

ЕСТЬ ЗАПАС ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

Воздушное движение в небе Армении – а это около 30 тыс. км² – находится под контролем провайдера аэронавигационных услуг ЗАО «Армаэронавигация». О том, как работает предприятие в год своего 25-летия, какие вопросы решает, рассказывает генеральный директор ЗАО «Армаэронавигация» Артур ГАСПАРЯН.

– Артур Степанович, что представляло собой предприятие 25 лет назад и каким является сегодня?

– ЗАО «Армаэронавигация» создано в октябре 1997 года. За это время проделана большая работа по развитию и усовершенствованию аэронавигационной системы, внедрению современных технологий, технической оснащенности предприятия. На сегодняшний день мы обслуживаем в среднем 240–280 ВС в сутки, включая транзитные полеты и взлеты/посадки на аэродромах Армении. В зоне ответственности наших диспетчеров – 14 маршрутов ОВД и 12 коридоров с сопредельными государствами, широко используется FRA.

Естественно, что многие, кто стоял у истоков создания компании, уже не работают, но мы не забываем наших ветеранов, регулярно проводим с ними встречи, приглашаем на предприятие или на празднование торжественных дат Армаэронавигации.

– Какие новые технологии внедрены в последние годы?

– В 2007–2016 годах реализован и усовершенствован проект PBN (RNAV5 в верхнем воздушном пространстве, RNAV1 SID, STAR и RNP/A-RNP GNSS для захода на посадку). В течение последующих трех лет в три этапа внедрен FRA (ночной, потом круглосуточный и Cross-Border Operations FRA с Грузией). В 2019 году установлен OLDI с РЦ Тбилиси.

– Какие задачи позволяет решать АС УВД «Галактика» и как технически оснащено предприятие?

– АС УВД «Галактика» полностью соответствует блочной программе модернизации ИКАО и в числе прочего обеспечивает тактическими изменениями плановой информации вылетевших воздушных судов IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System)

и данными наблюдения ETFCM (Enhanced Tactical Flow Management System), которые являются вспомогательным инструментом для координации и регулирования в организации воздушного движения. «Галактика» также обеспечивает Trajectory – Based ATC, при котором производится обработка 4D-траекторий, полученных с борта ВС по цифровым линиям связи.

В 2022 году приобретен моноимпульсный вторичный радиолокатор режимов A/C/S/УВД с функциями расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 ES «Аврора-2» производства ОАО «ВНИИРА». Также проведена модернизация системы наблюдения Wide Area Multilateration компании ERA.

– Как оцениваете нынешнюю загруженность воздушных трасс Армении?

– В рамках проекта CAPAN (Евроконтроль) произведен перерасчет пропускной способности FIR и ТМА Еревана во избежание так называемого эффекта «бутылочного горлышка», в результате которого установлена пропускная способность нашего района полетной ин-





формации – 40 ВС в час, а в ТМА – 25. Судя по сегодняшнему трафику, у нас есть запас пропускной способности при дальнейшем увеличении объемов воздушного движения.

– Над решением каких актуальных вопросов работаете?

– На 2023 год запланирована модернизация АС УВД «Галактика». Также начинаем проект по внедрению ССО/CDO (Continuous Climb Operations / Continuous Descent Operations) с разведенными SID/STAR для вылетающих и заходящих на посадку воздушных судов с целью уменьшения числа задержек.

– Где готовятся авиадиспетчеры и технические специалисты, как организована их переподготовка?

– Диспетчеров УВД готовит Ереванский авиационный учебный центр. Технический персонал, как правило, проходит обучение в Государственном инженерном университете или в другом техническом вузе. По вопросам переподготовки сотрудничаем с ведущими учебными заведениями. До пандемии языковую подготовку мы проводили в Англии, в колледже MLS, а в 2022 году – в Копенгагенской академии Entry Point North. Курсы повышения квалификации диспетчеров проводятся в CANI (Czech Air Navigation Institute). В Eurocontrol Aviation Learning Centre в Люксембурге переподготовку проходят РП и инструкторы, также наши специалисты посещают в этом центре различные дополнительные курсы.

– В аэронавигации Вы начинали с азов. Как считаете, каким должен быть современный авиадиспетчер?

– По окончании Ленинградской академии ГА в 1984 году я поступил на работу в аэропорт «Звартноц» диспетчером УВД. Прошел все ступени: работал руководителем полетов, начальником отдела разработки и внедрения процедур ОВД, затем – центра ОВД, был директором ОВД. В 2013 году возглавил Армаэронавигацию.

Работа современного авиадиспетчера – это комплексный процесс, высокие требования предъявляются не только к специальным знаниям (аэродинамика, навигация, метеорология, радиотехническое оборудование, английский язык и др.), но и к психоэмоциональной устойчивости. Учитывая специфику работы, функции авиадиспетчера могут выполнять только люди с хорошим пространственным мышлением, математическим складом ума и высокой эмоциональной выносливостью.

– Какими будут ваши пожелания в преддверии 2023 года?

– Всем мирного неба, крепкого здоровья и новых достижений!

– Благодарим за интервью и желаем Армаэронавигации успехов! АТС+



Артур ГАСПАРЯН,
генеральный директор
ЗАО «Армаэронавигация»