

КАК ПОЯВИЛАСЬ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА R-114



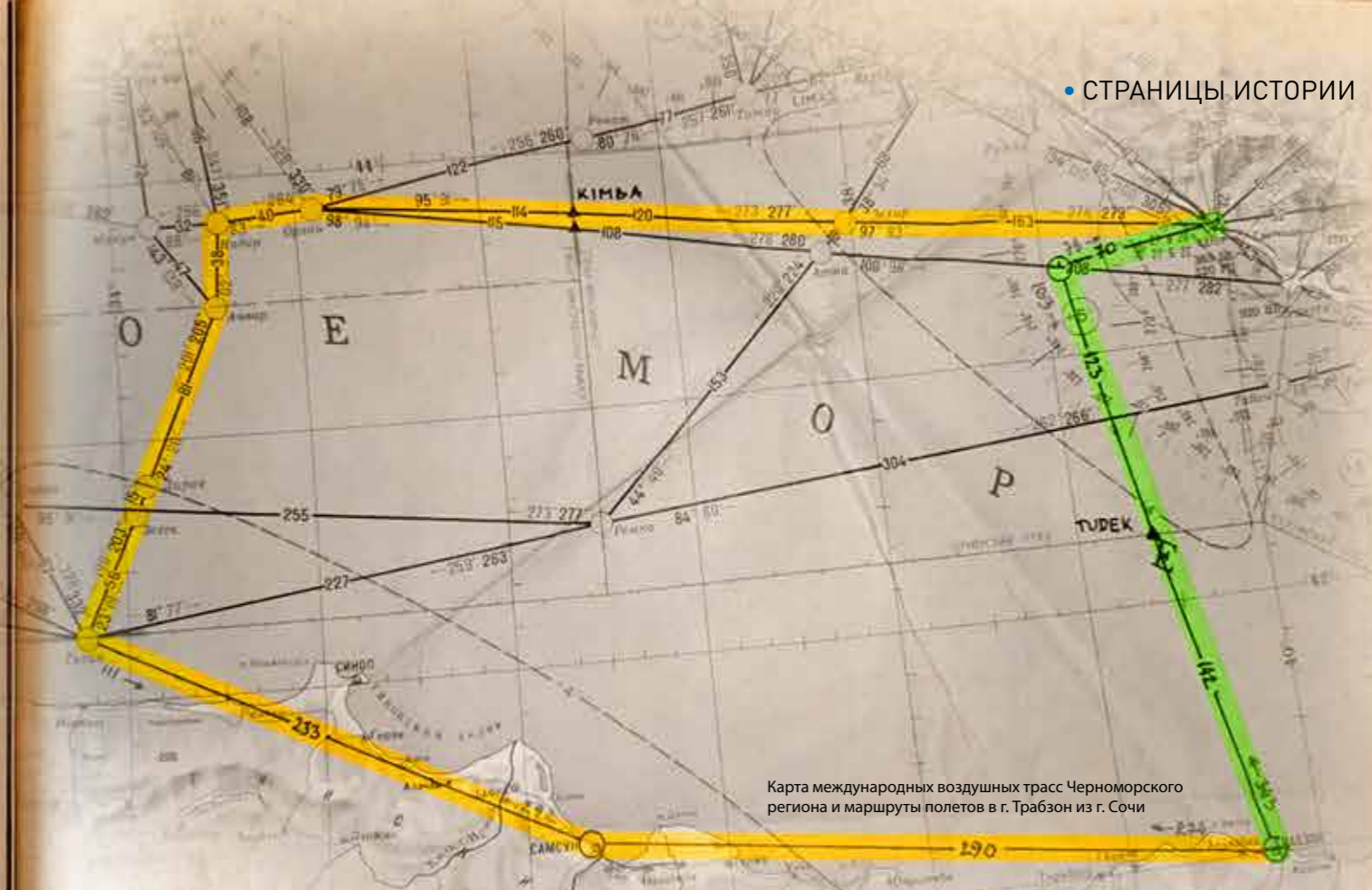
Рафаэль ДАНЕЛОВ,
советник директора по внешнеэкономической деятельности
ПАО «НПО «Алмаз»

Международная воздушная трасса между российским городом Сочи и турецким Трабзоном во многом определила судьбы тысячи людей, да и целых регионов. Как она создавалась, вспоминает Рафаэль ДАНЕЛОВ, советник директора по внешнеэкономической деятельности ПАО «НПО «Алмаз».

Данелов Рафаэль Леванович работал начальником отдела в 24-м УНЭЦ АУВД (1974–1996), заместителем генерального директора, директором по технической эксплуатации и модернизации систем ОВД ФУП «Госкорпорация по ОВД» (1997–2005); заместителем генерального директора, директором представительства ЗАО «Ассоциация ЭВТ» (2005–2008); советником генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (2008–2011), с 2011 г. – советник коммерческого директора АО «НПО «ЛЭМЗ», с 2018 г. – советник директора по внешнеэкономической деятельности ПАО «НПО «Алмаз».

19 августа 1991 года вместе с командиром части генерал-майором авиации В. Басовым, полковником С. Гребенниковым, полковником С. Тарнавским из НТК ВВС и Е. Гнусиным – начальником отдела, главным конструктором предприятия «Полет» мы вылетели в Париж, на фирму «Томсон», для решения вопросов по замене АС УВД «Теркас», развернутой в московской воздушной зоне – вплоть до 3 сентября 1991 года группа работала над проектом модернизации и замены оборудования в МВЗ.

После возвращения из Парижа, в Адлере, встретились начальник Сочинского военного сектора РЦ полковник П. Молчанов, заместитель начальника по УВД аэропорта Сочи С. Белов и начальник гражданского вспомогательного районного центра УВД А. Емельяненко. Из 24 управления НЭЦ АУВД были полковники А. Корсаков, Ю. Мачехин и автор этих строк. Обсуждали завершение испытаний первой АС УВД «Стрела» в Ростове-на-Дону и последующие орга-



Карта международных воздушных трасс Черноморского региона и маршруты полетов в г. Трабзон из г. Сочи

низационные преобразования военных секторов юга России. Мы понимали, что с внедрением АС УВД «Стрела» из всех военных секторов останется только один, с чем не были согласны военные и представители аэропорта Сочи. После доклада начальнику управления мне предложили возглавить научно-исследовательскую работу, чтобы доказать военному руководству страны нецелесообразность ликвидации военного сектора Сочи. (Забегая вперед, скажу, что при вводе новой АС УВД «Стрела» военные сектора в Минеральных Водах и Краснодаре были ликвидированы, кроме сочинского).

Научно-исследовательская работа «Адлер-2000» была комплексной, впервые в нашей практике финансирование НИР взял на себя гражданский аэропорт Сочи.

Сложно описывать обстановку, в которой мы работали. Политическая ситуация в стране, реорганизация органов госуправления в России нарушили все связи, и непонятно было, как решать вопросы аэронавигации. Руководители авиакомпании «Сочинские авиалинии-Авиаприма» – В. Суханов, аэропорта Сочи – В. Репников, его заместитель С. Белов и начальник РЦ УВД А. Емельяненко искали пути решения проблем. Одна из них была связана с полетами в Трабзон – турецкий город – побратим Сочи.

«Сочинские авиалинии-Авиаприма», единственная авиакомпания России, самолеты которой в 1991 году летали два раза в неделю в Трабзон, при этом продолжительность полета при имевшихся в то время международных воздушных трассах составляла почти 3 часа. Проблема была не только организационная, она требовала решения многих авиационных, технических, юридических, финансовых и правовых вопросов. Со-

ответственно, требовалось провести новую научно-исследовательскую работу. При этом авиакомпания должна была взять на себя все финансовые и транспортные вопросы, но прежде нужно было переговорить с турецкими авиационными властями. Такую работу до нас пытались выполнить специалисты авиакомпании, но не получилось, а представители ФАС России были заняты реорганизацией МГА, и за решение проблемы одной авиакомпании никто не хотел браться.

23 декабря 1991 года мы отправились в Анкару. Нас встретил представитель Аэрофлота в Турции К. Мирошниченко, без помощи которого невозможно было оперативно решать межгосударственные, правовые, организационные вопросы, возникавшие при взаимодействии специалистов многих организаций России и Турции.

В Анкаре Мирошниченко познакомил нас с послом РФ в Турции А. Чернышевым и замминистра транспорта Турции Эролом Дженгизом. В Министерстве транспорта Турецкой Республики и посольстве России мы доложили наши предложения по созданию новой международной воздушной трассы и получили согласие на ее реализацию, а также приглашение провести полноценные переговоры в Минтрансе Турции в январе 1992 года.

30 декабря был подготовлен и подписан договор, согласованы все организационные, финансовые и юридические вопросы, мы придумали шифр работы – «ТУДЕК».

11 января 1992 года наша команда в составе В. Басова, А. Корсакова, Ю. Мачехина и автора этих строк – руководителя работы, а также гражданских специалистов НЭЦ АУВД – С. Тараненко (курировала навигационные

ПРОДОЛЖЕНИЕ →

вопросы) и начальника отдела связи гражданского сектора М. Носова отправилась сначала в Сочи, где к нам примкнул С. Белов. 13 января 1992 года мы вылетели в Трабзон, затем – в Анкару.

Авиационные власти Турции организовали совещание на высоком уровне. А. Чернышев привлек в качестве переводчика сотрудника посольства Д. Пескова, ныне пресс-секретаря президента РФ. Это была первая встреча российских авиационных специалистов с турецкими коллегами: авиационные власти согласились с разработанным нашим институтом планом, и на следующий день мы убыли в Трабзон для детального ознакомления с техническими средствами, структурой УВД на аэродроме и в воздушном пространстве Турции.

Почти вся акватория Черного моря в начале 1990-х находилась под управлением Северо-Кавказского центра АУВД «Стрела», который взаимодействовал с РЦ Анкары по каналу наземной связи. Наши предложения включали новую схему организации управления ВС на новой трассе: РЦ Анкары и Ростова-на-Дону делегируют права управления, соответственно, КДП Трабзона и Адлера, а в качестве канала связи предложено использовать средства КВ-диапазона. Были введены ограничения по высоте полетов на трассе, с учетом зоны ответственности КДП Адлера. Такая схема не требовала больших временных, финансовых и организационных затрат и была реализована в ходе переговоров.

После окончания командировки, в полете из Трабзона в Сочи, я говорил с руководителем KIVITOUR Tourism&Foreign Trade Joint-Stock Co Халюком Сарри, который поинтересовался, когда мы выполним все работы и откроем ли полеты. Я заверил, что работы

идут по плану, и если кто-то сомневается, то в феврале 1992 года будет вторая встреча с турецкими специалистами, и обратно мы, возможно, полетим уже по новой трассе. Халюк Сарри пообещал выставить ящик шампанского, если такой полет будет, что он впоследствии и выполнил.

Сказанное надо реализовывать. На вертолете мы направились на аэродром Гудаути и организовали восемь полетов Су-27 по предполагаемой МВТ Сочи (Адлер) – точка «ТУДЕК». В Москве я встретился с начальником Главного центра ППВД Я. Борисовым, мы обсудили все нюансы предстоящего полета. Он подготовил все разрешительные документы, осталось только решение турецких авиационных властей, чтобы выполнить первый полет по новой трассе. Специалисты 24-го УНЭЦ АУВД разработали методические рекомендации и указания по организации полетов по новой МВТ, которые направили в авиакомпанию «Сочинские авиалинии-Авиаприма» для изучения летным составом, а также в центр УВД Сочи.

17 февраля группа вылетела в Анкару. Переговоры в Минтрансе проходили в духе делового сотрудничества и взаимного желания в ближайшие месяцы завершить их и подписать новое Соглашение о воздушном движении между центрами УВД России и Турции с учетом спрямленной МВТ.

День Советской армии и ВМФ мы встречали в Трабзоне и готовились на следующий день улететь по новой трассе. Настроение у всей команды было приподнятое, все были рады нашим успехам. 24 февраля 1992 года из Сочи прилетел Ту-154, на котором мы должны были улететь в Адлер. Полет по существующей МВТ занимал более трех часов, а по новой спрямлен-

Справа налево: А. Емельяненко, Д. Песков, Ю. Мачехин, турецкий специалист, С. Дикарев, С. Белов, турецкий специалист, Р. Данелов, В. Руденко, турецкий специалист, М. Михайлов, В. Орешин, турецкий специалист



Слева направо: Р. Данелов, Ю. Мачехин, А. Корсаков



Российские и турецкие специалисты в аэропорту г. Анталии, Турция

ной международной трассе – всего 25 минут! Все были в шоке: стюардессы не понимали, что случилось, пассажиры удивлялись, почему так быстро закончился полет. Аэропортовые службы Адлера не были готовы принимать пассажиров, ведь самолет приземлился на несколько часов ранее установленного расписания. Через некоторое время все стало на свои места, заработали все службы аэропорта, и пассажиров выпустили в город.

В марте 1992 года мы в третий раз прилетели на переговоры в Турцию. Тот темп, который был нами задан, не очень нравился турецкой стороне, и заместитель министра транспорта Эрол Дженгиз предложил не подписывать протокол встречи, аргументируя тем, что на совещание не приглашены авиационные специалисты Грузии. То есть взять тайм-аут, чтобы решить все организационные и правовые вопросы. Я сказал: «Зачем ждать несколько месяцев, если мне Грузинским управлением ГА еще в декабре 1991 года поручено представлять Грузию по всем аэронавигационным вопросам на любых совещаниях, проводимых в 1992-м». Удивление, с которым Эрол Дженгиз рассматривал этот документ, нельзя описать... Все вопросы были сняты, и мы до-

говорились организовать подписание межправительственных документов в Сочи. 21 мая 1992 года такой документ был подписан – второй за новейшую историю России. Так совместная работа увенчалась успехом.

После открытия трассы R-114, сократившей маршрут на 1 060 км, в аэропорту Трабзона в день совершали посадку более 25 бортов многих авиакомпаний России и СНГ, интенсивность достигала более 300 ВС в месяц. Экономический эффект для авиакомпаний за 1992–1997 годы составил более 26 млн долларов.

В 1993 году наше управление продолжило работать по этому направлению, помогая турецким специалистам оптимизировать структуру воздушных трасс в работах «Радан-93» и «Рагма-93». Серия переговоров по совершенствованию полетов в страны Ближнего Востока через воздушное пространство Турции с использованием трассы R-114 была завершена открытием для международных полетов участка маршрута Будак – Элазиг на эшелонах от FL180 до FL450. Новые международные трассы, разработанные и внедренные в воздушном пространстве Турции, позволяли российским ВС через запретные зоны в районе населенных пунктов Элязык и Газиантеп летать в Сирию по спрямленным маршрутам. Работы продолжались несколько лет, вплоть до августа 1996 года.

Результаты проведенного комплекса работ по совершенствованию структуры воздушного пространства в Черноморском регионе получили высокую оценку ИКАО. К сожалению, завершить работу с представлением к государственным наградам и почетным званиям не удалось, так как с сентября 1996 года я начал работать над вопросами организации ФУП «Госкорпорация по ОВД».

В 2019 году за большой вклад в открытие прямой международной воздушной трассы в Турцию и страны Ближнего Востока, развитие экономики России и обеспечение безопасности полетов в Кавказском регионе многие участники этого события были награждены нагрудным знаком «85 лет Южному МТУ России». **ATC**