

# МАГНИТКА ОСНАЩАЕТСЯ

Магнитогорск – второй по величине город в Челябинской области. Место, где встречается Европа с Азией. Столица черной металлургии России: здесь находится знаменитый Магнитогорский металлургический комбинат – крупнейшее в стране предприятие черной металлургии. Красивая природа Южного Урала, горнолыжные курорты Магнитки притягивают туристов. Об аэронавигационном обслуживании в регионе рассказывает Александр ЧЕРНОВ, начальник Магнитогорского центра ОВД филиала «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

**– Александр Евгеньевич, что представляет собой ваше предприятие?**

– Магнитогорский центр ОВД с образцовыми в хозяйственном отношении объектами ОВД и грамотными высококвалифицированными специалистами сегодня занимает достойное место в аэронавигационной системе России.

Зона нашей ответственности – воздушное пространство в районе аэродрома Магнитогорска до высоты 7 800 м (FL260), в радиусе до 90 км, а район полетно-информационного обслуживания ВС Магнитогорского центра ОВД составляет около 42 000 км<sup>2</sup> в южной части Челябинской области.

Что касается общего количества обслуженных полетов, то это чуть более пяти тысяч воздушных судов в год, из них международных полетов – около 10%. До начала пандемии коронавируса рост количества полетов ежегодно составлял 15–20%. В этом году наблюдается падение объемов воздушного движения, особенно на международных направлениях.

В состав центра ОВД входят службы движения, эксплуатации радиотехнического обеспечения и связи, а также подразделение хозяйственного обеспечения и транспорта.

Служба движения состоит из аэродромного диспетчерского центра ЕС ОрВД, группы обеспечения планирования воздушного движения и подразделения поддержания практических навыков. В состав АДЦ входит

объединенный диспетчерский пункт КДП, который выполняет функции подхода, круга, посадки, старта, руления и местного диспетчерского пункта, обеспечивающего ПИО воздушных судов на высотах ниже минимального безопасного эшелона в границах ответственности Магнитогорского центра ОВД. Пропускная способность объединенного диспетчерского пункта позволяет обслуживать до 18 воздушных судов в час.

Служба ЭРТОС обеспечивает надежность функционирования и технической эксплуатации объектов, средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в установленных границах ответственности центра ОВД. В состав службы, помимо сменного инженера, входят группы технической эксплуатации: радиотехнического оборудования, передающего радиостанции и средств электросвязи, радиобюро и телеграфа, средств радионавигации и посадки, ОРЛ-Т, аэродромного радиолокатора, совмещенного с автоматическим радиопеленгатором, а также систем электроснабжения.

**Александр ЧЕРНОВ,**  
начальник Магнитогорского центра ОВД  
филиала «Аэронавигация Урала»  
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



– 28 декабря этого года исполнится 25 лет с момента образования Магнитогорского центра ОрВД. Каким был центр в те годы?

– За это время выполнен большой объем работы по установке современного радиотехнического оборудования навигации и посадки, модернизации объектов ЕС ОрВД и другие мероприятия, направленные в конечном итоге на повышение безопасности полетов.

Четверть века назад аэродром Магнитогорска имел полосу длиной 2 100 м, принимал ВС типа Ан-24, Як-40, Як-42, Ил-18, Ту-134. Структура воздушного пространства существенно отличалась от ныне существующей. В состав службы движения входили вспомогательный районный центр, диспетчерские пункты подхода, посадки, старта и руления, местный диспетчерский пункт, аэродромный диспетчерский пункт. Шел активный процесс оптимизации воздушного пространства и, как следствие, – оптимизации процессов ОрВД. В рамках реорганизации и создания укрупненного центра ЕС ОрВД в Екатеринбурге часть воздушного пространства была передана в его ведение.

Параллельно развивалась и служба ЭРТОС. Были введены в эксплуатацию комплекс средств автоматизации УВД «Альфа», ПВД «Планета», в поселках Варна и Бреды установлены ретрансляторы ОВЧ-радиостанций, что позволило значительно увеличить дальность покрытия ОВЧ-радиосвязью района полетно-информационного обслуживания центра и тем самым улучшить качество ПИО воздушных судов. Эти и другие инновации на фоне общего снижения интенсивности воздушного движения позволили осуществить переход к управлению воздушным движением с объединенного КДП, что позволило оптимизировать процесс организации воздушного движения и повысить качество предоставления аэронавигационного обслуживания в районе ответственности нашего центра ОрВД.

– Какие особо значимые даты в биографии центра можете выделить?

– Наиболее сложным и ответственным был период реконструкции аэродрома в 1996–1998 годах, когда регулярные полеты производились с грунтовой ВПП. Результатом реконструкции стала новая взлетно-посадочная полоса длиной 3 250 м, способная принимать воздушные суда типа Ил-96, Ил-76, Ту-154М, Ту-204, Boeing 737 всех модификаций, Airbus A320.

В зоне ответственности Магнитогорского центра ОрВД появились международные воздушные трассы, связавшие страны Западной Европы со странами Юго-Восточной Азии. Допуск к обслуживанию международных полетов аэродром Магнитогорска получил 3 февраля 2000 года. Этому предшествовал сложный период подготовки персонала и допуска к обслуживанию воздушного движения на английском языке. **ПРОДОЛЖЕНИЕ +**





Зона нашей ответственности – воздушное пространство в районе аэродрома Магнитогорска до высоты 7800 м (FL260), в радиусе до 90 км, а район полетно-информационного обслуживания ВС Магнитогорского центра ОВД составляет около 42 000 км<sup>2</sup> в южной части Челябинской области.

С выполнением данной задачи в разное время успешно справлялись разные специалисты по языковой подготовке персонала ОВД, последние 15 лет эту работу ведет Ольга Данилова.

**– Какие новые технологии УВД внедряете?**

– Сегодня для нас главными задачами являются переход к обслуживанию полетов по QNH, реорганизация воздушного пространства, то есть переход на более оптимальные схемы захода на посадку и выхода из района аэродрома, схемы RNAV, организация заходов на посадку с применением ЛККС.

В настоящее время разрабатывается проект реконструкции аэродрома Магнитогорска, что повлечет за собой увеличение нагрузки на диспетчерский состав службы движения и персонал службы ЭРТОС.

**– Летом этого года у вас был сдан в эксплуатацию приемо-передающий центр ОВЧ-диапазона. А как в целом технически оснащен центр ОВД?**

– За последние годы введены в эксплуатацию локальная контрольно-корректирующая станция ЛККС-А-2000, станция автоматического зависимого наблюдения «Сота-Х1», автоматический радиопеленгатор RDF-734. Модернизированы комплекс средств автоматизации УВД «Альфа», спутниковая система точного времени «Метроном», комплекс средств автоматизации планирования воздушного движения «Планета» и цифровой магнитофон «Гранит». В этом году, несмотря на ограничения, связанные с распространением новой коронавирусной инфекции, проведены масштабные для нашего центра ОВД работы. Введены в эксплуатацию 20-канальный автоматизированный приемо-передающий центр ОВЧ-диапазона АППЦ, современное приемо-передающее оборудование ВЧ-связи, трассовый радиолокационный комплекс «Сопка-2», впервые в стране установленный на стационарное техническое здание. Завершаются работы по вводу оборудования системы посадки на базе приводных радиостанций РМП-200, аппаратуры передачи данных СПД-БШД, за-

Ольга ДАНИЛОВА,  
специалист по языковой подготовке

Андрей МОРСКОВ,  
заместитель начальника центра ОВД –  
начальник службы ЭРТОС



вершено проектирование и получено оборудование радиомаячной системы посадки ILS-2700. В ближайших планах – оснащение центра ОВД азимутально-дальномерным радиомаяком VOR2700/DME/N2700, аэродромным радиолокационным комплексом АОРЛ-1АС.

Наличие модульного тренажера «Эксперт» существенно повышает профессиональную подготовку нашего персонала, стажировку выпускников учебных заведений, а также позволяет решать задачи, связанные с реорганизацией воздушного пространства, введением новых средств и систем ОВД. И немалая заслуга в этом диспетчера-инструктора тренажера Владимира Мельника.

**– Какие особенности центра ОВД можете назвать?**

– Во-первых, аэродром Магнитогорска является единственным на Урале горным аэродромом со всеми вытекающими из этого особенностями навигации в условиях, когда высота полета близка к высоте пролетаемых гор, и для обеспечения безопасности полетов заходящих на посадку и вылетающих с аэродрома Магнитогорска воздушных судов важно учитывать быстроту изменений погоды, ухудшение визуальной ориентировки, наличие восходящих и нисходящих потоков воздуха и ряд других.

Во-вторых, в восточной части района полетно-информационного обслуживания Магнитогорского центра ОВД расположена государственная граница Российской Федерации с Республикой Казахстан. Протяженность госграницы, находящейся в зоне нашей ответственности, составляет порядка 550 км. Вдоль него установлена приграничная полоса – воздушное пространство шириной 25 км с особым режимом его использования.

**– Как сохраняете кадровый потенциал?**

– Костяк службы движения формировался в конце 1960-х – начале 1970-х, тогда же зарождались традиции и отношения в коллективе. Основную нагрузку по созданию аэродромной диспетчерской службы, которая являлась прародительницей службы движения,

принял на себя Валентин Адищев, прошедший путь от стартера – специалиста, находящегося непосредственно на ВПП и визуально контролирующего взлет/посадку, до старшего диспетчера и заместителя начальника аэропорта по движению. Тогда же в коллектив влились участники Великой Отечественной войны: Герой Советского Союза Леонид Дема, Алексей Лымарь и Павел Исаев. Ветераны войны и труда внесли достойный вклад в становление коллектива и деятельность службы движения. В 1974 году начальником службы движения стал Владимир Федорович Кузнецов, впоследствии – директор ГУДП «Аэронавигация Урала». Период его руководства характеризуется инфраструктурными преобразованиями, укреплением в сменах атмосферы взаимовыручки и взаимопонимания, что наравне с высоким уровнем теоретической подготовки стало залогом безаварийной работы.

В начале 1970-х пришли выпускники из учебных заведений ГА, что позволило поднять на новый уровень безопасность полетов. В дальнейшем, став руководителями полетов, они составили основу современного коллектива. На протяжении долгих лет в службе движения проработали братья Николай и Сергей Сафроновы, Леонид и Василий Горские, Анатолий Викулин. В настоящее время продолжают трудовую династию их дети: Александр Сафронов, Артем и Сергей Горские, Алексей и Сергей Викулины.

Традиции коллективизма, взаимовыручки, взаимопонимания, здоровой конкуренции и сегодня являются основой нашей работы. Активно работает и совет ветеранов. В коллективе поощряется повышение уровня профессионального образования, вновь принятые на работу выпускники учебных заведений успешно стажировались и вводятся в строй. И как результат – низкая текучесть кадров.

В канун славного юбилея от всей души хотелось бы поблагодарить коллектив центра за профессионализм, личный трудовой вклад в наше общее дело и пожелать крепкого здоровья, семейного благополучия и дальнейших успехов в работе по обеспечению безопасности полетов! **ATC+**

**Александр СИДОРОВ,**  
штурман АНИ

**Константин СКОБЕНЮК,**  
заместитель начальника центра ОВД –  
начальник службы движения