аэронавигационном обслуживании в РФ. Опыт применения данных технологий позволил на базе нашего филиала реализовать пилотный проект по внедрению воздушного пространства свободной маршрутизации в Океаническом секторе регионального центра ЕС ОрВД Магадан.

Первый тестовый полет по предпочтительному маршруту был выполнен 7 июня 2020 года и дал обнадеживающие результаты. Общая протяженность маршрута оказалась меньше на 55,5 км по сравнению с полетом, который выполнялся бы по фиксированным маршрутам ОВД. Экономия полетного времени составила пять минут, топлива – около 800 кг. Итог очевиден – внедрение свободной маршрутизации позволяет более гибко использовать воздушное пространство, стимулируя увеличение объемов авиаперевозок и сокращение расходов авиакомпаний.

– Предприятие осуществляет масштабное техническое перевооружение навигационного оборудования, объектов радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи. Как обстоят дела у вас?

– Для обеспечения качественного аэронавигационного обслуживания и поддержания должного уровня надежности в непростых условиях Севера и Арктической зоны филиал планомерно проводит комплексную модернизацию средств РТОП и АС.

Все наши подразделения объединены цифровой интегрированной сетью связи, включающей наземный и спутниковый сегменты. В случае неисправности какого-либо элемента сети система связи обеспечивает изменение маршрута передачи информации в заданной конфигурации, сохраняя тем самым все необходимые каналы связи. Обеспечена трансляция РЛИ и ОВЧ-связи с удаленных позиций РТОП и АС в региональный центр ЕС ОрВД Магадан. Полностью обновлен парк средств ВЧ- и ОВЧ-связи, для увеличения дальности ОВЧ-связи на господствующих горных вершинах установлены автономные ретрансляторы. Большая часть диспетчерских пунктов оснащена современными средствами автоматизации УВД и связи.

Сегодня ведется полномасштабное развитие Арктической зоны Российской Федерации. Для нашего филиала территориально это зона ответственности Певекского, Кеппервеемского, Шмидтовского, Анадырского центров ОВД. И мы активно работаем над улучшением аэронавигационного обслуживания в данных регионах – во всех подразделениях филиала в Чукотском автономном округе идет планомерная работа по реконструкции инфраструктуры и техническому перевооружению оборудования, направленная на полное удовлетворение пользователей воздушного пространства.

(Подробнее о работе в условиях Арктики читайте в материалах этого номера – прим. ред.)



– Журнал АТС рассказывал о Певекском центре ОВД, одном из главных транспортных узлов российской Арктики. Какое развитие получили другие центры, отделения?

– Каждое наше подразделение вносит свой вклад в обеспечение качественного аэронавигационного обслуживания, и мы стараемся поддерживать высокий уровень технического оснащения во всех подразделениях филиала. За последние несколько лет были модернизированы все 13 выработавших ресурс приводных радиостанций и столько же автоматических радиопеленгаторов. На аэродроме Магадан проведена замена аэродромного радиолокатора АОРЛ-85 на АРЛК «Лира-А10» и радиомаячной системы посадки СП-90 на ILS2700/DME/NL2700. Введены в эксплуатацию автоматизированный приемо-передающий центр для обеспечения фиксированных каналов приема-передачи информации между диспетчерами и экипажами ВС, а также высокотехнологичные средства навигации и посадки: на аэродромах Залив Креста и Провидения – локальные контрольно-корректирующие станции ЛККС-А-2000, в Маркове и Беринговском – дальномерные радиомаяки DME/N2700. В ближайшие годы приоритетным направлением технического переоснащения филиала запланирована модернизация аэродромных и трассовых радиолокационных позиций.

– Как сохраняете кадры, есть ли их дефицит? К молодой смене предъявляете какие-то особые требования?

– Север не может похвастаться теплым климатом, богатыми черноземами, развитой инфраструктурой, железнодорожным транспортным сообщением с центральными районами России, главным богатством Крайнего Севера являются люди. Северяне – это не на-

циональность, это люди с особым мировоззрением, открытые, преданные Родине, любящие свою землю, живущие в дружбе, взаимопонимании и взаимопомощи.

Средний возраст работников филиала составляет 45 лет, по службам движения – 38 лет и ЭРТОС – 43 года. Хочу отметить, что тенденция «старения» личного состава, наблюдавшаяся последние годы, приостановлена благодаря мерам, направленным на активное привлечение молодежи в учебные заведения ГА, целевое обучение и последующее трудоустройство в филиал.

За последние пять лет 2045 наших специалистов прошли курсы повышения квалификации, 65% специалистов УВД имеют 4-й и выше уровень языковой компетенции по шкале ИКАО. Дополнительное профессиональное образование и переобучение персонала УВД и ЭРТОС осуществляется в Институте аэронавигации и его филиалах, а также в Санкт-Петербургском государственном университете ГА.

Для сохранения кадров в отдаленных районах Крайнего Севера действуют программа привлечения и закрепления молодых специалистов, жилищная программа. Участниками первой программы с сентября 2017-го по март 2021 года стали 123 работника, из них – 12 специалистов УВД и 97 специалистов ЭРТОС. С 2008 по 2021 год по жилищной программе 71 сотрудник приобрел в собственность жилье и улучшил условия проживания.

Вопрос дефицита кадров решается путем реализации социальных программ и заключения договоров о целевом обучении в профильных учебных заведениях с дальнейшим трудоустройством в филиал и материальной поддержкой в период учебы. За последние пять лет заключено 88 таких договоров, трудоустроено 80 молодых специалистов. **ПРОДОЛЖЕНИЕ**





В целях оптимизации аэронавигационного обслуживания в регионе в ближайшее время будет реализован проект реорганизации аэронавигационного обслуживания, который предусматривает упразднение РЦ Петропавловск-Камчатский и передачу функций по обслуживанию воздушного движения в региональный центр ЕС ОрВД Магадан.

Основные требования к молодой смене – это высокий уровень теоретической и практической подготовки, языковой компетенции, ответственность, умение работать в команде, поддержание корпоративной культуры и этики, здоровый образ жизни, участие в спортивных и социальных проектах. Мы стремимся воспитать в молодежи патриотизм и уважение к труду наших ветеранов. Большая надежда на тех, кто решил связать свою жизнь с Аэронавигацией Северо-Востока и стать настоящими северянами.

– Но ведь трудностей в северном регионе немало...

– Да, территориальное расположение филиала связано с местными особенностями проживания, та-

кими как невысокое качество жизни в регионе, низкий уровень благосостояния населения, социального и медицинского обеспечения, высокий уровень цен, слабо развитая инфраструктура и суровый климат, отток населения.

Особенной проблемой является сложная транспортная доступность региона, связанная с климатическими условиями Крайнего Севера. Своевременная доставка различных грузов и оборудования в удаленные центры и отделения требует тщательного планирования и зачастую возможна только в короткий период навигации и проходимости автозимников, а при их отсутствии доставка возможна только авиацией, что увеличивает стоимость доставки на порядки.

– Хотелось бы узнать о планах филиала.

– В настоящий момент мы готовимся к реализации пилотного проекта по внедрению воздушного пространства свободной маршрутизации в секторе «Океанический». Воздушные суда, следующие через Северный Ледовитый океан, могут осуществлять полеты по предпочтительным траекториям, минимизируя расстояние, амортизацию воздушного парка, расход топлива и эмиссию CO₂. Такая структура воздушного пространства наиболее привлекательна для авиакомпаний и востребована во всем мире. В перспективе планируем расширить географию использования воздушного пространства свободной маршрутизации на континентальную часть северо-востока нашей страны и северо-западную часть Тихого океана зоны ответственности РДЦ Магадан.

В целях оптимизации аэронавигационного обслуживания в регионе в ближайшее время будет реализован другой не менее важный в нынешних условиях проект реорганизации аэронавигационного обслуживания, который предусматривает упразднение в 2022 году РЦ Петропавловск-Камчатский и передачу функций по обслуживанию воздушного движения в региональный центр ЕС ОрВД Магадан с расширением в вертикальной плоскости зоны ответственности секторов «Камчатка-1» и «Камчатка-2» РДЦ Магадан.

– Вы даете интервью нашему журналу впервые. Расскажите, какой трудовой путь прошли, что считаете главным в работе руководителя?

– В 1984 году я окончил Томский институт автоматизированных систем управления и радиоэлектроники. Трудился мастером Барнаульского радиозавода. Работал на предприятиях радиопромышленности Таджикской ССР. С 1993 года пришел в гражданскую ави-

ацию инженером-электроником Ленинадского объединенного авиаотряда. В 1994-м переехал в родной мне регион и город Магадан и продолжил трудиться в только что созданном предприятии «Магаданаэронавигация». Таким образом, мне довелось работать в филиале с момента его образования и принимать участие во всех этапах становления и развития.

Так, пройдя путь от специалиста до директора филиала, мне посчастливилось посвятить свою жизнь любимому делу, связанному с гражданской авиацией и выбранной профессией. Повторюсь, что главное наше богатство – это люди, работающие в сложных условиях Крайнего Севера, и важной задачей руководителя считаю сохранение и развитие социального партнерства, качественное выполнение своих обязанностей для стабильного развития филиала, обеспечение безопасности технологических процессов, создание благоприятных условий труда для каждого работника и всего коллектива. **АТС+**

