

# В. Шелковников: «БЫЛ ЖЕСТКИЙ ПРИКАЗ ПОМОГАТЬ СТРАНЕ»



**Валерий ШЕЛКОВНИКОВ,**  
президент Международного  
консультативно-аналитического  
агентства «Безопасность полетов»,  
почетный председатель Совета  
Международного общественного  
движения «Аэронавигация без границ»,  
член Всемирного фонда безопасности  
полетов

В нынешних сложнейших реалиях работы аэронавигационной системы Российской Федерации своим опытом и предложениями делятся ветераны. Свое видение ситуации представил Валерий ШЕЛКОВНИКОВ.

– Прежде чем говорить о ситуации, в которой находится аэронавигация и вся гражданская авиация Российской Федерации, хочется начать с одного показательного факта, как в одночасье могут разладиться и без того хрупкие отношения нашей страны (в те годы СССР) с Западом и США.

Я работал в Министерстве ГА заместителем начальника Центрального управления воздушным движением, когда 1 сентября 1983 года случилась катастрофа с Boeing 747 авиакомпании Korean Air Lines. Маршрут из Нью-Йорка в Сеул должен был проходить над нейтральными водами Тихого океана, но лайнер по неизвестной причине отклонился от назначенного курса более чем на 500 км, без плана полета вошел в воздушное пространство СССР, пролетел над запретной зоной Камчатки, был перехвачен в районе Сахалина и сбит советским истребителем.

По итогам расследования ИКАО, наиболее вероятной причиной отклонения от маршрута стал неправильно настроенный автопилот, а экипаж не выполнял надлежащие проверки по уточнению текущих координат. Несмотря на обнаружение записей бортовых самописцев, подтвердивших эти выводы, катастрофа вызвала серьезное обострение и без того сложных отношений СССР и США. Президент США Рональд Рейган назвал происшествие «преступлением против человечества, которое никогда не должно быть забыто», назвав Советский Союз «империей зла». Через пару недель авиасообщение между СССР и США было прервано, деятельность Аэрофлота на американской территории запрещена. Федеральное управление гражданской авиации США закрыло трассу R-20, правда под давлением авиакомпаний один из кратчайших маршрутов между Аляской и Восточной Азией через месяц был все же открыт.

Авиасообщение между СССР и США возобновилось только после трех лет перерыва. В 1986 году СССР, США и Япония создали единую систему слежения за движением ВС над северной частью Тихого океана. Была установлена прямая связь между диспетчерскими службами всех трех стран. После окончания разработки системы навигации GPS она стала доступна для гражданских ВС.

И подобных примеров в нашей истории, когда приходилось работать в экстремальных условиях, немало. В бытность СССР я возглавлял Главное управление воздушным движением Министерства ГА, затем – Росаэронавигацию в сложнейший период после распада Союза: 32 центра УВД закрыты, часть работала по регламенту, из-за отсутствия денег на зарплату не прекращались забастовки диспетчеров... Это тоже был вызов для отрасли. Но мы нашли решения и спасли систему.

Безусловно, нынешняя ситуация – беспрецедентная как в политическом, так и экономическом плане. Но это не дает права опускать руки. Что надо делать стратегической, отвечающей требованиям национальной безопасности аэронавигационной системе Российской Федерации в условиях санкций и ограничений?

*Первое.* Все госструктуры – Совет безопасности, Правительство, ВПК, и, разумеется, Госкорпорация по ОрВД – должны осознать ответственность за кризисное состояние системы, пользователями крупнейшего в мире воздушного пространства являются более 20 министерств и ведомств, российские и иностранные авиакомпании, частные пилоты, беспилотные авиационные системы. Не стоит забывать и об ответственности по выполнению Указа Президента и Постановления Правительства в рамках ЕС ОрВД, Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства. Специальная военная операция требует этого!

*Второе.* Должностные лица не должны допускать неоправданной беспечности, нужно оперативно создать План мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, который должен был появиться еще в период ковидных ограничений, как это сделали все крупные мировые провайдеры АНО.

*Третье.* В сложившейся сложнейшей ситуации нужно руководствоваться известным постулатом безопасности: «Должно быть широкое участие общественных, профессиональных организаций в расследовании катастроф и серьезных инцидентов, а также в подготовке наиболее важных документов по безопасности. Несмотря на постоянные коллизии, происходящие между чиновниками, работодателями, профессионалы, в том числе входящие в общественные и профсоюзные объединения, обладают широкими специализированными знаниями в конкретных областях деятельности и могут оказывать огромную помощь в определении и устранении факторов, угрожающих безопасности».

Правительству необходимо создать «мозговой штаб» по разработке антикризисных мер по спасению аэронавигационной системы. Нужны структурные реформы для сокращения эксплуатационных расходов, внедрение технологических методов ОВД и совершенствование воздушного пространства в соответствии со стандартами и рекомендациями ИКАО, использование в аэронавигационной системе радиолокационных, навигационных средств связи министерств и ведомств – пользователей воздушного пространства и т. д. Но главное – это высокопрофессиональные кадры, которые, как известно, решают все. Во все времена только профессионалы спасали положение дел.

С позиции собственного многолетнего опыта работы скажу, что в аэронавигационной системе есть колоссальные неиспользованные возможности. Надо перестать во всем уповать на Правительство. Ведь речь идет об огромных дополнительных возможностях системы, преодолении бюрократических барьеров,

структурных несоответствиях, скорости принятия решений, внедрении современных технологий – к примеру, полетно-информационного обслуживания на аэродромах с низкой интенсивностью полетов.

Еще много лет назад, когда на фоне сокращения бюджетного финансирования возникала необходимость экономии эксплуатационных расходов, авиационные ведомства ряда стран (причем далеко не бедных) пересмотрели статусы аэродромов и на многих вместо диспетчерского было организовано полетно-информационное обслуживание. Конечно, этому предшествовала тщательная разработка технологий, обсуждение с авиаторами и внесение изменений в авиационные правила. Если взять нашу страну, то, по разным оценкам, сокращение эксплуатационных расходов в этой части в целом по отрасли может составить 16–20%.

Великолепный метод дистанционного и цифрового управления воздушным движением с одного КДП на нескольких аэродромах придумали шведы. Мир обобщил эту технологию и рекомендовал широко внедрять. По данным ГосНИИ ГА в России экономия от внедрения составит более 18%.

Или внедрение эффективных схем захода на посадку в режиме непрерывного снижения, а также непрерывного набора высоты. Считаю, что у нас эта работа затягивается. В мире данные технологии активно внедряются. Так, методики бесступенчатого снижения ВС активно используют на многих аэродромах Ирландии, Норвегии, Франции, Южной Кореи и др. Еще в 2015 году эту методику внедрил Азербайджан на аэродроме в Баку. По оценке ИКАО, использование технологии снижения при минимальной тяге позволяет снизить расход топлива на 30% по сравнению со ступенчатыми заходами на посадку. Для нас это еще один и немалый дополнительный ресурс, позволяющий сократить длительность рейсов, сэкономить на топливе и не поднимать цены на авиабилеты.

Словом, учитывая проблемы отрасли в настоящее время, нужно научиться быстро перестраиваться, не бояться поднимать, обсуждать и решать на всех уровнях набравшие вопросы, использовать максимум возможностей для поддержания работоспособности аэронавигационной системы и в целом гражданской авиации. **АТС→**

