ВИЖУ, СЛЫШУ, УПРАВЛЯЮ

# AIR TRAFFIC CONTROL

№4(31)2025

80 ПОБЕДА!



В НОМЕРЕ:

## НАС ОБЪЕДИНЯЕТ НЕБО

КС «Евразия» строит эффективное воздушное пространство

6+




ТРАНСПОРТ РОССИИ TRANSPORT OF RUSSIA

# К НОВЫМ ГОРИЗОНТАМ

XIX Международный форум и выставка «Транспорт России» – ключевое событие транспортной отрасли страны. Мероприятие, традиционно проходившее в рамках Транспортной недели, собрало представителей федеральных и региональных органов власти, ведущих отраслевых компаний, экспертов и международных партнеров, которые обсудили ключевые вопросы развития отрасли. Особое внимание было уделено интеграции транспортных систем макрорегионов и усилению транзитного потенциала России.

Форум закрепил стратегический вектор развития транспортной системы Российской Федерации, предусматривающий внедрение передовых технологий, экологическую трансформацию и расширение международного сотрудничества. В числе первоочередных задач на предстоящий год – интенсификация процессов цифровизации и увеличение пропускной способности основных транспортных артерий.

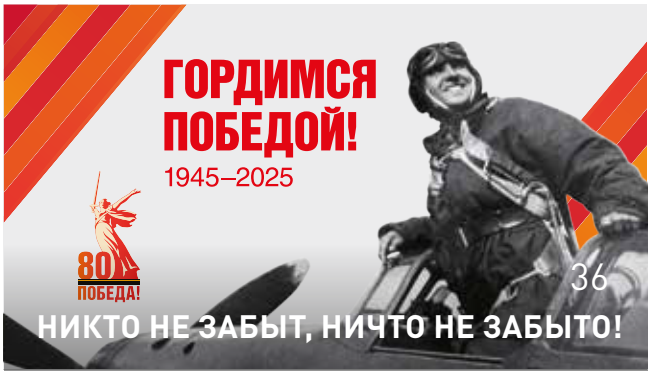


«Подобные форумы создают среду для демонстрации передовых разработок и обмена компетенциями, что в конечном итоге приводит к реализации значимых национальных проектов, направленных на повышение безопасности и транспортной доступности российских регионов.

В рамках форума мы представили реализованный высокотехнологичный проект – новый командно-диспетчерский пункт в аэропорту Грозный. По ВКС его открыли премьер-министр Михаил Мишустин, вице-премьер Виталий Савельев и министр транспорта Андрей Никитин. Новый КДП с современным оборудованием для авиадиспетчеров и инженерно-технического персонала обеспечит безопасность и эффективность воздушного движения, улучшит транспортную доступность для жителей Чеченской Республики.»

**Андрей БУЛИН,**
генеральный директор
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

# СОДЕРЖАНИЕ





**ТЕМА НОМЕРА**

**02 Достичь баланса интересов.**
В Гюмри состоялось 41-е заседание КС «Евразия».

**06 Больше, чем просто конкурс.**
О Международном конкурсе профессионального мастерства диспетчеров УВД.

**12** УВД «Азераэронавигация».
**Стать лидером**
в межрегиональном сотрудничестве стремится AZANS.

**14** ЗАО «Армаэронавигация».
**В небе над Гюмри.**

**16** ГП «Белаэронавигация».
**Второе рождение.**

**18** РГП «Казаэронавигация».
**Между Европой и Азией.**

**20** ГП «Кыргызаэронавигация».
**На пути обновления.**

**22** ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».
**Набираем компетенции.**

**24** ГУП «Таджикаэронавигация».
**Вместе. Шаг за шагом.**

**26** ГУП Центр «Узаэронавигация».
**ATM: Safe Sky.**

**ПРОФЕССИОНАЛЫ**

**28 Лучшие из службы УВД**
соревновались в Санкт-Петербурге.

**30 Лучшие из службы ЭРТОС**
соревновались в Красноярске.

**ОБУЧЕНИЕ**

**32** Владимир Нечаев, Тарас Седиков.
**Нужно ли внедрять VATSIM и IVAO**
в образовательные программы подготовки авиационных специалистов.

**ПАМЯТЬ**

**36 Никто не забыт, ничто не забыто!**
О мероприятиях в честь 80-летия Победы.

**40 Я помню! Я горжусь!**
Итоги детского конкурса открыток.

**42** Алексей Никулин: **«Мы честны со зрителем».**

**ЛИЦА ОТРАСЛИ**

**50** Лев Михайлов. **33 года в авиации.**

**51** Наталия Еремеева. **Ради нашего завтра.**

**ДИНАСТИИ**

**52 Тепляковы из Мирного.**

**53 Зорины из Тарко-Сале.**

**ЗНАЙ НАШИХ**

**54 Из гипса и смолы.**

**55 Неповторимая Нарине.**

**КАЛЕЙДОСКОП**

**56 Необычный светофор.**



**ЖУРНАЛ** AIR TRAFFIC CONTROL №4 (31) 2025

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:** Татьяна Москвичева

**НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:**
Эльвира Ханко, Юлия Лорис, Мария Забавка, Алексей Сечкин

**УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:**
Некоммерческое образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «Институт аэронавигации»
127015, Москва, ул. Большая Новодмитровская, дом 14, строение 7
http://aeronav.ru

**АДРЕС РЕДАКЦИИ:** 127015, Москва,
ул. Большая Новодмитровская, дом 14, строение 7
www.aeronav.ru

**ТИРАЖ:** 924 экз.

**ПЕРИОДИЧНОСТЬ:** 4 раза в год

**ФОТОБАНК:** УВД «Азераэронавигация», ЗАО «Армаэронавигация», ГП «Белаэронавигация», РГП «Казаэронавигация», ГП «Кыргызаэронавигация», ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ГУП Центр «Узаэронавигация», ГУП «Таджикаэронавигация», www.ivao.aero/softdev/software/aurora.asp, канал «Красноярск нашего детства» (vk.com/krk_retro), Юлия Венжега, Юлия Новодон, Максим Сухоруков, Майя Лигерсу, Юрий Ломакин, Юлия Лорис, а также личные фотоархивы В. Нечаева, Т. Седикова, А. Никулина, Л. Михайлова, Н. Еремеевой, Зориных, Тепляковых, В. Сучкова, Н. Казарян, В. Колтакова, AdobeStock, freepik.



Все материалы, размещенные в журнале Air Traffic Control, являются объектом авторских прав и охраняются в соответствии с законодательством РФ о защите авторских прав. Перепечатка, размещение, тиражирование, распространение и любое иное использование опубликованных в журнале материалов допускаются только с письменного согласия авторов с обязательным указанием наименования журнала Air Traffic Control, имени автора, названия статьи, даты ее опубликования.

Авторы несут ответственность за точность опубликованной информации, приведенных сведений, статистических и других данных, использование сведений, не подлежащих открытой печати. Мнение автора не всегда совпадает с мнением редакции. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов. При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций: серия ПИ №ФС77-77454 от 17.12.2019. В соответствии с ФЗ-436 для детей старше 6 лет. Материалы рекламного характера публикуются со сноской «На правах рекламы».

**ОТПЕЧАТАНО:** ООО «Медиа-Гранд»
Ярославская область, г. Рыбинск, ул. Орджоникидзе, д. 57

**ДАТА ВЫХОДА:** декабрь 2025 года

**ЦЕНА:** 4 268 руб. за один годовой комплект (без доставки)

# ДОСТИЧЬ БАЛАНСА ИНТЕРЕСОВ

Гармонизация воздушного пространства – этот вопрос в числе главных обсуждался на 41-м заседании Координационного Совета «Евразия».

## Ключевые вопросы

В солнечном и гостеприимном Гюмри (Республика Армения) собрались специалисты аэронавигационных предприятий Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана и Узбекистана, а также представители более 12 профильных компаний авиационной промышленности, постоянные наблюдатели и приглашенные организации.

Главными темами для обсуждения стали актуальные вопросы развития воздушного пространства, перспективы совместных проектов, модернизация и развитие инфраструктуры, внедрение системных подходов к планированию в аэронавигации.

По теме гармонизации воздушного пространства состоялся круглый стол, на котором выступил заместитель директора Департамента гармонизации развития гражданской авиации и использования воздушного пространства Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Александр Ведерников. Участники обсудили Концепцию гармонизации национальных систем ОрВД государств Содружества, рассмотрели проект плана первоочередных мероприятий по ее исполнению как важного шага к созданию единого и эффективного воздушного пространства. Решено выйти с предложением в МАК и обсудить план мероприятий по реализации данной концепции на уровне представителей авиационных властей государств – участников СНГ.

## Несмотря на вызовы времени

Члены КС «Евразия» выступили с информационными сообщениями о положении дел в своих аэронавигационных предприятиях – осветили ключевые аспекты деятельности: объемы воздушного движения, модернизацию систем ОрВД и оборудования РТОП и АС, подготовку и повышение квалификации персонала, а также поделились планами развития предприятий на 2026 год и в среднесрочной перспективе.

Так, например, на фоне роста количества полетов ЗАО «Армаэронавигация» осуществляет масштабную техническую модернизацию. В 2025 году установлены VOR/DME в Сисиане, GBAS – в Ереване, обновлена система аудиозаписи. На завершающем этапе – модернизация КСА УВД «Галактика» и каналов связи AFTN и AMHS между Ереваном и Ростовом-на-Дону, создание резервного центра УВД в Гюмри, внедрение процедур OLDI с Анкарой и AIDC – с Тегераном и Баку. В ближайшие два года намечается обновить системы связи SITTI SpA и MLAT P3D, добавить новые приемные станции и запросчики, установить первичную и вторичную трассовые радиолокационные станции.

У ГП «Белаэронавигация» до 2030 года много планов по обновлению средств РТОП: внедрение новой автоматизированной системы ПИВП и организации потоков воздушного движения; аэродромного радиолокатора в национальном аэропорту Минск; замена системы посадки на аэродромах Витебск, Гомель и Брест; ввод в работу системы посадки в Гродно, вторичного обзорного



Общественное достояние.
Армения. Александрополь (Гюмри). 1876–1878 годы

# 41-е ЗАСЕДАНИЕ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА «ЕВРАЗИЯ»

радиолокатора в Витебске; внедрение новой АС УВД. Кроме того, расширяется функционал онлайн-системы пользователей воздушного пространства, созданы рабочие места по организации полетов БПЛА в рамках концепции UTM.

РГП «Казаэронавигация» отмечает тенденцию активного роста авиаперевозок. По итогам 8 месяцев 2025 года прогнозируется 32,4 млн обслуженных пассажиров, 292,5 тыс. транзитных, 176,3 тыс. международных и внутренних, 30,6 тыс. грузовых полетов. В аэропортах вводятся PBN-процедуры, внедряется динамическая секторизация для эффективной адаптации ОВД к интенсивности движения. Продолжается цифровизация AIM, реализуется проект по внедрению гибкого использования воздушного пространства с дальнейшим переходом к свободной маршрутизации. В Алматы и Астане созданы диспетчерские пункты для выдачи разрешений на вылет Delivery. Поэтапно вводится удаленный брифинг с последующей трансформацией в интегрированный цифровой брифинг с учетом внедрения цифровых NOTAM и метеоданных.

Отмечены также вызовы нынешнего времени для провайдеров АНО региона: быстрый рост воздушного движения, превышение пропускной способности, геополитическая нестабильность, перенаправленные потоки, непредсказуемые пиковые часы, сложности координации, отсутствие интеграции БАС в контролируемое воздушное пространство, различия в системах и процедурах ANSP.

ГП «Кыргызаэронавигация»: за три квартала 2025 года в сравнении с 2024-м транзит вырос на 35 % (+12 605 полетов), общее количество рейсов – на 6 %; с открытием аэропортов Талас, Кербен, Каракол на 22 % выросли внутренние перевозки, общий рост количества полетов составил 20 %. В числе проектов по модернизации до 2027 года: внедрение современных АС УВД (проект JICA); объединение РЦ ОВД и создание Единого центра ОВД; разработка схем маневрирования в международном аэропорту Манас и региональных – Баткене, Раззакове, Джалал-Абаде; замена МВРЛ «Аврора» в Манасе и Тамчы, оборудования в Манасе и Оше; строительство КДП и административного здания в аэропорту Ош.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» проанализирована интенсивность воздушного движения в регионе КС «Евразия»: так, с января по август 2025 года количество полетов в Россию из Армении и Беларуси выросло на 5 % и 4 % в сравнении с аналогичным периодом 2024-го. Госкорпорация внедряет свободную маршрутизацию в Калининградской, Санкт-Петербургской, Хабаровской, Магаданской зонах ЕС ОрВД, в планах на 2026-й – в РПИ Екатеринбург, Тюмень, Новосибирск,

ПРОДОЛЖЕНИЕ ✈



Иркутск, Самара. Переход на выполнение полетов по QNH запланирован на 145 аэродромах: 77 уже работают по QNH, в 2025 году к ним добавятся еще 33, в 2026-м планируется перевести 30. Всего по давлению QNH будут работать 210 аэродромов. Продолжается модернизация объектов ЕС ОрВД, ввод резервной АС ОрВД в Московском центре АУВД запланирован на февраль 2026 года. Ведутся работы по оснащению АС ОрВД регионального центра в Хабаровске, строительству КДП в Грозном, Симферополе, Махачкале, проектированию КДП в Пулково и созданию Иркутского регионального центра ЕС ОрВД. Во Внуково, Пулково и Курумоче внедрен D-ATIS – первый отечественный сервис по передаче экипажам метео- и аэронавигационной информации в цифровом формате, в планах до конца 2025-го – Кневичи.

В составе РПИ Душанбе ГУП «Таджикаэронавигация» – два районных центра, два диспетчерских пункта посадки (Душанбе и Худжанд); диспетчерский пункт подхода в Душанбе; четыре диспетчерские вышки (Душанбе, Худжанд, Куляб и Бохтар) и 12 диспетчерских пунктов ПИО на аэродромах МВЛ. Внедрена в эксплуатацию новая воздушная трасса, соединяющая Афганистан с Китаем. На аэродромах МВЛ и в аэропорту Бохтар установлены новые метеодатчики, система речевой связи; в Душанбе и Худжанде – пеленгаторы DF-2000 с выносом электронного индикатора на рабочие места диспетчеров ОВД, до конца 2025-го планируется их установка в Кулябе и Бохтаре; диспетчерские пункты оборудованы новыми АРМ «Мастер».

Показатели воздушного движения ГУП Центр «Узаэронавигация» имеют тенденцию к росту. Так, за 8 месяцев 2025 года в сравнении с аналогичным периодом 2024-го транзит вырос на 9%, международные и внутренние перевозки – на 14%. В связи с открытием аэродрома Ташкент-Восточный введено в строй здание УВД, в Муйнаке – новый диспетчерский пункт. Внедрены система управления и мониторинга БПЛА АТМ: Safe Sky; автоматизированная система управления рисками и чат-бот для добровольных сообщений; внутренний аудит предприятия; сервис выдачи сертификатов по итогам обучения в Учебно-тренировочном комплексе с генерацией QR-кода.

## О рабочих группах и роли КГЭ

Основным итогом совещания стало решение о создании четырех рабочих групп, нацеленных на реализацию совместных проектов провайдеров аэронавигационного обслуживания – членов КС «Евразия»: по разработке согласованной концепции MON (Minimum Operational Network) в воздушном пространстве региона КС «Евразия»; внедрению единого эшелона/высоты перехода в воздушных пространствах Казахстана, Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана; разработке схем полетов по приборам (PANS-OPS), что позволит реализовать проект перекрестной валидации процедур провайдеров АНО – членов КС «Евразия»; созданию единого окна предприятий по аэронавигационному обслуживанию – членов КС «Евразия» для подачи планов полетов в один адрес.

Процесс формирования состава рабочих групп уже начался. Первые установочные встречи ее участников пройдут в ближайшее время в онлайн-формате.

Также обсуждены проекты Положений о Координационном Совете и Координационной группе экспертов «Евразия» в редакции 2025 года. В частности, уточнены и дополнены положения об избрании председателя КГЭ, председателя секретариата КС и его заместителя, сроках их полномочий. В Положение Координационной группы экспертов «Евразия» внесено дополнение о повышении роли КГЭ как координирующего органа, отвечающего за разработку программы деятельности Координационного Совета, предложений по совершенствованию систем ОрВД, контроль рабочих групп.

Совещание в Гюмри еще раз показало стремление членов Координационного Совета «Евразия» к углублению интеграции, совместному поиску решений для повышения эффективности и безопасности воздушного движения в регионе. Все участники выразили благодарность ЗАО «Армаэронавигация» за высокий уровень организации мероприятия.

Следующее, 42-е заседание Координационного Совета «Евразия» запланировано на осень 2026 года в г. Минске (Республика Беларусь). ATC



– Мы очень рады, что такое значимое событие, как 41-е совещание Координационного Совета «Евразия», прошло в нашем прекрасном городе Гюмри. Этот город – настоящая жемчужина Армении. Хочу выразить особую благодарность жителям Гюмри, чье традиционное тепло и радушие ощутили все участники мероприятия.

Совещание Координационного Совета «Евразия» всегда являлось важной площадкой для обмена опытом и выработки совместных решений. Такие встречи – это возможность укрепить профессиональные и дружеские связи, которые являются залогом успешного развития гражданской авиации в наших странах. Сегодня, когда отрасль сталкивается с новыми вызовами, важно объединить усилия и найти пути для дальнейшего прогресса.

За время работы совещания мы обсудили множество актуальных вопросов, касающихся гармонизации национальных систем организации воздушного движения, внедрения новых технологий, а также кризисного менеджмента. Уверен, что благодаря коллективному опыту и знаниям сможем выработать лучшие решения, которые будут способствовать повышению безопасности и эффективности воздушного движения.

Желаю провайдерам аэронавигационного обслуживания, всем членам Координационного Совета «Евразия» успехов и продуктивной работы в достижении намеченных целей. Пусть решения, принятые в Гюмри, послужат дальнейшему плодотворному сотрудничеству между нашими государствами.

Приезжайте в Армению! Мы всегда рады гостям!



**Мигран ХАЧАТРЯН,**
председатель Комитета гражданской авиации Республики Армения

**Фото предоставлены ЗАО «Армаэронавигация»**

# БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО КОНКУРС

Профессия, где нет места случайности. От четкости фраз до миллиметров в пространстве – все требует предельной концентрации, уверенности, безупречного владения английским языком. Десятки решений в минуту, сотни жизней под контролем. В Алматы (Республика Казахстан) состоялся Международный конкурс профессионального мастерства диспетчеров УВД предприятий по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения – членов Координационного Совета «Евразия».

## Первый за семь лет

Это первый конкурс такого масштаба за последние семь лет: предыдущий проходил в 2018 году в Санкт-Петербурге. Объединив специалистов и экспертов в области аэронавигации на одной профессиональной площадке, мероприятие стало значимым событием для всей отрасли ГА региона Евразии, важным шагом в развитии связей между нашими странами. В конкурсе участвовали 24 представителя провайдеров по аэронавигационному обслуживанию из восьми государств: Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана и Узбекистана – от каждого предприятия по три лучших специалиста, имеющих действующее свидетельство диспетчера УВД.

Организатором мероприятия выступило РГП «Казаэронавигация» при поддержке Академии гражданской авиации, на базе которой и состоялся конкурс. Здесь тепло и радушно встретили участников и почетных членов жюри – авторитетных специалистов аэронавигации, представлявших страны-участницы: Ниджата Алиева (УВД «Азераэронавигация»), Вардана Хачатряна (ЗАО «Армаэронавигация»), Михаила Деревяго (ГП «Белаэронавигация»), Асхата Кесикбаева (РГП «Казаэронавигация»), Льва Семеновых (ГП «Кыргызаэронавигация»), Вениамина Лугового (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»), Алишера Шамбиева (ГУП «Таджикаэронавигация») и Вячеслава Сытника (ГУП Центр «Узаэронавигация»).

## Туры, задания, победы

Конкурс состоял из четырех туров, каждый из которых имел свою специфику и позволял оценить как теоретические знания, так и практические навыки участников.

В первом туре «Домашнее задание» команды представили проекты, посвященные актуальным вопросам организации воздушного движения. Это, пожалуй,



Участники Международного конкурса профессионального мастерства диспетчеров УВД

самая познавательная и зрелищная номинация – команды сами выбирали тематику, представляющую практический интерес для внедрения в отрасли.

Абдулла Эйвазов, Сархан Али-Заде и Теймур Ахундов из УВД «Азераэронавигация» сделали акцент на интеграции UTM и ATM как пути к безопасному небу для пилотируемых и беспилотных полетов.

Команда ЗАО «Армаэронавигация» – Арсен Григорян, Анаит Мнацаканян и Анна Оганесян – презентовали инновационный проект FF-ICE (Flight&Flow Information for a Collaborative Environment), направленный на создание единой цифровой системы обмена данными о полетах между всеми участниками процесса.

Как безопасно интегрировать беспилотники в общее воздушное пространство, рассказали Вячеслав Горожданов, Сергей Трофимов и Наталья Щебетова из ГП «Белаэронавигация».

Команда РГП «Казаэронавигация» – Артем Хегай, Тимур Наврузов и Ильяс Тулегенов – сделали презентацию на тему Remote Tower Concept.

Жанарбек Бабаназаров, Эмир Русланов и Дастан Бостонбаев, представлявшие ГП «Кыргызаэронавигация», убедили всех в необходимости использования smart-часов в работе диспетчера ОВД.

Команда ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в составе Артема Ломакина, Полины Шуйтасовой, Даниила Ермолова презентовала новый класс воздушного пространства H для полетов беспилотных воздушных судов.

Масрур Наимов, Бахром Алимарданов и Фаридун Гулов из ГУП «Таджикаэронавигация» рассказали об опыте внедрения PBN.

Конкурсанты из ГУП «Центр УВД «Узаэронавигация» – Фазлиддин Изомов, Дамир Валитов и Дауран Базарбаев – выступили с презентацией о применении современных технологий с использованием искусственного интеллекта в процессах ОВД.

Второй тур «Теоретическая подготовка» состоял из двух этапов. На первом проверялось знание документов ИКАО. Вторым этапом была викторина, в ходе которой оценивался уровень владения английским языком.

ПРОДОЛЖЕНИЕ →

> Объединив специалистов и экспертов в области аэронавигации на одной профессиональной площадке, мероприятие стало значимым событием для всей отрасли ГА региона Евразии, важным шагом в развитии связей между нашими странами.




Презентация команды
ГУП Центр УВД «Узаэронавигация»

> Все участники продемонстрировали отличную подготовку и мастерство. Участие в таком конкурсе уже само по себе является победой, ведь конкуренция была очень высокой, а профессионализм диспетчеров год от года растет.

В третьем туре «Практическая работа на диспетчерском тренажере» конкурсанты продемонстрировали свои навыки в работе: выполняли задания в виртуальных зонах ответственности районного диспетчерского центра и диспетчерского пункта подхода, показали умение управлять воздушным движением с высокой интенсивностью, при возникновении аварийной ситуации и непредвиденных обстоятельств. Так проверялись стрессоустойчивость и способность к быстрому принятию решений в нестандартных условиях, что является неотъемлемой частью работы авиадиспетчеров, и конкурс служит отличной платформой для развития таких навыков.

В четвертом туре конкурсанты показали свои знания истории мировой гражданской авиации и ИКАО, с интересом играли в крафтовые игры, соревновались в логике, ловкости и смекалке.

Все участники продемонстрировали отличную подготовку и мастерство. Участие в таком конкурсе уже само по себе является победой, ведь конкуренция была очень высокой, а профессионализм диспетчеров год от года растет.

Надо отдать должное организаторам: они приложили максимум усилий, чтобы конкурс стал настоящим праздником дружбы и сотрудничества.



Команда ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (слева направо): Даниил Ермолов, Полина Шуйтасова, Артем Ломакин

## Большая ответственность

Своими впечатлениями от конкурса поделились члены российской команды: Артем Ломакин из филиала «Аэронавигация Западной Сибири», Даниил Ермолов и Полина Шуйтасова – из филиала «Аэронавигация Северо-Запада». Все они показали отличные результаты в финале конкурса профессионального мастерства диспетчеров УВД Госкорпорации по ОрВД. Участие в международном конкурсе стало для ребят не только серьезной проверкой на профессионализм, но и ярким, запоминающимся событием.

– Проще всего было выполнять задания, которые проходили в виде тестирования, а самым сложным испытанием оказалась борьба со стрессом: мы понимали, что представляем свою страну и на нас возложена большая ответственность. Спасибо руководству Предприятия и нашим наставникам, которые подбадривали и вдохновляли на всех этапах конкурса, – сказал Даниил.

Артем отметил важность обмена опытом с коллегами из соседних стран и подчеркнул поддержку своих близких и наставников: «Это был замечательный опыт участия в таком значимом мероприятии, где мы имели возможность общаться с нашими коллегами – диспетчерами из соседних государств, обмениваться опытом, смотреть, кто и в чем силен. Из дома нас поддерживали родные, коллеги из наших смен, центров, филиалов».

Полина считает, что конкурс – это прежде всего профессиональное развитие: «Задания были максимально приближены к реальным ситуациям. Но именно это и делает конкурс ценным. Самым сложным было справиться с волнением, а самым легким оказалось взаимодействие с коллегами. У нас у всех одна цель и общее понимание профессии».

## Четыре плюс двадцать

Кстати, в конкурсе в Алматы участвовали четыре девушки. На фоне 20 парней они явно выделялись. И в профессиональном смысле не уступали коллегам-мужчинам. Особого признания, например, удостоилась работа Полины Шуйтасовой. Операторы тренажеров, участвовавшие в туре «Практическая работа на диспетчерском тренажере», выделили ее глубокие профессиональные знания, безупречное мастерство и четкость в решении задач.

Полина работает в аэроузловом диспетчерском центре ЕС ОрВД (Санкт-Петербург) филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» диспетчером, осуществляющим непосредственное УВД. Считает, что в авиацию пришла неслучайно: «Небо для меня всегда было и остается символом свободы и романтики. Именно поэтому я поступила в Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, который окончила в 2020 году. Так что уже почти пять лет любимая профессия – важная часть моей жизни». ПРОДОЛЖЕНИЕ



В жюри конкурса – авторитетные специалисты аэронавигации, представлявшие страны-участницы



Домашнее задание представляет команда РГП «Казаэронавигация»



Презентация команды ГП «Кыргызаэронавигация»



> Надо отдать должное организаторам: они приложили максимум усилий, чтобы конкурс стал настоящим праздником дружбы и сотрудничества.

Наталья Щебетова окончила Белорусскую государственную академию авиации, с 2014 года трудится в Минском центре УВД ГП «Белаэронавигация», восемь лет – диспетчером по УВД. Вот что она рассказала: «От конкурса – только положительные впечатления, для меня он – вершина профессионального мастерства, и я была счастлива принять участие. Хочу отметить огромную работу оргкомитета, все было организовано отлично. Со стороны ребят по команде ощущала постоянную поддержку, за что им благодарна. На конкурсе царила дружеская атмосфера – поддерживали и участники из других команд».

Анна Оганесян и Анаит Мнацаканян работают в ЗАО «Армаэронавигация». Мы попросили девушек рассказать немного о себе и участии в конкурсе.

«Я – диспетчер РДЦ, уже девять лет управляю полетами. Окончила Авиационный учебный центр в Ереване и продолжаю путь, который стал главным делом моей жизни, – сказала Анна. – Для меня конкурс – больше, чем просто соревнование: новые знакомства, эмоции, адреналин и невероятная атмосфера. Особенно впечатлил конкурс домашних заданий – столько интересных идей и актуальных тем!».

Анаит отметила: «Несмотря на волнение и сложные задания, конкурс вдохновил меня на дальнейший профессиональный рост. Я из авиационной семьи: мой отец и брат – пилоты, мама преподавала авиационный английский. Первый шаг в профессию сделала в Ереванском госуниверситете лингвистики и социальных наук, где получила специальность педагога-лингвиста английского языка. Затем окончила Авиационный учебный центр – объединила лингвистику с техническим мастерством и вот уже семь лет работаю диспетчером подхода в международном аэропорту Звартноц. Небо для меня – родная стихия, наполненная голосами и маршрутами, которыми я управляю».

В сущности, для всех конкурсантов небо – их родная стихия. Сфера аэронавигации стремительно развивается, внедряются искусственный интеллект, современные технологии, совершенствуется структура воздушного пространства, развивается беспилотная авиация. И такие конкурсы международного уровня демонстрируют не только высокий уровень подготовки специалистов, но и подтверждают растущий авторитет Координационного Совета «Евразия» на постсоветском пространстве. ATC✈

**Фото предоставлены РГП «Казаэронавигация»**



Центр АС УВД в г. Алматы, РГП «Казаэронавигация»



«Задания были максимально приближены к реальным ситуациям. Но именно это и делает конкурс ценным.

**Полина ШУЙТАСОВА,**
диспетчер ОНУВД аэроузлового диспетчерского центра ЕС ОрВД (Санкт-Петербург), филиал «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

«Для меня конкурс – больше, чем просто соревнование: новые знакомства, эмоции, адреналин и невероятная атмосфера.



**Анна ОГАНЕСЯН,**
диспетчер РДЦ Ереванского центра УВД, ЗАО «Армаэронавигация»



«От конкурса – только положительные впечатления, для меня он – вершина профессионального мастерства.

**Наталья ЩЕБЕТОВА,**
диспетчер Минского центра УВД, ГП «Белаэронавигация»

«Несмотря на волнение и сложные задания, конкурс вдохновил меня на дальнейший профессиональный рост.



**Анаит МНАЦАКАНЯН,**
диспетчер подхода Ереванского центра УВД, ЗАО «Армаэронавигация»

**Фото из личного архива П. Шуйтасовой, А. Оганесян, Н. Щебетовой и А. Мнацаканян**

# СТАТЬ ЛИДЕРОМ

## в межрегиональном сотрудничестве стремится AZANS



**Управление Воздушного Движения «АЗЕРАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *165 400 км²*
- **Маршруты ОВД** – *46 зональных*
- **Общая протяженность маршрутов** – *свыше 12 600 км*
- **Международных трасс** – *46*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *29*

### В условиях вызовов

Основанное в 1996 году Управление Воздушного Движения «Азераэронавигация» (AZANS), входящее в состав ЗАО «Azerbaijan Airlines», является органом, ответственным за аэронавигационное обслуживание полетов в воздушном пространстве Республики Азербайджан.

Особая роль Азербайджана как транзитного узла заметно возросла в последние годы. В 2024-м, из-за геополитических кризисов в регионе, прирост воздушного трафика в воздушном пространстве Азербайджана составил 360 % по сравнению с 2020 годом. Своевременная оценка рисков и предпринятые УВД «Азераэронавигация» меры позволили европейским и азиатским авиакомпаниям оперативно адаптироваться к новым маршрутам, что подтвердило надежность и высокий уровень предоставляемых услуг. Через воздушное пространство Азербайджана в пиковые дни пролетает более 1 тыс. ВС всех классов, больше половины из которых являются транзитными рейсами лидирующих мировых авиакомпаний. Только за последний год темп прироста транзитных перевозок составил 36 %. В международном аэропорту Гейдар Алиев совершают взлет/посадку в среднем 220 ВС, годовой темп роста – 18 %. Среднесуточный воздушный трафик в РПИ насчитывает 850 ВС. В воздушном пространстве Азербайджана ежемесячно обслуживается порядка 20 тыс. транзитных рейсов, что подтверждает его растущую привлекательность для пользователей.

### По пути инноваций

AZANS активно внедряет передовые технологии и совершенствует инфраструктуру. Среди приоритетов предприятия были и остаются обеспечение безопасного и качественного аэронавигационного обслуживания в соответствии с международными стандартами, модернизация технических систем и развитие информационной базы, обучение и подготовка высококвалифицированного персонала.

С 2020 года Азербайджан ведет масштабную работу по восстановлению разрушенной аэронавигационной инфраструктуры на освобожденных территориях. За четыре прошедших года введены в эксплуатацию два международных аэропорта – Физули и Зангелан, в мае 2025 года торжественно открыт третий международный аэропорт – Лачин.

УВД «Азераэронавигация» взяло четкий курс на цифровизацию предоставляемых услуг и устойчивое развитие, делая приоритетом снижение отрицательного воздействия на окружающую среду. На Всемирном саммите по аэронавигации и 28-м Ежегодном генеральном собрании CANSO, проведенных в Баку в июне 2024 года, предприятие еще раз подтвердило эту приверженность, подписав меморандум о присоединении к программе CANSO Green ATM. Программа обеспечивает объективную проверку усилий провайдеров АНО по повышению устойчивости и управлению воздействием на окружающую среду, тем самым повышая доверие общественности и других заинтересованных сторон. Сфокусированное на вопросах экологической устойчивости, мероприятие призвано привлечь внимание мировых лидеров индустрии УВД для принятия важных решений, обмена знаниями, ведения продуктивных диалогов.

### Международное сотрудничество

Географическое положение Азербайджана способствует реализации различных международных транспортных проектов, соединяющих Восток и Запад, Европу и Азию. В рамках инициативы «Один пояс, один путь» транспортная инфраструктура Азербайд-

жана играет ключевую роль как коридор для льготных грузоперевозок между регионами. С 2017 года страна активно участвует в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута (средний коридор), который поддерживает мультимодальные перевозки и стимулирует внешнеэкономические связи.

УВД «Азераэронавигация» активно участвует во многих международных инициативах. С 2005 года является членом CANSO, а с 2010 года – Координационного Совета «Евразия». В 2023 году AZANS выступил сооснователем и первым участником платформы SOCEA (Regional Air Navigation Safety Coordination Platform for European and Asian ANSPs). Эта платформа координации аэронавигационной безопасности объединяет усилия поставщиков услуг из Европы и Центральной Азии для повышения уровня безопасности воздушного движения. SOCEA способствует внедрению инноваций и разработке решений для обеспечения безопасного и эффективного воздушного сообщения в регионе. Как уже упоминалось выше, УВД «Азераэронавигация» стало первым поставщиком аэронавигационных услуг в СНГ и регионе, удостоенным принять Всемирный Саммит по аэронавигации и 28-е Ежегодное Генеральное собрание CANSO.

Членство в ведущих международных авиационных организациях, расширение маршрутной сети, внедрение мировых стандартов и проведение значимых конференций укрепляют позиции AZANS как важного игрока в межрегиональном сотрудничестве. ATC

**Фото предоставлены УВД «Азераэронавигация»**



# В НЕБЕ НАД ГЮМРИ



**Закрытое акционерное общество «АРМАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *29 800 км²*
- **Свободная маршрутизация** – *с 2017 года*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *12*

ARMATS

Есть города, которые становятся символами целых регионов. Таким является древний и во многом самобытный Гюмри. Второй по величине город в Армении расположен в северно-западной части страны, в 126 км от столицы – Еревана. Аэронавигационное обслуживание здесь обеспечивает подразделение ЗАО «Армаэронавигация».

Основанный более трех тысяч лет назад Гюмри считается одним из древнейших городов мира. В разные эпохи город носил имена Кумайри, Александрополь (в честь супруги императора Николая I, Александры Федоровны) и Ленинакан, но всегда оставался культурным и торговым центром, символом стойкости и возрождения.

Особая страница в истории Гюмри – железная дорога. Первая в Армении, построенная в конце XIX века, она соединила город с Тифлисом. Это стало важнейшим шагом в развитии региона.

Сегодня Гюмри – это не только транспортный центр, но и культурная столица Армении. Он славится уникальной архитектурой из черного туфа, старинными кварталами и атмосферой, гармонично сочетающей прошлое и настоящее. Здесь зародились многие традиции искусства и ремесел, они сохраняются и ныне, а гостеприимство жителей сделало город одним из самых посещаемых в стране. После разрушительного землетрясения 1988 года Гюмри сумел возродиться. Сохранив свою душу и характер, он и сегодня играет особую роль в жизни Армении.

## Второй после Звартноца

Построенный в 1961 году аэропорт носит название Ширак и является международным, обслуживает Гюмри и Ширакскую область. Расположен на высоте 5 000 футов от среднего уровня моря и является вторым в стране международным аэропортом после ереванского аэропорта Звартноц. В 2007 году здесь капитально отремонтировали ВПП (3220 м×45 м), перрон, приобрели спецтехнику, в 2021-м ВПП обновили вторично. Установлена светосигнальная система Idman и радиолокационные системы, позволяющие опознавать ВС в радиусе 400 км. ВПП-2 оснащена системой ILS CAT I, разрешающей выполнять посадку при нижней границе облаков 60 м и видимости 800 м. Внедрены RNAV, GNSS, SID/STAR и заходы на посадку RNP (LNAV/VNAV).

В 2021 году введен в эксплуатацию новый пассажирский комплекс площадью около 1 тыс. м² с залами прибытия и отправления, современными системами паспортного контроля и безопасности, багажными зонами, Duty-Free. Терминал способен обслужить до



1,2 млн пассажиров в год. Техническое оснащение аэродрома позволяет обслуживать большинство типов современных ВС. Модернизация подняла аэропорт на новый уровень, сделав его привлекательным для международных направлений, особенно лоукостеров. Рейсы в Гюмри выполняют российская авиакомпания «Победа» и венгерская Wizz Air, которая планирует расширить сеть европейских маршрутов.

## Безопасность неба

Центр УВД в Гюмри обеспечивает безопасность полетов в зоне ответственности аэродрома Ширак. Несмотря на скромные объемы трафика – около 40 рейсов в месяц – значение этого подразделения трудно переоценить: именно здесь сконцентрирована вся система воздушных сообщений региона. Центр УВД несет ответственность за обслуживание воздушного движения в диспетчерской зоне (CTR) – от земли до установленной высоты и в районе аэродрома (TMA), расположенной над CTR, который связывает аэропорт с РДЦ Ереван. Управление воздушным движением здесь осуществляют диспетчеры совмещенной вышки и подхода при координации с РДЦ Ереван.

## Непрерывная модернизация

Оснащение центра отвечает всем международным требованиям. Основной центр УВД работает на базе введенного в 2013 году КСА УВД «Галактика», что стало настоящим прорывом в развитии национальной аэронавигационной системы. Сейчас комплекс проходит плановую модернизацию, что позволит расширить функционал, повысить надежность, обеспечить более высокий уровень безопасности полетов. В резервном центре УВД внедряется новая версия системы.

Для связи, навигации и наблюдения используется современное оборудование: ILS/DME и DVOR/DME, система многопозиционного наблюдения MLAT P3D, УКВ-радиосвязь Park Air Systems и другие; внедряется система коммутации речевой связи SITTI. Все это делает центр УВД Гюмри одним из передовых по оснащению.

## Традиции и будущее

Гюмрийское подразделение Армаэронавигации – это симбиоз технической оснащенности и профессионализма. Надежность неба складывается не только из техники и технологий, но и людей, для которых авиация стала делом всей жизни. В этом – главная сила центра УВД Гюмри. Здесь трудятся специалисты, для которых аэронавигация – это не просто профессия, а судьба. Многие посвятили работе в отрасли десятилетия, а опыт старшего поколения передается молодым, что создает прочный фундамент будущего. ATC✈

**Фото предоставлены ЗАО «Армаэронавигация»**



# ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

## Каким был и стал Гомельский филиал

**Государственное предприятие «БЕЛАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *207 600 км²*
- **Маршруты ОВД** – *65 (63 зональных/2 традиционных)*
- **Общая протяженность маршрутов** – *около 22 000 км*
- **Международных трасс** – *63*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *45*

Плавно оторвавшись от взлетной полосы, самолет устремился ввысь. Еще минута – и в бескрайнем небе от него остался лишь едва заметный шлейф... Куда бы ни летел лайнер, экипаж и пассажиры уверены – специалисты на земле зорко следят за крошечной меткой на экране, обеспечивая безопасность полета. Задачу эту успешно решает Государственное предприятие «Белаэронавигация» и его филиалы во всех областных центрах, в том числе в Гомеле.



Служба УВД имеет более чем 80-летнюю историю, и она неразрывно связана с созданием и развитием Гомельского авиапредприятия.

Датой рождения гражданской авиации Беларуси является 7 ноября 1933 года, когда в Минске открылся аэропорт и самолет К-5 выполнил первый пассажирский рейс в Москву. Аэропорт в Гомеле появился в 1936 году. Главной задачей было транспортное содействие в оказании населению срочной медицинской помощи. Дальнейшие планы нарушила война. 27 января 1944 года, как только территорию освободили от врага, аэропорт возобновил работу. Эта дата и является днем рождения Гомельского авиапредприятия 1 августа 1944-го на его базе создается авиаотряд.

В 1945 году в аэропорту установили коротковолновую радиостанцию, с 1947-го аэродром стал принимать гражданские рейсы. В послевоенные годы в Беларуси расширяется сеть авиалиний, открывается маршрут Гомель – Светиловичи, по всему Полесью – в Ельске, Петрикове, Лельчицах, Турове, других поселках оборудуются посадочные площадки. Рост интенсивности полетов потребовал создания диспетчерских пунктов, они оснащались современным для того времени оборудованием. С 1950-х на аэродроме стали регулярно проводиться соревнования летчиков возрожденного аэроклуба, парашютистов, авиамоделистов.

В конце 1965 года в 4 км севернее Гомеля строится новый аэропорт. Монтаж радионавигационного оборудования шел одновременно с возведением ВПП. Торжественное открытие воздушной гавани состоялось в мае 1967-го. Авиапарк пополнился тремя Ан-24, что позволило в июне 1968 года открыть первые пассажирские рейсы в Минск, Москву и Киев. Позже поступают современные по тем временам Ту-134, Ту-154, Як-40.

В 1993 году аэропорт получает статус международного: создаются пограничная, таможенная, санитарно-карантинная службы, соответствующий международным стандартам сервис. Однако с распадом СССР объемы авиаперевозок резко упали. С 1998-го по 2000-й не было выполнено ни одного регулярного пассажирского рейса. Новый этап в истории аэропорта наступил, когда предприятие вошло в состав ГП «Белаэронавигация».

В развитие Гомельского аэропортового комплекса Белаэронавигация вложила колоссальные средства. Начиная с 2009 года проведены масштабные работы по реконструкции и обновлению ВПП, светосигнального оборудования, радиотехнических средств, инженерной инфраструктуры, перрона, привокзальной площади и периметрового ограждения, зданий и сооружений, выполнен ремонт VIP-зала. Транспортный парк пополнился спецтехникой по содержанию аэродрома и обслуживанию ВС. В ближайших планах – реконструкция зоны вылета пассажиров, замена технологического оборудования.

Аэропорт Гомель является основным запасным и вторым аэропортом после Национального аэропорта Минск по объему обслуживаемых пассажиров. Это современный объект транспортной инфраструктуры республики, отвечающий международным требованиям. Технические характеристики аэродрома позволяют принимать и обслуживать практически все современные типы ВС с максимальной массой до 191 тонны.

Пропускная способность аэропорта – 500 пассажиров в час. Режим работы – круглосуточный. Работают четыре стойки регистрации, зоны досмотра, таможенного, пограничного контроля, что позволяет качественно обслуживать пассажиров. Возобновились регулярные рейсы: с октября 2023 года – в Москву, с марта 2024-го – в Санкт-Петербург. Выполняются чартерные рейсы в Египет и Турцию, маршрутная сеть развивается.

Профессионализм коллектива Гомельского филиала ГП «Белаэронавигация» – это залог безопасной и стабильной работы. Специалисты УВД и инженерно-технический персонал проходят подготовку в сертифицированных центрах, обеспечивая соответствие международным стандартам ИКАО. Кадровая политика сочетает инновационное обучение молодежи с передачей опыта ветеранов, что укрепляет традиции и способствует развитию предприятия. Внедрение современных технологий и систем УВД, совершенствование технической базы и оптимизация процессов позволяют успешно отвечать на вызовы времени, создавая условия для дальнейшего роста и инноваций. ATC

**Фото предоставлены ГП «Белаэронавигация»**



**Николай МУРАШКО,**
начальник Гомельского филиала
ГП «Белаэронавигация»

# МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

## Казахстан становится новым авиационным мостом








**Республиканское государственное предприятие «КАЗАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *2 757 300 км²*
- **Маршруты ОВД** – *124 (93 зональных /31 традиционный)*
- **Общая протяженность маршрутов** – *111 782,6 км*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *74*

Для РГП «Казаэронавигация» 2025 год – юбилейный. За 30 лет со дня основания предприятие добилось значительных успехов: на уровне мировых стандартов внедряются новые технологии ОВД, обновляются технические средства, растет квалификация специалистов.

### Высокие показатели

По итогам 2024 года Казаэронавигация добилась рекордных показателей. Обслужено 446 106 полетов (включая транзитные, международные, внутренние и грузовые), из них – 334 256 транзитных полетов и посадок, что на 8% больше 2023 года. Пассажиропоток достиг 29,7 млн человек (+14% к 2023 году). Объем грузовых авиаперевозок вырос более чем на 55%, составив 25,1 тыс. рейсов.

РГП «Казаэронавигация», провайдер аэронавигационных услуг в Казахстане, отвечает за безопасность и регулярность воздушного движения на всей территории страны, что подтверждается высокими показателями и признанием на международном уровне.

«Сегодня Казахстан занимает стратегическое место в глобальной авиации. Мы не просто обслуживаем транзит – создаем новый уровень качества и безопасности в аэронавигации. Наши проекты на ближайшее десятилетие позволят укрепить роль Казахстана как надежного и современного авиационного моста между Западом и Востоком», – отметил генеральный директор РГП «Казаэронавигация» Фаат Богдашкин.

В рамках стратегии 2025–2035 годов реализуются такие проекты, как:

– внедрение PBN-процедур в аэропортах Актау, Атырау, Балхаш, Жезказган, Кызылорда, Урджар, Усть-Каменогорск, Ушарал, Шымкент, а также в горных районах;

– разработка динамической секторизации в РПИ: создание эффективной системы ОВД, способной адаптироваться к интенсивности воздушного движения;

– цифровизация AIM: внедрение электронных аэронавигационных данных, автоматизация обработки NOTAM и цифровых карт;

– введение гибкого использования воздушного пространства в гражданско-военной координации, организация 3-го сектора в Южно-Казахстанском РЦ ОВД;

– установление двустороннего маршрута ОВД RNAV-5 L138 в РПИ Алматы и Каракол для обеспечения регулярных рейсов между горнолыжными курортами Каракол (Кыргызстан) и Алматы (Казахстан). Проект разработан совместно с ГП «Кыргызаэронавигация»;

– внедрение процедур вылета (ATC Clearance Delivery) в аэропортах Алматы и Астаны, а также многие другие проекты.

РГП «Казаэронавигация» отдает наивысший приоритет обеспечению безопасности полетов, реализации международных стандартов и передовой практики в этом направлении. По результатам независимой оценки зрелости системы управления безопасностью полетов, проведенной в 2024 году среди 44 государств Европейского региона, Казаэронавигация продемонстрировала зрелость СУБП на уровне 82% и входит в группу европейских провайдеров АНО с высоким уровнем зрелости данной системы (Tier 2,74–85%).




В сентябре 2025 года на 42-й Ассамблее ИКАО Казаэронавигации вручена престижная премия Sheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum Global Aviation Award. Разработанный специалистами предприятия проект «Зеленые коридоры» вошел в тройку лучших мировых инициатив по устойчивому развитию авиации, уступив лишь Германии и США. В конкурсе участвовали 52 страны, 84 проекта и 194 участника.

Инициатива представляет первую в мире систему экономического стимулирования авиаперевозчиков к использованию устойчивого авиатоплива (SAF) на международных грузовых рейсах. Плюсы: снижение аэронавигационных сборов для авиакомпаний, использование механизма Book&Claim, научное моделирование воздействия конденсационных следов и выбросов $CO_2$. Запуск пилотных маршрутов планируется в 2026 году. Эффект для Казахстана очевиден: сокращение выбросов $CO_2$ до 80 % при применении SAF; повышение привлекательности воздушного пространства для международных перевозчиков; укрепление имиджа страны как лидера внедрения инноваций в авиации.

## Синергия неба и земли

Предприятие подписало трехстороннее соглашение о стратегическом партнерстве с крупнейшими авиакомпаниями страны – Air Astana и SCAT. Этот документ стал новым шагом на пути к укреплению культуры безопасности полетов и развитию партнерства между пилотами и авиадиспетчерами. Соглашение направлено не только на обмен опытом, но и на создание единого профессионального поля доверия: чем лучше экипажи и диспетчерские службы понимают друг друга, тем надежнее становится каждый полет. На предприятии считают, что это своего рода инвестиции в культуру безопасности.

В программе примут участие более 500 пилотов Air Astana, 50 пилотов SCAT и не менее 200 авиадиспетчеров РГП «Казаэронавигация».

Пилоты посетят региональные центры ОВД в Астане и Алматы, где смогут наблюдать за обслуживанием воздушного движения и принятием решений в реальном времени. Всего планируется около 250 визитов пилотов на диспетчерские рабочие места центров ОВД. Авиадиспетчеры, в свою очередь, поднимутся в кабины пилотов в качестве наблюдателей для лучшего понимания особенностей восприятия информации, факторов нагрузки и принятия решений на различных этапах полета.

В рамках программы приняли участие в полетах по направлениям Астана, Алматы, Шымкент, Усть-Каменогорск, Атырау и Актобе более 146 диспетчеров, центры АС УВД посетили порядка 360 пилотов.

Одним из ключевых направлений сотрудничества является взаимное участие в тренировках на полнофункциональных авиационных тренажерах (FFS). Авиадиспетчеры Казаэронавигации присутствуют на занятиях пилотов, наблюдая за действиями экипажа в смоделированных аварийных и нестандартных ситуациях. Это способствует снижению вероятности недопонимания в реальном полете и укрепляет культуру взаимодействия «пилот–диспетчер». Тренажерные занятия уже посетили более 50 авиадиспетчеров.

В долгосрочной перспективе программа позволит сократить риск операционных ошибок, повысить уровень ситуационной осведомленности обеих сторон и ускорить процесс принятия решений в нестандартных условиях. Это лишь начало долгосрочного проекта, призванного объединить профессионалов неба и земли в единую команду. ATC

**Фото предоставлены РГП «Казаэронавигация»**

# НА ПУТИ ОБНОВЛЕНИЯ



**Государственное предприятие «КЫРГЫЗАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *199 951 км²*
- **Маршруты ОВД** – *63*
- **Общая протяженность маршрутов** – *6 179 км*
- **Международных трасс** – *15*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *20*

КЫРГЫЗАЭРОНАВИГАЦИЯ

ГП «Кыргызаэронавигация» ведется планомерная работа по модернизации технических средств и развитию инфраструктуры аэронавигационного и метеорологического обеспечения полетов, что позволяет совершенствовать организацию и управление воздушным движением.

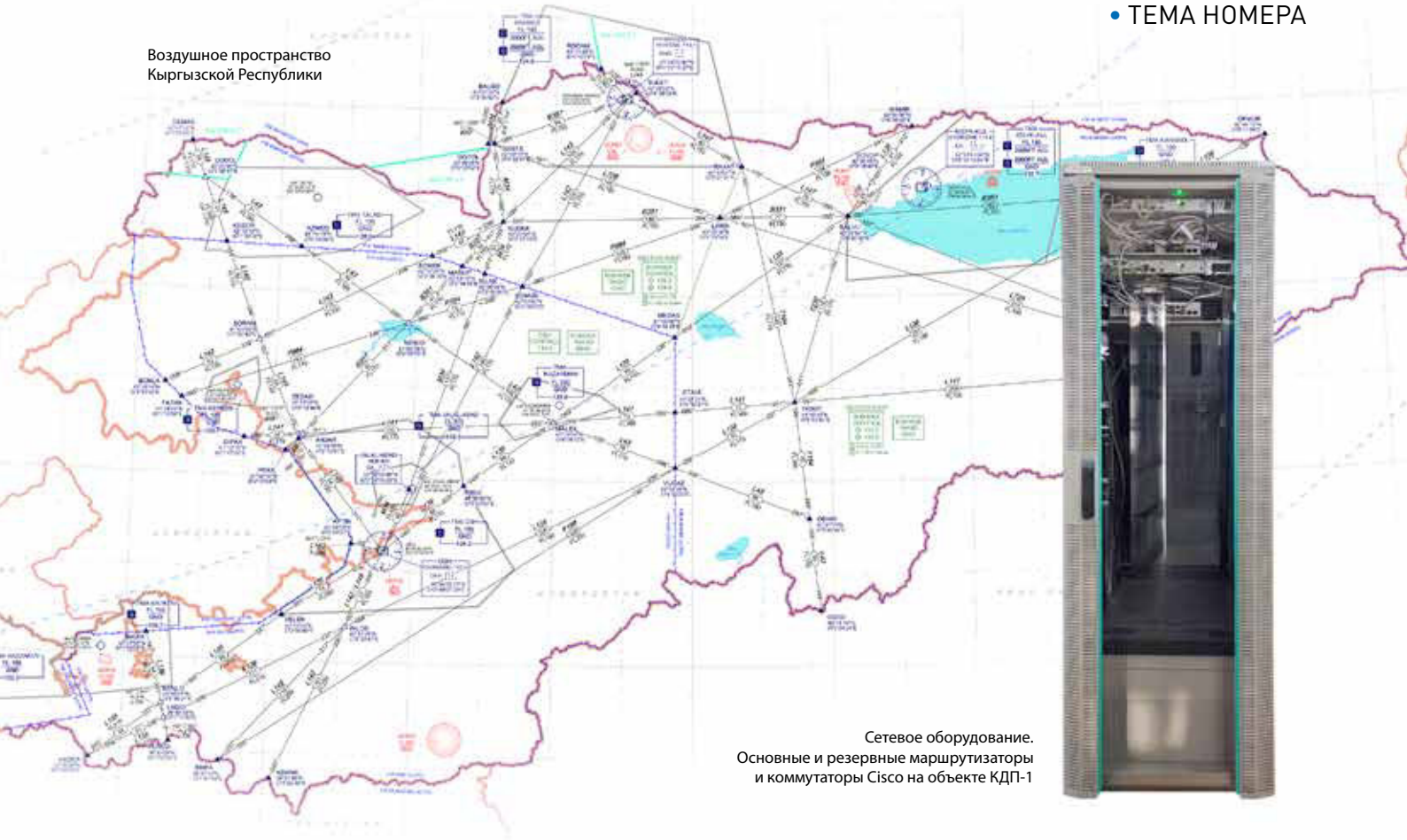
Так, например, для обеспечения полетов по кратчайшему маршруту между Кыргызстаном и КНР открыта новая пограничная точка OGIGI, соединяющая воздушные трассы в направлении городов Кашгар и Урумчи, что создает дополнительные возможности для транзитных рейсов в/из Юго-Восточной Азии, позволяет снизить затраты и сократить время полета. Для организации устойчивой связи на этом треке инженерно-технические подразделения службы РТОП установили удаленные ретрансляторы ОВЧ-диапазона на высокогорных объектах Торугарт и Толок, расположенных на высоте 3500–4000 м над уровнем моря, обеспечив надежное радиопокрытие и высокое качество связи.

В Кыргызстане активно развиваются региональные аэропорты, малая авиация. В 2024 году в рамках развития аэронавигационной системы страны специалисты службы РТОП Кыргызаэронавигации изучили вопрос обеспечения радиолокационного покрытия нижнего воздушного пространства на маршрутах между региональными аэропортами. Предприятием принято решение об оснащении зон подхода и районов аэродромов Раззаков и Талас системой многопозиционного наблюдения MLAT, обеспечивающей устойчивый и непрерывный радиолокационный контроль нижнего воздушного пространства. Уже установлены десять датчиков, закончить работы планируется до конца 2026 года.

На завершающей стадии находится проект внедрения моноимпульсного вторичного радиолокатора МВРЛ «Аврора-2» в аэропорту Манас, что повысит точность контроля воздушного движения.

Кыргызаэронавигация приступила к строительству в аэропорту Ош современного административного комплекса, включающего оперативный зал УВД и здание КДП. Проект получил поддержку японского гранта, что позволит построить в южном регионе центр ОВД, соответствующий международным стандартам.





Воздушное пространство Кыргызской Республики



Сетевое оборудование. Основные и резервные маршрутизаторы и коммутаторы Cisco на объекте КДП-1

Введены в эксплуатацию новые облакомеры в аэропортах Манас и Иссык-Куль, что значительно улучшило качество метеонаблюдений и достоверность информации для обеспечения полетов. В аэропорту Каракол планируется установка ветроизмерителей и системы КРАМС-4. В аэропорту Джалал-Абад установлено новое метеооборудование, необходимое для внедрения инструментального захода на посадку. Все эти мероприятия направлены на повышение точности предоставляемых данных, совершенствование метеообеспечения, регулярности и эффективности полетов.

Также ведется строительство волоконно-оптической линии связи, из запланированного объема проложено 1,5 км. Проект направлен на создание устойчивой и высокоскоростной системы передачи данных между подразделениями предприятия.

В рамках внедрения современных средств контроля в девяти отделениях установлены системы объективного контроля СМАР-Т, обеспечивающие повышение качества анализа и оценки действий диспетчерского персонала.

Между аэропортами Манас, Ош и Тамчы внедрены защищенные VPN-туннели, гарантирующие надежную и безопасную передачу данных, а также защищенный доступ к информации, генерируемой в каждом аэропорту.

В частности, по данным туннелям осуществляются:

– передача данных с датчиков MLAT на серверы в аэропортах Манас и Ош для получения данных о местоположении ВС и дополнительной информации;

– обмен речевой информацией удаленных радиостанций с рабочими местами диспетчеров в аэропортах Манас, Ош, Тамчы;

– передача телеграмм от абонентов на сервер ЦКС, находящийся в аэропорту Манас, и их получение абонентами от сервера;

– обмен радиолокационными данными с локаторов, установленных в Манасе, Оше и Тамчы, для получения полной картины воздушной обстановки в каждом аэропорту и в целом над территорией Кыргызстана;

– передача метеоинформации с датчиков на серверы, расположенные в аэропорту Манас.

Для организации защищенных туннелей использованы маршрутизаторы Cisco ISR 1100 series и коммутаторы Cisco Catalyst 1000 series, которые образовали VPN-туннель типа site-to-site IPsec. Каждое направление VPN-соединения выполнено в резервированной схеме, что гарантирует устойчивость и непрерывность работы. Основной и резервный туннели настроены на каналах двух провайдеров – «Кыргызтелеком» и «Элкат». Каждый тип информации разделен по отдельным виртуальным локальным сетям в коммутаторах Cisco для их разграничения в общей сети передачи данных. В перспективе планируется организовать каналы и настроить IPsec-туннели между центрами и аэропортами.

Внедрение IPsec-туннелей повысило надежность и безопасность передачи данных между аэропортами, обеспечило резервирование и отказоустойчивость сетевых соединений, что создало основу для дальнейшего развития единой защищенной сети предприятия.

АТС

**Фото предоставлены ГП «Кыргызаэронавигация»**

# НАБИРАЕМ КОМПЕТЕНЦИИ



**Федеральное государственное унитарное предприятие «ГОСКОРПОРАЦИЯ по ОрВД»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *более 26 млн км²*
- **Маршруты ОВД** – *1 034 (440 маршрутов зональной навигации)*
- **Международных трасс** – *388*
- **Внутренних трасс** – *206*
- **Общая протяженность маршрутов** – *873 868 км*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *221 точка*

Интеграция БВС в единое воздушное пространство ставит новые задачи перед провайдерами аэронавигационных услуг и пользователями воздушного пространства. Для обеспечения безопасности полетов необходимо оснастить каждый беспилотник оборудованием удаленной идентификации. Расскажем, как в этом направлении развивается ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

## Для чего необходимо тестирование?

В целях определения готовности имеющихся технологий выполнить требования Постановления Правительства Российской Федерации от 30.11.2024 № 1701 проводится тестирование оборудования удаленной идентификации, согласно которому все беспилотные авиационные системы (БАС) должны быть оснащены средствами, обеспечивающими формирование и передачу информации, содержащей опознавательный индекс, категорию воздушного судна, высоту его полета и координаты его местоположения.

## Кто и как получает информацию от оборудования удаленной идентификации БВС?

Одним из способов передачи информации является оснащение БАС бортовым устройством, с помощью которого БВС передает информацию об опознавательном индексе, категории воздушного судна, высоту полета и координаты своего местоположения в наземную станцию управления, где полученные данные через наземные программно-аппаратные комплексы поступают в систему представления планов полетов по сети Интернет и телефонной сети связи общего пользования (СППИ – разработка компании ООО «Монитор Софт»). СППИ работает в тестовом режиме и транслирует информацию в Единую систему организации воздушного движения. Авторизованные потребители будут получать необходимую информацию о движении БВС в режиме реального времени.

## Какие решения предлагаются для выполнения задачи по удаленной идентификации?

На данный момент оборудование удаленной идентификации использует следующие технологии:

– автоматическое зависимое наблюдение (вещательное) (АЗН-В) стандарта 1090 ES;

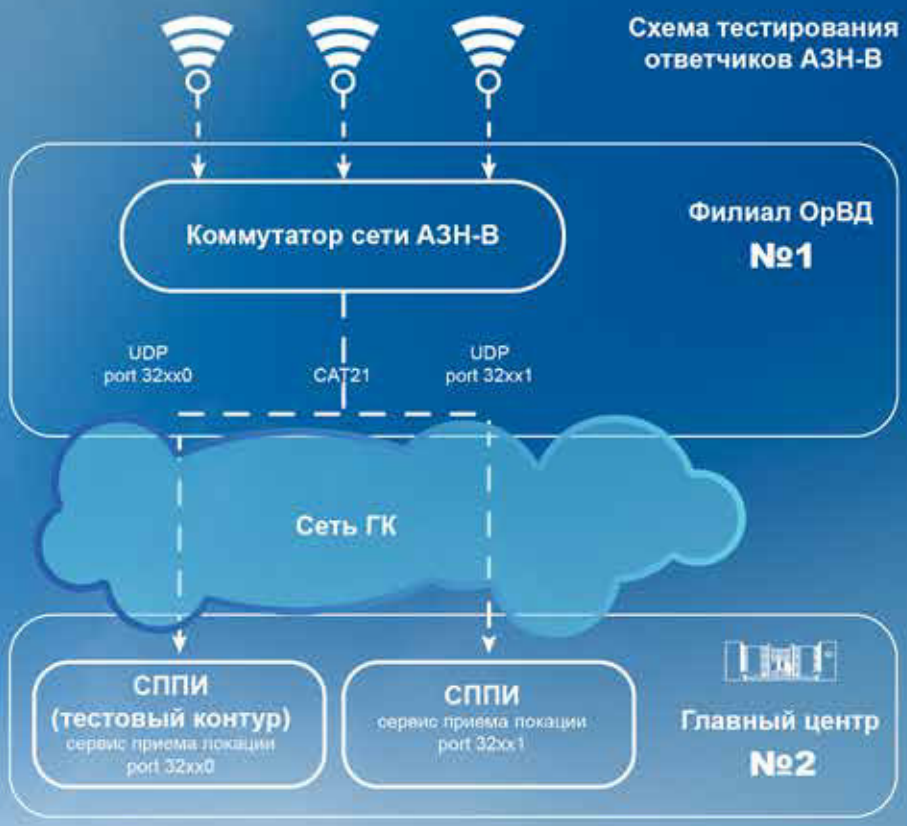
– линия С2 (транслирует информацию с пульта внешнего пилота/оператора БВС через наземные цифровые платформы в систему СППИ);

– линии спутниковой и сотовой связи.

Наземное оборудование:

– цифровые программно-аппаратные комплексы;

– Интернет и линии сотовой связи.




**Всего:**

**2** тестирования

**24** компании

**14** субъектов РФ

## О тестировании и результатах

Для проведения тестирования оборудования удаленной идентификации создана рабочая группа на базе ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». В ней приняли участие представители Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России), Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей», АО «ГЛОНАСС», ООО «Монитор Софт», а также представители разработчиков и эксплуатантов БВС.

Первое тестирование проводилось с 30 июля по 6 августа 2025 года. В нем приняли участие 12 компаний, которые выполнили 26 полетов.

Следующее тестирование прошло с 1 по 15 октября 2025 года. Участие приняли 14 компаний, которые продемонстрировали новое бортовое, наземное, спутниковое оборудование удаленной идентификации и выполнили 24 полета.

Полеты с целью тестирования оборудования удаленной идентификации выполнялись в 14 субъектах Российской Федерации: Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Красноярский край, Калужская область, Ленинградская область, Московская область, Самарская область, Свердловская область, Тверская область, Томская область, Ямало-Ненецкий автономный округ и Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, включая города федерального значения – Москву и Санкт-Петербург.

Результаты тестирования признаны успешными.

Рабочей группой отмечено, что большая часть беспилотных авиационных систем использует в качестве приемника информации технологию АЗН-В режима 1090 ES.

Также отмечена массовая заинтересованность пользователей воздушного пространства в использовании технологий наземных цифровых платформ передачи данных в систему СППИ.

Тем не менее можно отметить некоторые недостатки таких технологий – наземные цифровые платформы будут работать устойчиво только там, где достаточно развернута сеть GSM и имеется стабильное подключение к сетевым услугам (мобильной связи, Wi-Fi, LTE, 5G и др.). На данном фоне можно отметить транспондеры с использованием спутниковой инфраструктуры и автономными каналами спутниковой связи, которые не зависят от наземной инфраструктуры связи.

Надеемся при продолжении тестирования увидеть новое оборудование удаленной идентификации с демонстрацией еще более прорывных и инновационных технических решений. ATC

# ВМЕСТЕ. ШАГ ЗА ШАГОМ



**Государственное унитарное предприятие «ТАДЖИКАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *141 000 км²*
- **Маршруты ОВД** – *40 (11 зональных/29 традиционных)*
- **Общая протяженность маршрутов** – *7 841 км*
- **Международных трасс** – *29*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *37*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ТАДЖИКАЭРОНАВИГАЦИЯ»

Дипломатия воздушных границ одновременно проста и сложна. Рассказываем, как ГУП «Таджикаэронавигация» взаимодействует со смежными центрами ОВД соседних стран: в чем особенности обслуживания делегированной зоны в РПИ Кабул и нюансы передачи ВС в/из Китая, как строится сотрудничество с коллегами из Узбекистана и Кыргызстана.

## Кропотливая работа

Обеспечение безопасного, своевременного и эффективного воздушного движения в регионе Центральной Азии требует постоянного развития и укрепления межгосударственного сотрудничества между службами ОВД. В часто изменяющихся условиях международных полетов и транзитного потока, усложнения маршрутов и необходимости быстрого реагирования на чрезвычайные ситуации, страны региона реализуют комплекс мер по стандартизации процедур, развитию автоматизированных систем обмена данными, укреплению межсистемного взаимодействия. Ключевым фактором такого взаимодействия является согласование процедур передачи УВД на границах и внутри территорий, создание единого информационного пространства, которое обеспечивает точность, своевременность и надежность обмена данными.



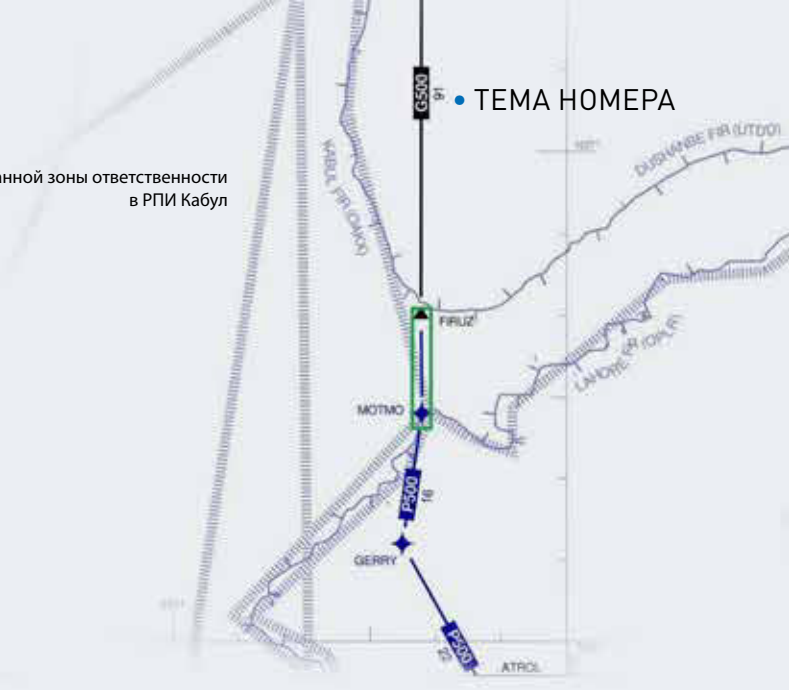



Схема делегированной зоны ответственности в РПИ Кабул

ГУП «Таджикаэронавигация», провайдер аэронавигационного обслуживания в Республике Таджикистан, строит сотрудничество со службами ОВД смежных государств (Узбекистан, Кыргызстан, КНР и Афганистан) на основе двусторонних соглашений о процедурах взаимодействия между центрами ОВД, меморандумов о взаимодействии и взаимопонимании. Партнерство с соседними странами – это не только координация полетов в Центральноазиатском регионе, но и совместная кропотливая работа по оптимизации существующих и разработке новых маршрутов ОВД, направленных на выгоду авиакомпаний в части уменьшения времени полетов ВС, расхода топлива, сокращения выбросов $CO_2$.

## РПИ Кабул: 12 миль контроля

В связи с прекращением ОВД в РПИ Кабул часть воздушного пространства над территорией Афганистана, точнее 12 морских миль маршрута ОВД P-500 от точки FIRUZ на границе между Таджикистаном и Афганистаном до точки MOTMO на границе с Пакистаном и Афганистаном, делегирована РЦ Душанбе в соответствии с Планом действий на случай непредвиденных обстоятельств. На сегодняшний день это единственный безопасный маршрут ОВД, где районный центр Душанбе всем ВС предоставляет диспетчерское обслуживание. Координация полетов на данном маршруте проводится напрямую с диспетчерами РЦ Исламабад по каналам телефонной связи, при необходимости также используется канал АФТН. Эти непростые вопросы взаимодействия ГУП «Таджикаэронавигация» считает одними из наиболее важных в расширении международного сотрудничества.

## РЦ Урумчи: история трассы L-181

Что касается взаимодействия с районным центром Урумчи (Китай), проект открытия новой трассы между Таджикистаном и Китаем реализован при поддержке правительств двух стран. Правда, для этого понадобилось несколько лет.

Работа над открытием новой трассы должна была начаться после 15 января 2008 года, даты подписания двустороннего соглашения между правительствами Республики Таджикистан и Китайской Народной Республики в области гражданской авиации. Однако до 2017 года сотрудничество между двумя странами в сфере авиасообщения не велось, хотя проводились многократные переговоры. Для реализации проекта Таджикаэронавигация провела значительную работу по техническому оснащению восточной части региона: вблизи госграницы установлены две антенны ADS-B для повышения надежности радиолокационного покрытия, УКВ-ретранслятор для увеличения дальности и надежности связи «воздух–земля» и станция DME для улучшения работы экипажей ВС.

После решения всех технических моментов оставался вопрос создания буферной зоны для перехода ВС от метрической системы отчетов на футовую и наоборот. Договорились установить данную зону на территории Таджикистана. Итогом всей работы стало открытие 28 декабря 2023 года маршрута L-181, соединяющего Таджикистан и Китай. Трасса проходит в отдаленных районах двух стран и имеет спецификацию RNP-4.

## Регион особого доверия

ГУП «Таджикаэронавигация» и ГУП Центр «Узаэронавигация» тесно взаимодействуют и строят деловые отношения на доверительной основе. Предприятия подписали Соглашение о процедурах взаимодействия и координации между районами ОВД Ташкент и Душанбе. Например, в августе этого года руководящий состав и специалисты служб ОВД не только обсудили вопросы внедрения единой абсолютной высоты и эшелона перехода в воздушном пространстве двух стран, но и поделились своим опытом.

Внедрение данных процедур играет ключевую роль в обеспечении безопасности полетов в регионе Центральной Азии, направлено на исключение ошибок при определении высот экипажами, снижение нагрузки на пилотов при изменении настроек высотомеров во время захода на посадку. При этом требуется внести изменения в структуру и классификацию воздушного пространства, чтобы повысить его рациональное использование, координировать действия с соседними государствами.

Сотрудничество ГУП «Таджикаэронавигация» и ГП «Кыргызаэронавигация» находится на новом этапе и также строится на основе добрососедства и партнерства. Весной 2025 года предприятия обменялись рабочими визитами. В рамках открытия рейса Душанбе – Бишкек представители Таджикаэронавигации посетили Кыргызаэронавигацию. Итогом стало подписание меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве. В ходе ответного визита в Душанбе подписано соглашение о сотрудничестве и координации полетов между центрами ОВД Душанбе и Ош.

Так, в содружестве с коллегами из соседних стран, шаг за шагом расширяя сотрудничество, Таджикаэронавигация дает воздушным судам зеленый свет. ATC+

**Фото предоставлены ГУП «Таджикаэронавигация»**

# ATM: SAFE SKY

## Первая в Центральной Азии национальная платформа для безопасной интеграции БПЛА в единое воздушное пространство



**Государственное унитарное предприятие**
**ЦЕНТР «УЗАЭРОНАВИГАЦИЯ»**

- **Обслуживаемое воздушное пространство** – *480 000 км²*
- **Маршруты ОВД** – *145 (70 зональных/75 традиционных)*
- **Общая протяженность маршрутов** – *44 337 км*
- **Воздушных коридоров с сопредельными странами** – *64*
- **Аэропортов в Республике Узбекистан** – *20*

UZAERONAVIGATION

Специалисты ГУП Центр «Узаэронавигация» разработали и усовершенствовали программное обеспечение для мониторинга беспилотников в воздушном пространстве страны. Теперь операторы БПЛА могут запрашивать и получать разрешение на выполнение полетов с помощью мобильного приложения.

### Шаг в будущее

В условиях стремительного роста числа беспилотных летательных аппаратов и сверхлегких ВС обеспечение безопасности и координации полетов – одна из ключевых задач служб аэронавигации по всему миру. Центр «Узаэронавигация», демонстрируя технологическое лидерство в регионе, разработал и внедрил инновационную национальную платформу ATM: Safe Sky. Эта система стала первым в Центральной Азии решением, предназначенным для цифрового планирования, согласования и контроля полетов БПЛА.

### С региональным потенциалом

Система ATM: Safe Sky, созданная полностью отечественными специалистами, отражает стратегический курс Узбекистана на цифровую трансформацию управления воздушным пространством. Ее главная цель – обеспечить безопасную и упорядоченную интеграцию беспилотников в общую структуру воздушного движения. Платформа автоматизирует процессы согласования, минимизирует риски столкновений и предоставляет полную информацию о полете в режиме реального времени.

Для обеспечения широкой доступности для всех участников – от операторов БПЛА до органов государственного надзора – система функционирует как в веб-версии, так и в виде мобильного приложения, доступного на iOS и Android.

### Ключевые функции

Мобильное приложение ATM: Safe Sky значительно упрощает взаимодействие операторов с системой. Оно позволяет в кратчайшие сроки подавать заявки на полеты, выбирать и согласовывать маршруты с помощью интерактивной карты, а также отслеживать статус поданных запросов. Интуитивно понятный интерфейс делает процесс максимально удобным для пользователей.

### Испытания и внедрение

Среди ключевых функций системы, которые уже прошли успешные испытания и находятся на этапе внедрения, можно выделить:

- *Онлайн-трекинг и геофенсинг*

Внедрение функций онлайн-трекинга положения БПЛА в реальном времени и автоматического контроля соблюдения границ полетных зон (геофенсинга) предоставит диспетчерам полный контроль над полетами и обеспечит автоматическое соблюдение установленных координат.

- *Система предупреждения о конфликтах*

Автоматизированная система мониторинга воздушного пространства анализирует планы полетов и в реальном времени предупреждает операторов о потенциальных конфликтах или пересечении маршрутов в одной зоне и на одной высоте.

• *Система пуш-уведомлений*

Внедрение системы оперативного информирования, позволяющей диспетчеру отправлять мгновенные уведомления оператору в случае отклонения БПЛА от заявленных координат, нарушения плана полета или в случае временного ограничения на полет, а также необходимости передачи иной информации, связанной с выполнением полетов, или при возникновении непредвиденных ситуаций.

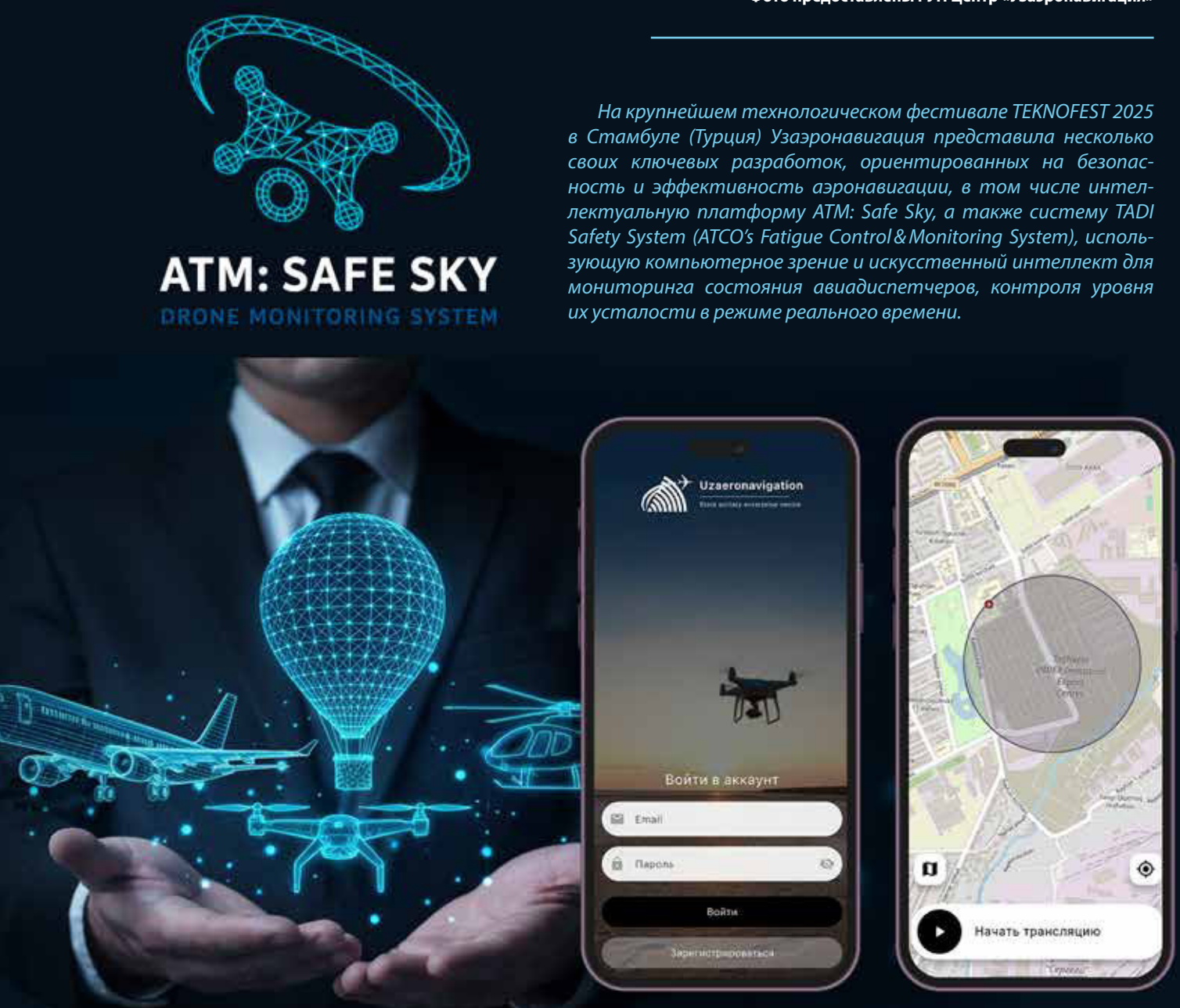
Внедрение этих функций превратит ATM: Safe Sky в полноценную цифровую основу для управления беспилотными полетами, обеспечивая высокий уровень безопасности и контроля.

## Вектор развития

ATM: Safe Sky – это не просто технологическая разработка, а стратегический шаг к созданию устойчивой цифровой авиационной инфраструктуры. Система формирует необходимую правовую и техническую базу для безопасного использования беспилотников, создавая условия для развития новых отраслей экономики.

Запуск платформы подчеркивает значимую роль Узбекистана в области цифровизации управления воздушным пространством и внедрения смарт-регулирования. Центр «Узаэронавигация» продолжает реализацию стратегических инициатив по интеграции инноваций, обеспечивая устойчивое развитие авиационной отрасли страны в условиях новой цифровой реальности. ATC

**Фото предоставлены ГУП Центр «Узаэронавигация»**




*На крупнейшем технологическом фестивале TEKNOFEST 2025 в Стамбуле (Турция) Узаэронавигация представила несколько своих ключевых разработок, ориентированных на безопасность и эффективность аэронавигации, в том числе интеллектуальную платформу ATM: Safe Sky, а также систему TADI Safety System (ATCO's Fatigue Control & Monitoring System), использующую компьютерное зрение и искусственный интеллект для мониторинга состояния авиадиспетчеров, контроля уровня их усталости в режиме реального времени.*

# ЛУЧШИЕ ИЗ СЛУЖБЫ УВД

## соревновались в Санкт-Петербурге

Финал Всероссийского конкурса профессионального мастерства диспетчеров по управлению воздушным движением ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» – это три дня насыщенной работы жюри и, конечно, главных участников мероприятия – авиадиспетчеров.

За звание лучших боролись 29 конкурсантов, представлявших 14 филиалов Предприятия со всей страны – от Камчатки до Мурманска, – специалисты, доказавшие свой высокий класс на региональных этапах.

Конкурс проходил на базе СПбГУ ГА, задания готовил учебно-преподавательский состав кафедры УВД университета. Практические задания составлялись с учетом требований международного отраслевого стандарта и рекомендуемых практик ОрВД. Участников оценивали члены конкурсной комиссии: опытные специалисты Госкорпорации по ОрВД, представители Росавиации, отраслевых профсоюзов, профильных образовательных организаций.

Конкурс состоял из четырех туров: «Домашнее задание», «История гражданской авиации России», «Теоретические знания» и «Практические навыки». Конкурсанты отвечали на вопросы из различных областей профессиональных знаний, выполняли практические задания на комплексном диспетчерском тренажере, в рамках тура «Домашнее задание» представили свое видение актуальных вопросов УВД и предложения по их решению.

Старший диспетчер УВД службы движения АДЦ ЕС ОрВД (Тюмень) Владимир Локотаев про свое домашнее задание сказал так: «Я наглядно показал, что в нашей профессии мелочей не бывает: решение, на первый взгляд, небольших проблем, скажем, перегруженные и интуитивно сложные к восприятию интерфейсы программы, не только позволяет упредить неочевидные факторы опасности, но и открывает неожиданные возможности, например, реализовать автоматическую передачу предупреждений по аэродрому – их в большинстве центров передают голосом каждому экипажу».

Диспетчер ОНУВД службы движения АДЦ Челябинского центра ОВД филиала «Аэронавигация Урала» Максим Потеряев проанализировал зарубежный опыт использования воздушного пространства и выразил надежду, что его анализ будет полезен для госкорпорации при реорганизации и оптимизации воздушного пространства, разработке новых схем полетов.

Конкурс профессионального мастерства – это возможность не только проверить уровень подготовки авиадиспетчеров, но и показать свои навыки и умения, обменяться опытом. Большинство участников отметили сложность практических заданий на тренажере, а к самому важному конкурсанты отнесли коммуникацию между собой.

«Особенно ценным для меня стало общение с коллегами со всей страны, членами конкурсной комиссии. Каждый из них – это профессионал с обширными знаниями, колоссальным опытом работы», – поделился своим мнением диспетчер ОНУВД регионального центра ЕС ОрВД (Новосибирск) Артем Ломакин.

«Совершенствование профессиональной подготовки диспетчеров УВД – одна из важнейших задач отрасли. Ее уровень во многом определяет уровень безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства. Достаточно сложно было оценивать конкурсантов, поскольку они лучшие в своих филиалах и прошли большой путь, чтобы попасть на финал. Каждый филиал может гордиться сво-








ими участниками», – сказал председатель конкурсной комиссии, заместитель директора по ОрВД и использованию воздушного пространства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Вениамин Луговой на торжественной церемонии подведения итогов.

По результатам конкурса победителями стали Артем Ломакин, филиал «Аэронавигация Западной Сибири» (1-е место), Полина Шуйтасова (2-е место) и Даниил Ермолов (3-е место) – оба из филиала «Аэронавигация Северо-Запада». Они представляли Госкорпорацию по ОрВД на международном конкурсе профессионального мастерства авиадиспетчеров предприятий по аэронавигационному обслуживанию – членов Координационного Совета «Евразия» *(об этом событии читайте в номере)*.

**Отмечены также специалисты, показавшие лучший результат в отдельных номинациях:**

• *«Теоретические знания»* – Глеб Чурсин, филиал «Аэронавигация Западной Сибири»;

• *«Практические навыки»* – Сергей Чадин, филиал «Аэронавигация Центральной Сибири»;

• *«История гражданской авиации России»* – София Моор, филиал «Аэронавигация Северо-Востока»;

• *«Домашнее задание»* – Владимир Локотаев, филиал «Аэронавигация Севера Сибири».

Победителю, призерам и номинантам вручены дипломы, грамоты, денежные сертификаты и памятные призы от представителей отрасли. ATC








# ЛУЧШИЕ ИЗ СЛУЖБЫ ЭРТОС

## соревновались в Красноярске

«Не место к голове, а голова к месту» – эта народная поговорка отражает суть прошедшего на базе филиала «Аэронавигация Центральной Сибири» финала Всероссийского конкурса профессионального мастерства инженерно-технического персонала служб ЭРТОС. За право называться лучшими соревновались 52 участника из 15 филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Инженеры, техники по радионавигации, радиолокации и связи соревновались в четырех номинациях: теоретические тесты, практические задания – такие как монтаж и пайка радиокомпонентов, метрологические измерения, в туре «Домашнее задание» были представлены идеи и разработки по решению актуальных задач.

Председатель конкурсной комиссии, директор по стратегическому развитию, эксплуатации и технической политике Госкорпорации по ОрВД Анатолий Пименов на торжественной церемонии подведения итогов отметил высокий уровень подготовки участников.

Называем имена победителей по номинациям.

- **«Средства наблюдения»**

Первое место занял Александр Гунин из Петропавловск-Камчатского центра ОВД, филиал «Камчатаэронавигация». Второе и третье – Денис Кудрин, служба ЭРТОС (Самара), филиал «Аэронавигация Центральной Волги», Виктор Полковский, служба ЭРТОС (Иркутск), филиал «Аэронавигация Восточной Сибири».

- **«Средства радионавигации и посадки»**

Победил Константин Кущ, служба ЭРТОС (Красноярск), филиал «Аэронавигация Центральной Сибири». Призерами стали Дмитрий Попов, Кировский центр ОВД, филиал «Аэронавигация Урала», Владимир Яковлев, Сахалинский центр ОВД, филиал «Аэронавигация Дальнего Востока».

- **«Средства авиационной электросвязи»**

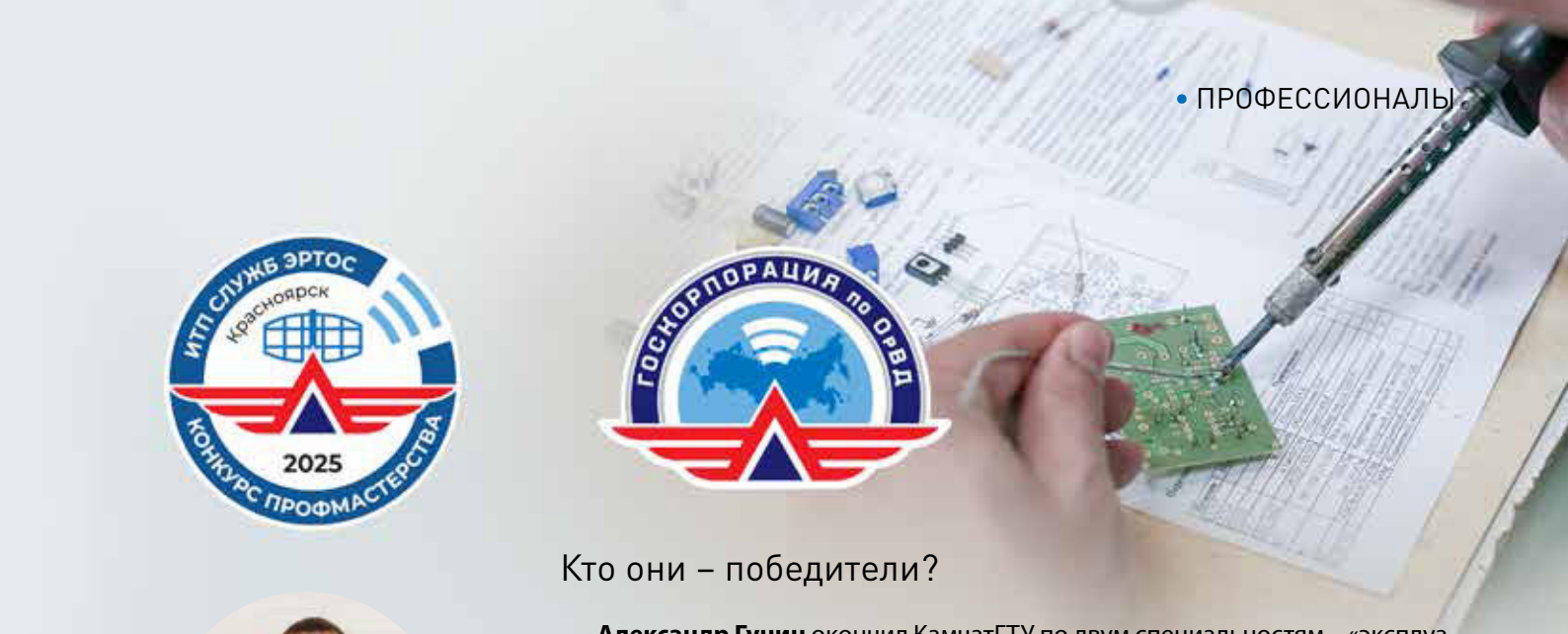
Первое место завоевал Денис Овчинников из Туринского центра ОВД, филиал «Аэронавигация Центральной Сибири». Второе и третье места – у Андрея Долгова, Новосибирский центр ОВД, филиал «Аэронавигация Западной Сибири», Егора Нестерова, Южный центр ОВД, филиал «Аэронавигация Юга».

- **«Системы и средства автоматизации УВД»**

Анатолий Чащевой из Башкирского центра ОВД, филиал «Аэронавигация Центральной Волги», занял первое место; второе – Дмитрий Карелин из Якутского центра ОВД, филиал «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири»; третье – Сергей Нефедов, Абаканский центр ОВД, филиал «Аэронавигация Центральной Сибири».

С домашним заданием отлично справился Алексей Никитин из Шереметьевского центра ОВД, филиал «МЦ АУВД». Победителем в теоретической подготовке признан Илья Старков, служба ЭРТОС (Иркутск), филиал «Аэронавигация Восточной Сибири». Лучшие практические навыки показал Евгений Антонов, Комсомольский-на-Амуре центр ОВД, филиал «Аэронавигация Дальнего Востока».





## Кто они – победители?



**Александр Гунин** окончил КамчатГТУ по двум специальностям – «эксплуатация судовых энергетических установок» и «техническая эксплуатация транспортного радиооборудования». В филиале «Камчатаэронавигация» трудится с 2010 года: начинал техником электротехнического обеспечения полетов на объекте ОРЛ-Т, совмещенном с ПМРЦ, работал техником по радионавигации, радиолокации и связи, с 2021 года – инженер по радионавигации, радиолокации и связи Петропавловск-Камчатского центра ОВД. В свободное время предпочитает пешие походы, увлекается 3Д-моделированием и 3Д-печатью.

**Константин Кущ** окончил магистратуру в Сибирском федеральном университете. Специализировался на разработке устройств мониторинга подвижных объектов, проектировании слаботочных сетей и автоматизации. С 2017 года работает инженером по радионавигации, радиолокации и связи службы ЭРТОС филиала «Аэронавигация Центральной Сибири». Занимается ремонтом и калибровкой средств измерений. В конкурсе профмастерства участвовал второй раз: в 2018-м занял второе место. Увлекается туризмом.

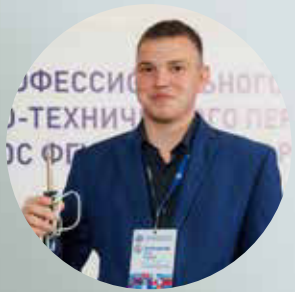




**Денис Овчинников** в 2022 году с отличием окончил Санкт-Петербургский государственный университет ГА по специальности «техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования» и устроился в Туринский центр ОВД техником по радионавигации, радиолокации и связи. Заочно учится в Сибирском государственном университете науки и технологий. Любит путешествовать, член спортивной команды «Аэропорт Тура».

**Анатолий Чащевой** в 2021 году окончил Санкт-Петербургский государственный университет ГА по специальности «эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения» и устроился работать в Башкирский центр ОВД инженером по радионавигации, радиолокации и связи группы технической эксплуатации КСА УВД. Принимал участие в мероприятиях по вводу в эксплуатацию оборудования КСА НКАД «Вега».





В рамках конкурса филиал «Аэронавигация Центральной Сибири» учредил специальную номинацию «Золотой паяльник», победителем в которой за лучшее выполнение конкурсного задания по пайке и монтажу радиокомпонентов стал **Ильяс Ахметдинов,** инженер по радионавигации, радиолокации и связи службы ЭРТОС Бугульминского центра ОВД, Аэронавигация Центральной Волги. ATC

# НУЖНО ЛИ ВНЕДРЯТЬ VATSIM и IVAO

## в образовательные программы подготовки авиационных специалистов

Современное образование, связанное с подготовкой авиационных специалистов, сталкивается с необходимостью адаптации к стремительному развитию технологий и стандартов в отрасли. Особенно это актуально для подготовки диспетчерского состава, где критически важными являются не только теоретические знания, но и практические навыки работы в условиях, приближенных к реальным.



**Владимир НЕЧАЕВ,**
заведующий кафедрой УВД МГТУ ГА,
доцент, кандидат исторических наук



**Тарас СЕДИКОВ,**
диспетчер ПИВП ГЦ ЕС ОрВД
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»,
магистр МГТУ ГА

Одной из ключевых проблем традиционного обучения является ограниченный доступ обучающихся к средам, имитирующим реальные условия воздушного движения. Использование виртуальных авиационных сетей, таких как VATSIM или IVAO, открывает новые возможности для совмещения теоретической и практической систем подготовки, позволяя студентам получать опыт при взаимодействии в виртуальной среде с реальными сценариями воздушного движения.

Управление воздушным движением – сложный процесс с высоким уровнем ответственности, требующий высокой квалификации специалистов. На сегодняшний день существуют такие сервисы, как VATSIM (Virtual Air Traffic Simulation Network) – общедоступная специализированная международная сеть, созданная энтузиастами виртуальной авиации, решающая задачу воссоздания реальных процедур взаимодействия экипажей воздушных судов и авиадиспетчеров, и IVAO (International Virtual Aviation Organisation) – некоммерческая ассоциация, управляющая бесплатной сетью онлайн-моделирования полетов.

После бесплатной регистрации пользователи могут подключаться к сети либо в качестве виртуального авиадиспетчера, либо пилота и взаимодействовать друг с другом, используя реальные авиационные процедуры, фразеологию и методы регулирования воздушного движения. Ресурсы и программное обеспечение таких сетей всегда будут предоставляться бесплатно, так как организационные расходы покрываются за счет частных пожертвований и корпоративного спонсорства.

Внедрение таких сетей в программу учебных заведений гражданской авиации в качестве дополнения к тренажерной подготовке позволит повысить качество обучения, улучшит профессиональные навыки коммуникации и способность своевременно принимать решения в сложных ситуациях, получая практический опыт работы.

Виртуальные организации гражданской авиации объединены по всему миру с помощью серверов. Как и в реальности, все воздушное пространство разделено на региональные зоны, ответственность за которые лежит на определенных диспетчерских пунктах.



Для повышения профессиональной подготовки персонала УВД в учебных заведениях предлагается использовать виртуальную сеть в качестве дополнения для практических занятий со студентами, что позволит создать среду, максимально приближенную к реальным условиям работы диспетчеров УВД.

В сети каждый участник выбирает роль и выполняет свои обязанности, на основании принятых руководящих документов внутри сети . В деятельности сети принимают участие:

– пилоты, управляющие ВС;

– диспетчеры, осуществляющие непосредственное УВД, и диспетчеры-инструкторы;

– представители администрации, обеспечивающие повседневную деятельность сети, организовывающие работу инфраструктуры и формулирующие нормативные документы и правила.

Управление воздушным движением в сетях VATSIM и IVAO осуществляется в программах Euroscope и Aurora соответственно, которые очень схожи с программным обеспечением диспетчерского тренажера «Синтез» – наиболее популярного в учебных заведениях гражданской авиации. Основное преимущество программ – настройка интерфейса по своему удобству. Далее приведены примеры программы Aurora *(снимки 1 и 2)*.

Одним из ключевых элементов сетей является систематическая организация мероприятий, направленных на поддержание интереса участников и обогащение их опыта. Эти события охватывают различные районы полетной информации.

## Предложения по внедрению

Для повышения профессиональной подготовки персонала УВД в учебных заведениях предлагается использовать виртуальную сеть в качестве дополнения для практических занятий со студентами, что позволит создать среду, максимально приближенную к реальным условиям работы диспетчеров УВД. Такой подход поможет улучшить качество подготовки будущих специалистов УВД и повысить их готовность к работе в реальной воздушной обстановке.

Более того, использование данных сетей в учебных заведениях позволит будущим специалистам из разных городов взаимодействовать друг с другом, что способствует развитию сотрудничества между учебными заведениями, приводя к созданию новых научных проектов – то есть студенты смогут обмениваться опытом и знаниями, изучать различные подходы к решению задач в области УВД, что, в свою очередь, может привести к формированию глобальных сообществ профессионалов, объединенных общими целями и интересами.

## Преимущества

Важность подготовки высококвалифицированных авиадиспетчеров невозможно переоценить, ведь от их профессионализма зависит безопасное, упорядоченное и экономичное движение воздушных судов на земле и в воздухе с целью предотвращения их столкновения, а в особых случаях возможность оказания экипажу ВС квалифицированной помощи.

Традиционные методы обучения профессии авиадиспетчера, к сожалению, не всегда обеспечивают достаточный уровень практических навыков у выпускников. Между тем, внедрение сетей VATSIM и IVAO несет следующие преимущества:

– студенты смогут получать возможность практиковаться в условиях, максимально приближенных к реальным, что позволит лучше понимать процессы УВД; применять теоретические знания, полученные на лекциях, на практике, и совершенствовать практические навыки, полученные в процессе тренажерной подготовки;

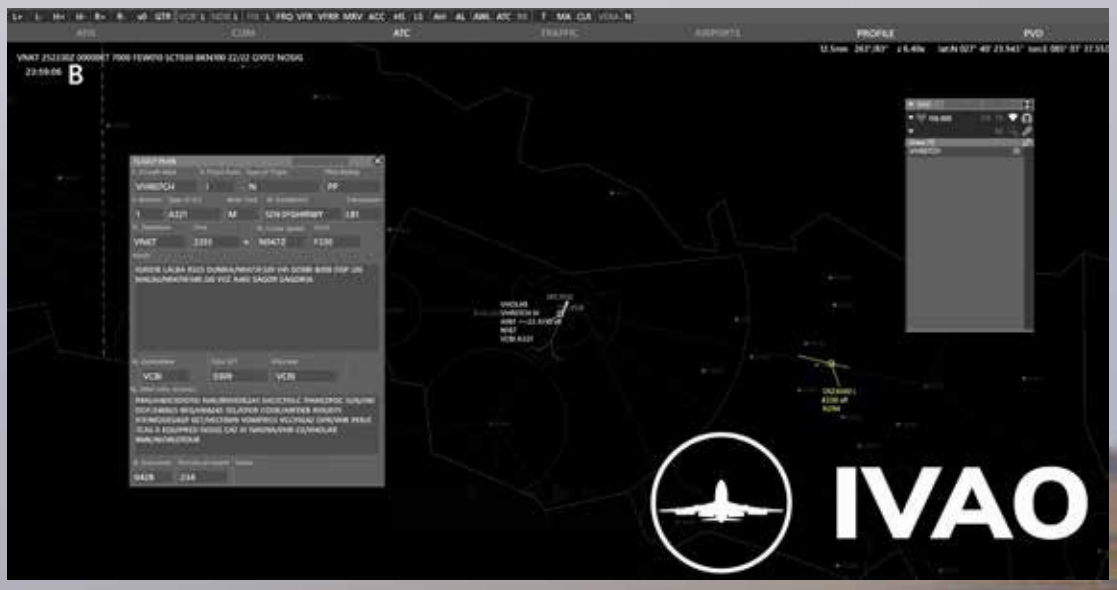
– работа в сети требует активного взаимодействия между участниками. Предположим, что диспетчерских пунктов на мероприятии будет много – это позволит обучающимся сотрудничать с другими участниками, имитируя работу настоящей службы движения, будет

ПРОДОЛЖЕНИЕ →

> Чтобы диспетчерские тренировки проходили полноценно, важно привлекать не только студентов, но и виртуальных пилотов из разных стран.




Снимок 1. Сеть IVAO. Программа Aurora. Международный аэропорт Пудун (ZSPD), Китай. Диспетчерский пункт «Вышка».
Источник: https://www.ivao.aero/softdev/software/aurora.asp




Снимок 2. Сеть IVAO. Программа Aurora. Международный аэропорт им. Трибхувана (VNKT), Непал. Диспетчерский пункт «Вышка».
Источник: https://www.ivao.aero/softdev/software/aurora.asp

способствовать развитию навыков командной работы и коммуникации, поможет развить навыки принятия решений, необходимых для успешной работы авиадиспетчером;

– сеть позволит сократить в тренажерных классах автоматизированные рабочие места, имитирующие пилотов, добавить дополнительные места, где будут располагаться сектора РПИ. Так, например, расширение мест позволит диспетчерам радиолокационного управления и процедурного контроля работать за отдельными рабочими местами;

– такие сети, как VATSIM и IVAO, работают круглосуточно. Создание всеобщей сети в вузах позволит практиковаться в любое время помимо тренажерной подготовки в учебных заведениях. Это означает, что студенты могут продолжать тренировки даже после окончания занятий в учебном заведении, что значительно увеличивает количество времени, которое они могут посвятить практике.

Вопрос привлечения пилотов в сеть для учебных целей остается открытым, ведь не всегда удастся проработать, например, задачи УВД, связанные с высокой пропускной способностью сектора. Тем не менее, чтобы диспетчерские тренировки проходили полноценно, важно привлекать не только студентов, но и виртуальных пилотов из разных стран. Как это сделать? Планирование полетов с учетом часовых поясов увеличивает шансы на активное участие. Можно организовать две волны тренировок: например, одну – для Европы, другую – для Америки и Азии. Заранее составленное расписание позволит пилотам спланировать свое участие, при этом обучающиеся могут получить навыки планирования использования воздушного пространства, что пригодится им в будущем.

Если VATSIM или IVAO становится частью образовательной программы, то студентам нужны стимулы для активного участия. Что может их мотивировать?

Учебные сессии таких сетей необходимо официально включить в программы подготовки будущих диспетчеров и пилотов. Участие можно оформить в виде сертификатов, подтверждающих практический опыт работы в виртуальном небе. Это может быть полезно для резюме будущих авиадиспетчеров и пилотов. Для самых активных участников вузы могут назначать денежные вознаграждения или иметь договоренность с партнерами о предоставлении скидок на авиационные симуляторы, книги или необходимое оборудование.

## Выводы

Внедрение сетей VATSIM и IVAO в образовательные программы подготовки авиационных специалистов позволит начинающим диспетчерам УВД оперативно овладеть правилами и порядком фразеологии радиообмена, научиться выявлять и предотвращать потенциальные конфликтные ситуации, эффективно выстраивать очередность ВС для оптимизации потока воздушного движения, а также развивать автоматизм действий и навыки командной работы. ATC✈



# НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО!

2025-й – особенный год в истории нашей страны. Год празднования 80-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. наполнен множеством масштабных событий, посвященных подвигу советского народа. В честь этой знаменательной даты и в целях сохранения исторической преемственности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» проведен целый ряд мероприятий, посвященных 80-летию Великой Победы.

Все подразделения Предприятия – от Калининграда до Петропавловска-Камчатского – провели мероприятия, включающие уникальные культурные проекты, в которых приняли участие не только работники Госкорпорации, но и их дети и даже внуки!

Здания были украшены символикой праздника, тематическими баннерами, флагами и растяжками, а холлы стали местом проведения выставок, посвященных ветеранам Великой Отечественной войны, работавшим в аэронавигации, с размещением военных фотографий и исторической информации, демонстрацией видеороликов, повествующих о роли авиации в военные годы.

Для детей и внуков работников Предприятия организованы творческие конкурсы, участие в которых позволило молодому поколению ощутить принадлежность к большой семье победителей, сформировать осознанное отношение к празднику Победы.

На протяжении всего года работники участвовали в мемориальных и патриотических акциях, в возложении венков и цветов к памятникам, посвященным событиям Великой Отечественной войны, к местам воинских захоронений, помогали в облагораживании могил ветеранов, а также поддержали проведение таких всероссийских акций, как «Бессмертный полк», «Сад памяти», «Георгиевская ленточка», «Свеча памяти», «Диктант Победы», «Окна Победы» и т. д.

Частью мероприятий стали спортивные соревнования. Спартакиады, лыжные виды спорта, большой теннис, мини-футбол, волейбол, городские забеги, бильярд, хоккей, катание на коньках, стендовая стрельба, восхождение на горные вершины – не перечесть спортивных состязаний, в которых наши работники приняли участие и одерживали победы!



Выставочная экспозиция в генеральной дирекции, посвященная 80-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.

# Бессмертный полк

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

ОНИ ДОЛЖНЫ ИДТИ ПОБЕДНЫМ СТРОЕМ
В ЛЮБЫЕ ВРЕМЕНА




В честь великого праздника подразделения Госкорпорации по ОрВД организовали масштабные автопробеги. Так, работники филиала «Крымаэронавигация» провели автопробег к мемориалу «Партизанская шапка», посвященному героям-партизанам, сражавшимся против фашистских захватчиков. В филиале «Камчатаэронавигация» присоединились к автопробегу, стартовавшему у Мемориала елизовчанам – участникам Великой Отечественной войны. Маршрут пролегал через населенные пункты Елизовского района – Пограничный, Вулканный, Николаевка, Нагорный. Конечной точкой стал поселок Пионерский, где прошла церемония награждения победителей и участников автопробега «Спасибо деду за Победу!».

Коллеги из филиала «Аэронавигация Западной Сибири» сами организовали автопробег «Память без границ» по маршруту Новосибирск – Усть-Каменогорск – Новосибирск, преодолев 2 500 км. В конце каждого автопробега его участники возлагали цветы к мемориалам и памятникам, почтив память павших минутой молчания.

Авиаторам принадлежит особое место в истории. Они сражались в воздушных боях, прикрывали наземные войска, и каждый их вылет приближал долгожданную Победу. Без их труда небо не стало бы нашим. По инициативе филиала «Аэронавигация Юга» к 80-летию Великой Победы переиз-

ПРОДОЛЖЕНИЕ →



дана выпущенная в 2010 году книга «И небу было жарко!» с воспоминаниями легендарного летчика-истребителя, Героя Советского Союза Василия Дрыгина, работавшего в послевоенные годы авиадиспетчером. На презентации присутствовали представители правительства Ростовской области, командования 4-й гвардейской Краснознаменной армии ВВС и ПВО, авиакомпании «Азимут», студенты Ростовского филиала МГТУ ГА, детско-юношеского военно-патриотического движения «Юнармия», работники филиала, а также Герой Российской Федерации Валерий Михайлович Горбенко.

В течение года в структурных подразделениях Предприятия организовывались экскурсии в места воинской славы и музеи, посвященные Великой Отечественной войне, а в филиале «Аэронавигация Урала» появился собственный музей Победы. Торжественное открытие музея состоялось в здании регионального центра ЕС ОрВД (Екатеринбург). Здесь собраны уникальные артефакты с полей сражений: оружие, личные вещи солдат, медальоны, диорамы воздушных боев, создан даже интерактивный блиндаж. Отдельный раздел посвящен специальной военной операции. Экспонаты стали живыми свидетельствами тех страшных лет, а поделки детей работников филиала доказывают, что память живет в новых поколениях.

В генеральной дирекции открыла двери выставочная экспозиция, посвященная 80-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Экспозиция представляет собой многогранный портрет истории Великой Отечественной войны. Центральным элементом выставки стал макет самолета Ли-2. Изначально созданный как транспортный, в годы войны он проявил себя как универсальный, а главное – надежный боец. Именно Ли-2 совершил два знаковых рейса, ознаменовавших окончание войны: сначала доставил из Берлина в Москву Акт о капитуляции Германии, а затем – Знамя Победы.

На мемориальном стенде увековечены имена Героев Советского Союза и Российской Федерации, работников структурных подразделений Госкорпорации по ОрВД, а с помощью интерактивного дисплея в рамках акции «Бессмертный полк» можно узнать о ветеранах войны – родственниках сотрудников Предприятия.




Открытие мемориальной доски,
филиал «Аэронавигация Центральной Сибири»

В рамках экспозиции представлена и подборка плакатов, отражающих ключевые этапы войны. Каждый из плакатов – это художественный манифест эпохи, передающий эмоции, надежды и силу духа советских граждан. Другим важным элементом экспозиции стали исторические фотографии. Ряд начинается с кадра, сделанного 22 июня 1941 года, на котором застывшие у репродуктора люди слушают сообщение о начале войны, а завершается кадром с Парада Победы 1945 года – триумфа героизма и стойкости. Фотографии отражают не только наиболее значимые моменты истории Отечественной войны, но и обыденную жизнь советских граждан как на фронте, так и в тылу.

Особые эмоции вызывают витрины с вещами, переданными работниками Предприятия. Многие предметы сохранили следы войны – потертости, трещины, вмятины от осколков. Это не просто экспонаты, а настоящие свидетели эпохи, сохранившие шрамы битв, память о подвиге защитников Отечества.

Данная выставка – не только дань памяти героизму наших соотечественников, но и напоминание о цене мира. Все представленные экспонаты объединяет одно: они не дают превратить войну в миф. Победа складывалась из миллионов судеб – тех, кто воевал, трудился, ждал. И пока мы помним об этом, их история, их подвиг остаются живыми.

Одним из масштабных проектов Госкорпорации по ОрВД, направленных на сохранение памяти о героях, защищавших Родину, стала установка мемориальных досок. Задача проекта – отдать дань уважения подвигам ветеранов и увековечить их вклад в историю страны и гражданской авиации. Мемориальная доска стала символическим мостиком между поколениями, подчеркивая преемственность традиций, мужества и чести. Поэтому в рамках празднования 80-летия

Возложение цветов к Вечному огню,
филиал «Аэронавигация Восточной Сибири»





Работа участника творческого конкурса,
филиал «Камчатаэронавигация»





Участие в акции «Победа»,
филиал «Аэронавигация Северо-Востока»



Праздничное шествие 9 мая,
филиал «Аэронавигация Севера Сибири»



Автопробег,
филиал «Крымаэронавигация»

Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. принято решение об открытии мемориальных досок не только Героям Советского Союза, но и Героям Российской Федерации, работавшим и работающим на Предприятии. Открытие мемориальных досок проходило в торжественной атмосфере с приглашением родственников Героев, возложением цветов.

Великая Отечественная война оставила неизгладимый след в истории нашей Родины. Сейчас как никогда память о подвигах предков приобретает особую значимость. Наши ветераны-авиаторы заслужили особое уважение потомков. Они стали для нас примером мужества, героизма, самоотверженности. Благодаря их храбрости советская авиация внесла огромный вклад в общую победу над фашизмом.

У времени своя память – история, которая сохраняет прошлое, воспитывая патриотизм, укрепляя национальную идентичность. И наш долг – сохранить историческую правду, чтить тех, кто отдал жизнь за освобождение страны. Предприятие и его работники гордятся героями Великой Отечественной войны. Память об их подвигах останется жить в наших сердцах, а их пример станет вечным источником вдохновения и гордости для каждого.

Никто не забыт, ничто не забыто! ATC




Книга «И небу было жарко!»,
переизданная по инициативе
филиала «Аэронавигация Юга»




Баннер «80 лет – Победа!»
на КДП в Екатеринбурге,
филиал «Аэронавигация Урала»






# Я помню! Я горжусь!

2025 год посвящен важнейшей дате в нашей истории – 80-летию Великой Победы! Вся страна вспоминает своих героев – у нас нет ни одной семьи, кого бы не коснулись события военных лет. В честь памятной даты ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» организовано большое количество мероприятий, направленных на сохранение памяти о Великой Победе, воспитание патриотизма, уважения к подвигу героев Великой Отечественной и гордости за достижения нашей страны. Одним из таких мероприятий стал детский конкурс открыток «Я помню! Я горжусь!», организованный генеральной дирекцией.

Основной задачей конкурса было побудить детей к творческому самовыражению и познакомить их с важнейшими событиями Великой Отечественной войны. Его участниками стали дети от 6 до 18 лет.

Придерживаясь обозначенных номинаций – «80 лет Великой Победе», «На безымянной высоте», «Вечная Слава Героям», – они создали уникальные открытки, отражающие их понимание патриотизма, силы духа и памяти о героях.

В своих работах конкурсанты использовали различные материалы: краски, карандаши, аппликацию. Главное, что каждый участник вложил в свое творение душу, смог передать чувства и мысли, что значит для них Родина и память о тех, кто положил жизнь за ее свободу.

За время проведения конкурса получено более 170 работ от детей и внуков сотрудников Предприятия. По итогам обсуждения каждой работы, учитывая их уникальность и высокий уровень исполнения, жюри приняло единогласное решение признать победителями всех конкурсантов. Ребята получили ценные призы за участие и вклад в сохранение исторической памяти о поколении победителей!

Генеральный директор Госкорпорации по ОрВД Андрей Булин встретился с некоторыми участниками конкурса и вручил ребятам, их родителям дипломы и памятные подарки, поблагодарил за творчество и внимание к истории страны. «Ваши работы – это не просто рисунки, а искренние эмоции и уважение к подвигу наших героев. Спасибо, что храните память и передаете ее через свое искусство», – отметил Андрей Булин.

После официальной части мероприятие продолжилось чаепитием, где юные участники конкурса смогли поделиться своими впечатлениями и творческими идеями.

**С открытками участников можно ознакомиться на сайте ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» www.gkovd.ru** АТС









СПАСИБО ДЕДА
ЗА ПОБЕДУ.
ПОМНЮ ГОРЖУСЬ!
ТВОЙ ПРАПРАВНУК
МАКСИМ


80 лет Побед




80 ЛЕТ ПОБЕДЫ


Полевая
почта
№ 2569




ПОМНИ


80
ПОБЕДА!


МЫ ИЗ БЕРЛИНА

# А. Никулин: «МЫ ЧЕСТНЫ СО ЗРИТЕЛЕМ»

Автор документального цикла «Русский след», сценарист, продюсер, руководитель кинокомпании «Скайфёст». В творческой копилке Алексея НИКУЛИНА немало фильмов, посвященных авиации военной поры, летчикам-героям, найденным самолетам. Наше интервью не только об этом. Оно – о большем. О сохранении исторической памяти поколений о Великой Отечественной войне.

**– Алексей Юрьевич, когда возникла идея создать цикл «Русский след», и сколько фильмов уже выпущено?**

– Историей я увлекаюсь всю жизнь, пишу статьи для журналов и интернет-ресурсов. В 2014 году швейцарским издательством «Паулсэн» издана моя книга «Острова невезения» о существовании на греческих островах в 1770-х русской Архипелагской губернии. Многие годы занимался изучением полевой истории. В 2010–2011 годах по моим сценариям было снято несколько документальных фильмов, после чего главный редактор телеканала «Моя Планета» Николай Табашников предложил придумать цикл, на что я ответил: «А что придумывать? – «Русский след». Цикл документальных фильмов о загадках русской истории, неисчерпаемый источник различных тайн и загадок». В 2012-м вышли первые фильмы. Так что из созданных 50 кинолент половина – из серии «Русский след». Наиболее сложные экспедиции проведены совместно с нашим стратегическим партнером, Русским географическим обществом (РГО), и нашли творческое воплощение в кинолентах «Заоблачный фронт. Битва за Эльбрус», «Алсиб. Хроники воздушной трассы», «Тайна крепости Пиллау», «Восточный бастион» – это недавняя работа, которую мы снимали в 2024–2025 годах на Курильских островах, Камчатке и Сахалине по заказу Президентского фонда культурных инициатив.

**– Фильмы «АлСиб. Хроники воздушной трассы», «Алексей Маресьев», «Они стали небом» – об авиаторах военного времени. Чем привлекла эта тема?**

– Авиация меня заинтересовала как часть военной истории. Много лет назад я вовлек в эту тему сына и отвез его в музей авиации в Монино. И он «заболел» авиацией: стал ездить туда каждые две недели, примкнул к волонтерскому сообществу, поступил в университет, затем армия и Бугурусланское летное училище ГА, сейчас – командир воздушного судна, летает на «Эйрбасе» в Аэрофлоте. Так что авиация – это еще и личная, семейная история.

Несколько лет назад РГО организовало ряд экспедиций, в которых участвовала наша команда – это были поиски самолетов времен Великой Отечественной войны. Так появились документальные фильмы об авиации. Должен сказать, что это огромный пласт нашей истории. И во многом еще не изученный.

**– С чего начинается документальное кино?**

– С кропотливой работы над архивными материалами. В 80–90-е годы я был сотрудником милиции, и этот опыт мне помогает. Как правило, источники и документы есть, но их надо найти, а это не так просто. Бывает, что цифры не бьются, потому что разные системы подсчетов. Например, что касается АлСиба, то архивные документы того времени находились в трех разных источниках, их надо сравнить, проанализировать. Нам нужны были достоверные цифры о поставленных и потерянных ВС, катастрофах и т. д. Эту работу мы выполняли с Вячеславом Филипповым – экспертом, занимавшимся историей АлСиба. Также в исследовании материалов участвовал научный руководитель экспедиции Павел Филин. Мы нашли тех, кто занимался изучением перегоночной трассы, собирал документы, обратились к ним за помощью, накопили информацию, определили места падений ВС. Так постепенно сложилась общая картина АлСиба и той работы, которая нам предстояла.

Целый месяц искали пропавшие самолеты на Чукотке. Контактировали с сотрудниками Чукотского отделения РГО, местными властями и поисковиками – Вадим Березников, Евгений Моргун, например, помогали найти места падений самолетов. Расспрашивали оленеводов, геологов, авиалесоохрану. Очень помогли записки из дневника бортрадиста Виктора Глазкова, которые хранятся в краеведческом музее пос. Эгвекинот.

В обеспечении экспедиций участвовало Министерство обороны. Этой традиции уже 180 лет. Со дня основания РГО в 1845 году в их экспедициях всегда участвуют военные. В 2013 году наша творческая группа впервые участвовала в экспедиции РГО на Кавказе по

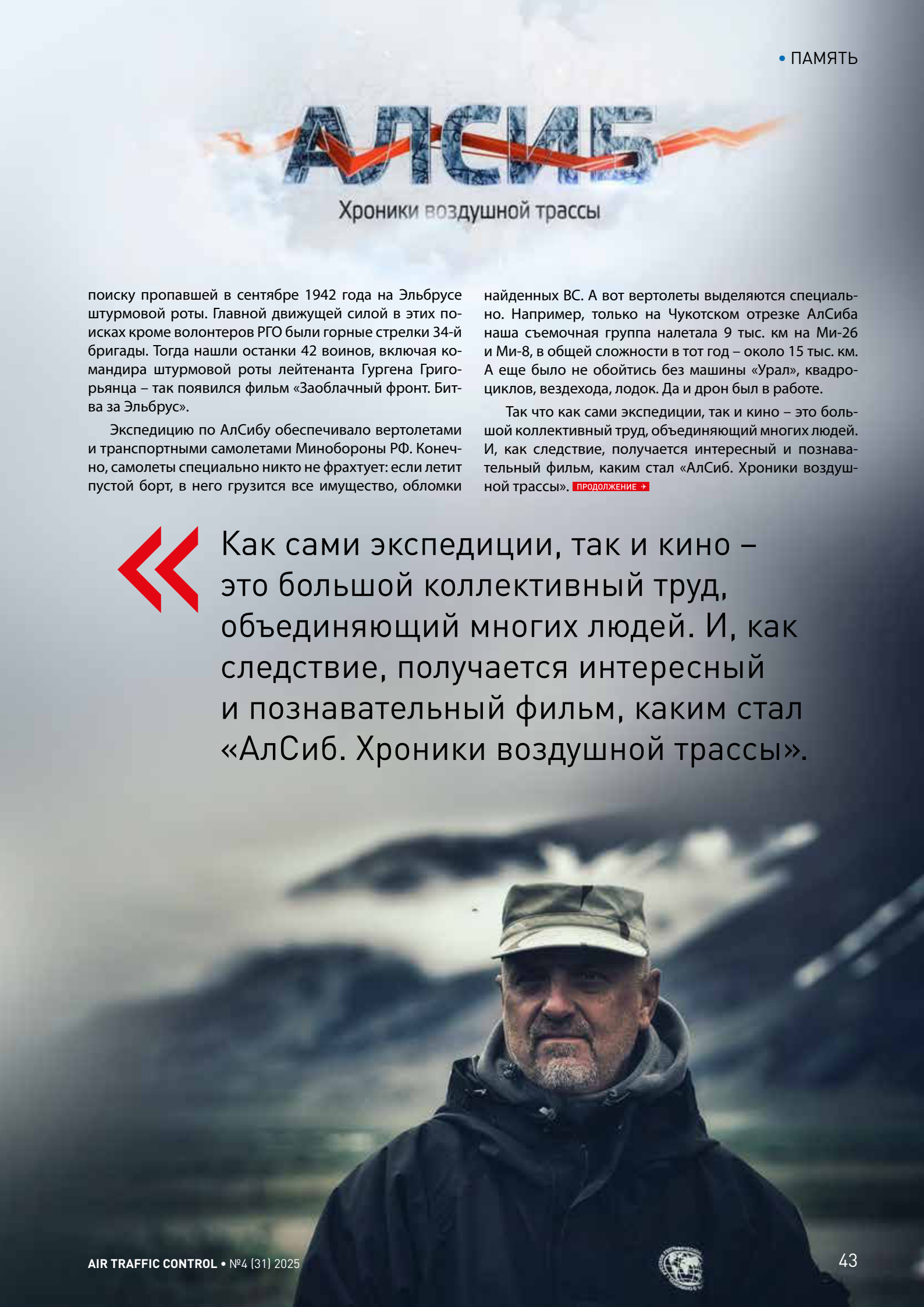
АлСиб
Хроники воздушной трассы

поиску пропавшей в сентябре 1942 года на Эльбрусе штурмовой роты. Главной движущей силой в этих поисках кроме волонтеров РГО были горные стрелки 34-й бригады. Тогда нашли останки 42 воинов, включая командира штурмовой роты лейтенанта Гургена Григорьянца – так появился фильм «Заоблачный фронт. Битва за Эльбрус».

Экспедицию по АлСибу обеспечивало вертолетами и транспортными самолетами Минобороны РФ. Конечно, самолеты специально никто не фрахтует: если летит пустой борт, в него грузится все имущество, обломки найденных ВС. А вот вертолеты выделяются специально. Например, только на Чукотском отрезке АлСиба наша съемочная группа налетала 9 тыс. км на Ми-26 и Ми-8, в общей сложности в тот год – около 15 тыс. км. А еще было не обойтись без машины «Урал», квадроциклов, вездехода, лодок. Да и дрон был в работе.

Так что как сами экспедиции, так и кино – это большой коллективный труд, объединяющий многих людей. И, как следствие, получается интересный и познавательный фильм, каким стал «АлСиб. Хроники воздушной трассы». ПРОДОЛЖЕНИЕ →

« Как сами экспедиции, так и кино – это большой коллективный труд, объединяющий многих людей. И, как следствие, получается интересный и познавательный фильм, каким стал «АлСиб. Хроники воздушной трассы».



**– Чем запомнилась работа над этим фильмом?**

– В 2022 году АлСибу исполнилось 80 лет. Эта дата стала особым поводом почтить память тех, кто создавал и эксплуатировал легендарную трассу. Наша съемочная группа стала участником беспрецедентной работы: два года РГО и Минобороны совместно обследовали аэродромы АлСиба, занимались разведкой мест падения самолетов при перегоне с Аляски в Красноярск. Были организованы три этапа экспедиций на Чукотку, в Якутию, на Камчатку и Курилы. Первый в 2021 году получился «пристрелочным». Большая экспедиция состоялась в 2022-м на Чукотском отрезке трассы. В Якутии результаты оказались скромнее – зима началась раньше и погода была в основном нелетная.

Чукотка произвела на меня огромное впечатление. Это как другая планета, где на сотни километров нет жилья и никогда не жили люди. Природа – суровая и невероятно красивая! Экспедиция дала хороший результат, мы нашли много самолетов: некоторые были обнаружены впервые, другие найдены в 70–80-х годах, но места их падений оказались до конца не обследованы. Мы старались посмотреть другим взглядом на эти катастрофы: причиной многих из них стали не только экстремальный климат, гористая местность, но и несовершенство картографии – расхождение по высотам было до 80 метров! В сложных метеоусловиях самолеты бились о сопки, экипажи погибали. В безлюдной местности, где вокруг непроходимая тайга, ждать помощи было неоткуда (хотя летчиков, конечно, искали). За время работы воздушной трассы 81 самолет был потерян, 115 летчиков погибли. Американцы тогда говорили, что по этой трассе могут летать только сумасшедшие, либо отчаянные русские! А у нас тогда не было выбора. Фронту нужны были самолеты.

**– Что удалось найти в Якутии?**

– Нам предстояло зафиксировать место падения «Аэрокобры» в 150 км от Якутска, а также найти новые места падений ВС. Сначала вылетели в Хандыгу, но не повезло с погодой. В поселке золотоискателей Аллах-Юнь местные жители хотя и говорили об «Аэрокобре», найденной в районе слияния рек Белой и Мутула, но точных ориентиров мы так и не получили. Разбили поисковый лагерь на каменной косе. Дорог нет, тайга местами непроходимая. Единственная дорога – это река. Обследовали несколько точек на лодке, потом пешком по тайге. То, что приняли за обломки самолета, увы, оказалось охотничьей заимкой.

Затем вылетели к месту катастрофы бомбардировщика А-20 «Бостон» ст. лейтенанта Чередниченко – у Черского хребта, в 18 км от пос. Сасыр Момского района. 18 апреля 1943 года при перелете из Сеймчана в Якутск самолет был замыкающим, в сложных метеоусловиях попал в облачность и врезался в землю. Штурман Константин Дроботенко выпрыгнул на парашюте. Летчик Яков Чередниченко и воздушный стрелок-радист Иван Житин погибли. Их похоронили на



Чукотка. Крыло от самолета «Дуглас» С-47 – борт старшего лейтенанта Евгения Спиридонова

Якутия. Доставка с места падения частей самолета «Бостон» – борт старшего лейтенанта Якова Чередниченко

месте гибели, позже перезахоронили на поселковом кладбище.

Мы обследовали место падения. Считалось, что остался только хвост, но в реальности осталось много фрагментов ВС: крылья, двигатели, лопасти, кабина, приборы. К сожалению, часть обломков исчезла. Из хвостового оперения кто-то варварски вырезал кусок обшивки с бортовым номером, здесь же и бросил. Пообщавшись с местными жителями, решили вывезти фрагменты ВС и передать в музей г. Якутска. С болота к лагерю их транспортировал на внешнем подвесе Ми-26, отдавая последнюю дань памяти легендарной машине и ее экипажу.

Самым сложным был поиск самолета А-20В. Катастрофа произошла 25 марта 1943 года на участке Сеймчан – Якутск, северо-западнее Оймякона, в районе Верхоянского хребта. Летчик в сложных метеоусловиях набрал высоту 17 тыс. футов и от кислородного голодания потерял сознание. Самолет врезался в землю. Командир эскадрильи, капитан Федор Салов, штурман-лидер Иван Радь и воздушный стрелок-радист Михаил Сухлецов – погибли. Двоих нашли и похоронили в Оймяконе, третий не найден.

Когда мы прибыли в район поиска, в Якутию пришла зима. Места для посадки Ми-26 найти не удалось. Дневной трек около 25 км – то еще удовольствие, особенно под дождем и мокрым снегом. На месте катастрофы обнаружили части приборов управления, шторки иллюминаторов, привязные ремни членов экипажа и… катушку с нитками. Недавно, в сентябре 2025 года, фрагменты самолета Федора Салова по инициативе родственников были переданы на его родину – в город Сим Челябинской области. Лопасть винта станет памятником, остальные артефакты займут место в краеведческом музее.

Удивительна судьба летчика Николая Дьякова – нами была найдена часть его истребителя П-40К «Киттихаук». Я назвал бы его Верхоянским Робинзоном: 40 дней он выживал в тайге. За долгие десятилетия история эта обросла разными мифами. И разобраться, как это было на деле, оказалось непросто. Только о нем можно было снять целый фильм.

**– Поисковая работа, съемки проходили в горах, тайге и болотах. А из воды самолеты поднимали?**

– Да. Например, штурмовик Ил-2 нашли на дне озера неподалеку от Мурманска поисковики из Фонда «Крылатая память Победы». Подводные съемки доверили нашей команде. Боевую машину подняли в августе 2018 года.

В 2021 году житель Подмосковья рассказал мне о самолете времен войны, который якобы находился в русле реки Истры. Мы нашли фрагмент шасси с покрыш-

ПРОДОЛЖЕНИЕ →



Якутия. Останки самолета «Бостон» – борт капитана Федора Салова

кой и крыльевые тяги. Экспедиция, организованная в 2022-м РГО, Минобороны и кинокомпанией «Скайфёст», поставила задачу поднять ВС, установить его тип, узнать о судьбе экипажа.

Сохранность машины в русле реки не удивляет, если обратиться к событиям ноября 1941 года. Здесь при обороне Москвы были взорваны дамба, потом плотина. Все смытое в реку законсервировалось под слоем песка и камня. В том числе и самолет. Мы подняли шасси, части фюзеляжа, обшивку, радиатор. Удалось установить, что это многоцелевой биплан Р-5 выпуска 30-х годов, до 1944 года он применялся как разведчик и ночной бомбардировщик. Р-5, как и По-2, доставляли немало неприятностей противнику. За трескучий звук двигателя немцы называли их кофемолками. Р-5 – это минимум металла и много дерева. Сбитый, он разлетается на мелкие части – несколько лет назад я участвовал в подъеме такого же ВС в Новгородской области. В Истре самолет неплохо сохранился. Его фрагменты уникальны: до наших дней «дожил» единственный Р-5, который хранится в музее авиации в Монино.

**– Сколько всего удалось найти самолетов?**

– Если говорить об АлСибе, то на Чукотском отрезке мы нашли останки семи машин и на местах гибели экипажей установили памятные стелы. Найдены транспортный самолет Ли-2, истребители «Аэрокобра» Р39 и «Киттихаук» Р-40, бомбардировщик «Бостон» А-20 и три транспортных самолета «Дуглас» С-47. И еще один, восьмой, лежит в море. Второй год совместно с гидрографической службой Тихоокеанского флота мы пытаемся его найти. Это «Дуглас» С-47, летевший с Аляски в Уэлькаль. На нем перевозили какой-то секретный груз, известно только, что это герметичные ящики для Министерства финансов СССР. Если удастся найти этот борт, то откроется еще одна тайна АлСиба.

АлСиб интересен еще и тем, что использовался не только для перегонки ВС, но и для пассажирского сообщения между двумя странами во время войны. По этой трассе летали правительственные делегации и не только. Например, Михаил Калатозов летал в Америку изучать опыт Голливуда для развития советской кинематографии. Я видел у частного коллекционера билеты и посадочные талоны одного из членов делегации – оператора: он вез оттуда кинопленку, отчет о своей работе. В этих документах есть данные: какой груз, сколько весит, сколько стоит перелет. К сожалению, их владелец не дал разрешения на публикацию.

**– С чем были связаны экспедиции на Камчатку и Курилы?**

– Поиск на Камчатке фрагментов американских ВС времен Второй мировой войны начался недавно. К АлСибу они отношения не имеют. Это самолеты, которые бомбили японские укрепления на Курильских островах. Сбитые, они падали на советской территории.

Щекотливость ситуации состоит в том, что американцы были нашими союзниками, а японцы формально не были нашими врагами. США воевали с Японией с декабря 1941 года, а СССР до 1945 года находился



Чукотка. Хвостовая часть фюзеляжа самолета «Дуглас» С-47 и табличка на хвостовой стойке – борт старшего лейтенанта Евгения Спиридонова

в шатком нейтралитете. История интересная, неоднозначная и даже какое-то время была секретной. О ней вспомнили, когда американцы проявили интерес к своим соотечественникам, погибшим или пропавшим без вести после катастроф и аварий.

На Камчатке за время войны нашли спасение 32 бомбардировщика ВВС США, несколько десятков разбились в тайге или утонули в море у берегов полуострова. Единственный уцелевший B-25 «Митчелл» совершил посадку на аэродроме Унаши в 15 км от Находки. В общей сложности на советской территории оказались 246 американских летчиков. Примечательно, что экипажи получали от своего командования карты Камчатки и возможных мест для аварийной посадки – других вариантов для спасения у них не было.

За два поисковых сезона на Камчатку и Курилы удалось найти и обследовать пять американских машин. Шестой самолет найден на территории авиабазы Елизово, а четырехмоторный B-24 «Либерейтор» – в бухте Вестник, 250 км южнее Петропавловска-Камчатского. На всех бортах – множественные пробоины, в основном в хвостовой части. Найдены кислородные баллоны, элементы антиобледенительной системы – бомбардировщики летали на большие расстояния и на высоте более 4 тыс. метров. Часть фрагментов – двигатели, крылья с символикой американских ВВС – вывезены с мест падения сначала на вертолете Ми-8, затем транспортным Ил-76. Вполне возможно, часть из них будет передана американской стороне – все же это больше их история.

**– Почему решили снять фильм об Алексее Маресьеве?**

– Как-то коллеги-поисковики предложили мне взяться за историю Маресьева, поскольку самолет-то никто не нашел. Были сомнения, ведь это огромная работа – и полевая, и архивная. Начали собирать материалы. За два с половиной года, в течение которых мы делали этот проект, я перезнакомился со всеми людьми, которые либо знали Маресьева, либо соприкасались с архивными документами. И если изначально хотели найти самолет, то в процессе работы цели изменились. В какой-то момент я понял, что главное – раскрыть характер самого Маресьева.

Мы пытались понять историю его жизни. Оказалось, что, по сути дела, он жил по сценарию, написанному Полевым: вышла книга, появилась статья Бориса Полевого, Маресьев стал известен и реальная история уже никого не интересовала. Ему ничего не оставалось кроме как жить по этой легенде.

А реальная история – не совсем такая, как описана в книге. Маресьев упал в лесу всего в 150 м от дороги. Не за линией фронта, а на своей территории. (Место это мы нашли, и документы, и фрагмент ВС). Повернись он в другую сторону – его жизнь была бы другой, он вернулся бы в строй, не отморозил бы ноги. Но он получил контузию, пролежал без сознания около недели, не помнил, где упал, и, очнувшись, пошел в другую сторону от дороги... Конечно же это нисколько не умаляет истории отважного летчика, дальнейшая судьба

ПРОДОЛЖЕНИЕ ✈



Двигатель самолета «Дуглас» С-47 – борт старшего лейтенанта Евгения Спиридонова

> АлСиб – это не только наше прошлое, возможно, это задел на будущее.

доказала, что он – настоящий герой. Герой, умеющий бороться за себя.

Этот фильм и сейчас, и всегда будет актуален. Потому что многие из ребят, побывавших на СВО, проходят тот же путь, что и Маресьев. Фильм показывает, как адаптироваться и найти себя в жизни, Маресьев – яркий тому пример.

**– Занимаясь поиском самолетов, ищете ли родных погибших летчиков?**

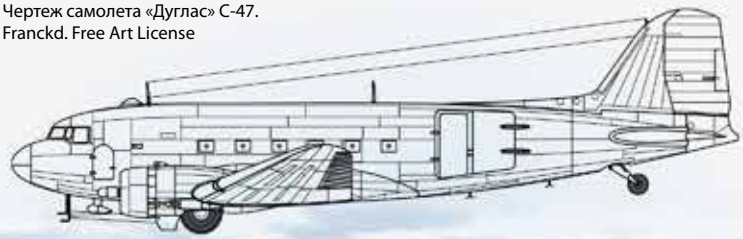
– Да, конечно. С окончанием съемок сама история, как правило, не заканчивается. Обычно мы передаем семье летчика жетоны, сделанные из обшивки найденной машины, мелкие детали самолета и фото с места событий. Так, например, я разыскал дочь одного из членов найденного экипажа – бортинженера Леонида Дерибина. Она живет в Москве, бережно хранит вещи, связанные с отцом. Мы передали ей жетоны с номером самолета, названием экспедиции и изображением ВС.

В одном из самолетов на Чукотке нашли останки бортрадиста сержанта Петра Оконечникова, полуистлевший комсомольский билет, часть амуниции, личные вещи. Все привезли в Москву. Я долго искал его родных в Казахстане, откуда он призывался. В прошлом году занимался организацией мероприятий в Казахстане и с помощью местных священников все-таки нашел родственников: племянник Петра Оконечникова работал акимом гор. Алтай. Мы пригласили его на показ фильма про АлСиб, передали личные вещи его дяди, жетон с номером самолета. Уже в этом году, накануне празднования 80-летия Победы, торжественно передали останки героя казахстанской стороне для захоронения на родине.

**– Какая находка самая памятная?**

– Самолет с останками Петра Оконечникова. На месте этой катастрофы в 1970-х работали геологи. Они нашли не весь экипаж. Оконечников при этом официально числился похороненным с остальным экипажем, а в реальности нашли его только сейчас.

Это был тяжелый поиск. Самолет обнаружили не сразу: ландшафт сложный, летать приходилось низко, маневрируя между сопок. К тому же обломки оказались разбросаны на большой площади и много при-



Чертеж самолета «Дуглас» С-47.
Franckd. Free Art License



Сержант Петр Оконечников – бортрадист 8-го ТАП




Комсомольский билет бортрадиста Петра Оконечникова

шлось идти пешком по горам. В поиске участвовали около двух десятков военнослужащих. В итоге нашли место, где остались фрагменты кабины, там и обнаружили останки бортрадиста Оконечникова, а также полетные карты, радиостанцию.

Вообще АлСиб – тема для меня особая. Изначально была идея сделать фильм для военных учебных заведений, школ, вузов, чтобы его было интересно смотреть. Он таким и получился. Мы полагали, что потом найдем родственников, развернем это в человеческую историю… Но всех устроило то, что уже было сделано. А я надеюсь снять продолжение.

Кстати, в 2024 году киноленту об АлСибе мы показывали в Казахстане – в Алматы и Шымкенте, пресса и зрители приняли фильм тепло. Думаю, одна из причин в том, что мы постарались объективно смотреть на наше прошлое. И эта объективность была оценена.

**– Над какими новыми фильмами работаете?**

– В этом году несколько месяцев снимали «за ленточкой» документальный фильм «Победитель. Выстоять у края» о командире добровольческого отряда БПЛА «Буревестник» с позывным Панда. Тоже, кстати, авиация! Удивительный парень, по образованию педагог, за три года прошедший путь от штурмовика до командира полка. Фильм снимали на войне, но, по сути, это попытка разобраться, как победить и остаться человеком – «Выстоять у края». Премьера фильма состоится 12 декабря в Музее Победы на Поклонной горе.

В 2024-м инициирован еще один проект. Во время командировки в Казахстан я познакомился с Денисом Жарменовым, внуком героя обороны Брестской крепости Касыма Жарменова. Заинтересовался их семьей и понял, что это прекрасный пример воспитания сына, внука, правнука. Фильм «Цитадель» – об универсальных ценностях, которые никогда и нигде не потеряют актуальности. Мы отсняли материал в Шымкенте, Москве, Себеже и Бресте. Премьера – 5 декабря тоже на Поклонной горе. Оба проекта – «Победитель. Выстоять у края» и «Цитадель» – реализованы при поддержке Президентского фонда культурных инициатив.

Чокан Валиханов – русский офицер, этнограф, литератор, а еще – разведчик под видом купца, попавший в Кашгарию. В ноябре этого года исполнилось 190 лет со дня его рождения. С казахскими коллегами у нас возникла идея снять фильм об этом уникальном человеке.

Компания «Фертоинг» занималась поиском советской подлодки, погибшей во время Великой Отечественной войны в проливе Лаперуза. А нашли американскую: сделали 3Д-модель, в память об экипаже установили мемориальную табличку. Позже ко мне попало письмо гражданина США, предок которого погиб на этой лодке, он хотел побывать на месте захоронения. История нетривиальная. Возможно, сделаем фильм об этом.

Ну и последний самолет АлСиба еще предстоит найти. Возможно, он будет найден в следующем году, а может это займет годы. Знаю одно – его будут искать. Погибшему экипажу все равно, а нам – нет. ATC

**Фото из личного архива А. Никулина**



Передача останков летчика Петра Оконечникова. Москва, Мемориал Победы на Поклонной горе, апрель 2025 года

Чукотка. Крыло самолета «Дуглас» С-47 – борт старшего лейтенанта Евгения Герасимова

# 33 ГОДА В АВИАЦИИ

За вклад в обеспечение проведения саммита БРИКС в 2024 году начальник Казанского центра ОВД Лев МИХАЙЛОВ получил Благодарственное письмо Президента Российской Федерации.



И. Н. Михайлов (фото 1945 года)

«Мой путь в авиацию начался, когда я учился в профтехучилище и однажды увидел объявление о наборе в ДОСААФ. Совершив несколько прыжков с парашютом, понял, что такое небо, – рассказывает Лев Александрович. – Поступил в Казанский учебный авиацентр, обучался пилотированию на самолете Л-29. Начинал диспетчером УВД, был диспетчером-инструктором, старшим диспетчером, руководителем полетов. Окончил Ульяновское высшее авиационное училище ГА по специальности «эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением», позже – РАНХиГС. С 2014 года – заместитель директора по ОрВД филиала «Татаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», с апреля 2020-го исполнял обязанности директора филиала. После присоединения Татаэронавигации к филиалу «Аэронавигация Центральной Волги» возглавил Казанский центр ОВД.

33 года в авиации – срок немалый. Профессия диспетчера научила принимать быстрые и верные решения. Главное для меня как руководителя – брать полную ответственность за коллектив и порученное дело».

В роду Михайловых, можно сказать, – это в крови. Например, дядя по материнской линии, Игорь Николаевич Михайлов, геройски сражался на фронтах Великой Отечественной. Награжден орденом Великой Отечественной войны II степени, многими боевыми медалями.

В строю защитников Отечества и сын Льва Александровича – Алексей. После окончания нефтехимического колледжа он отслужил в армии, работал на производстве. С января 2023 года находится в зоне СВО. За мужество и самоотверженность, проявленные в боевых действиях, младший лейтенант Михайлов награжден медалями Жукова, «За возвращение Крыма», «Участнику СВО», медалью ордена «За заслуги перед Республикой Татарстан». ATC✈

**Фото из семейного архива Михайловых**

**Лев МИХАЙЛОВ,**
начальник Казанского центра ОВД
филиала «Аэронавигация Центральной Волги»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



# РАДИ НАШЕГО ЗАВТРА



В. А. Степанов (фото 1970 года)



А. И. Маркелов (фото 1940 года)

Наталия ЕРЕМЕЕВА в гражданской авиации с 2001 года. Родилась и выросла в Выборге Ленинградской области. Окончила Академию ГА в Санкт-Петербурге – городе, пережившем в Великую Отечественную страшную блокаду.

Прадед и дед Наталии Алексеевны воевали: Андрей Ильич Маркелов ушел на фронт в 1941-м, в 1942-м пропал без вести, и прабабушка одна поднимала пятерых детей; Василий Алексеевич Степанов участвовал в русско-финской войне, в Великую Отечественную воевал в партизанском отряде на Псковщине, был угнан на работы в Прибалтику. В 1945-м вернулся, восстанавливал сельское хозяйство, отстраивал сожженную деревню.

«Мои родные внесли свою лепту в Великую Победу. Стараюсь быть достойной их памяти, отношусь к своему делу ответственно и выполняю его качественно, – говорит Наталия Алексеевна. – Трудовой путь я начала штурманом в отделе аэронавигационной базы данных ФГУП «ЦАИ». В 2018-м назначена начальником отдела федеральной аэронавигационной информации филиала «ЦАИ» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Моя главная обязанность – организация, контроль подготовки и публикация поправок, дополнений, циркуляров к Сборнику аэронавигационной информации Российской Федерации (AIP России). Наш коллектив успешно выполняет поставленные задачи, зачастую повышенной сложности. Сегодня мы работаем над нашим завтра: участвуем в создании электронного AIP России».

Н. А. Еремеева имеет благодарности и почетные грамоты от Министра транспорта Российской Федерации, руководства Росавиации, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в феврале 2025 года удостоена нагрудного знака «Почетный работник аэронавигации России». АТС✈

**Фото из семейного архива Еремеевых**

**Наталия ЕРЕМЕЕВА,**
начальник отдела федеральной аэронавигационной информации филиала «ЦАИ» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



# ТЕПЛЯКОВЫ ИЗ МИРНОГО

Алексей ТЕПЛЯКОВ и его сыновья Максим и Роман трудятся в службе эксплуатации радиотехнического оборудования и авиационной электросвязи Мирнинского центра ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири». Общий стаж в аэронавигации – 51 год.




Алексей Валерьевич Тепляков с сыновьями Романом и Максимом

Алексей Валерьевич родом из Урюпинска Волгоградской области. Окончил Кемеровское высшее военное командное училище связи по специальности «инженер по эксплуатации средств электросвязи». В Мирнинский центр ОВД устроился в 2000 году, работает ведущим инженером по РН, РЛ и связи службы ЭРТОС. Максим присоединился к отцу в 2007 году, Роман – в 2010-м. Оба начинали электромонтерами связи, в настоящее время Максим – ведущий инженер по радионавигации, радиолокации и связи объекта ДПРМ+ПРЦ, Роман – техник по радионавигации, радиолокации и связи на КДП.

Мы задали Тепляковым несколько вопросов. Спросили у Максима и Романа: почему они решили пойти по стопам отца?

Роман: «Отец всегда рассказывал нам о своей работе, как решает сложные технические задачи. Мы видели, как он отдает себя любимому делу, и загорелись идеей работать в этой же сфере. Я отвечаю за исправность средств РТОП и АС, за работоспособность оборудования на КДП. И каждую смену получаю новый опыт и навыки. Приятно работать в дружном коллективе, особенно когда рядом крепкое плечо отца и брата».

Максим: «Для меня – это возможность реализовать себя в технически сложной сфере, связанной с обеспечением безопасности полетов. В 2010-х я работал в Москве, в аэропорту Внуково, получил ценный опыт. Но вскоре понял, что не могу жить вдали от родных мест, и вернулся в Мирный. Вижу, что нашего отца уважают коллеги, руководство предприятия, стремлюсь достичь такого же признания».

На вопрос: «О чем вы думаете, собираясь на работу?» – первым ответил Алексей Валерьевич: «Каждое утро я прикидываю, как распланировать работу, чтобы рационально использовать технику и время». Роман добавил: «На работу иду с хорошими эмоциями и чувством огромной ответственности». Максим сказал: «Для меня проверка оборудования и техсредств – главная задача каждого утра. Оцениваю погоду – для бесперебойной работы техники это важно».

Алексей Валерьевич говорит, что, когда нужно, сыновья обращаются за советом – так оперативнее решаются рабочие моменты.

В последние годы Мирнинский центр ОВД активно обновляется: введены в эксплуатацию КДП, отдельная приводная радиостанция, аэродромный радиолокационный комплекс, АРП и азимутально-дальномерный радиомаяк. Также планируется ввести в эксплуатацию РЛС обзора летного поля и радиомаячную систему посадки ILS 2700 с дальномерным радиомаяком DME/NL 2700. А значит у специалистов ЭРТОС есть возможность расширить свои познания, применить на деле профессиональные навыки. ATC

**Фото из семейного архива Тепляковых**

# ЗОРИНЫ ИЗ ТАРКО-САЛЕ

Общий трудовой стаж династии Зориных в аэронавигации – более 30 лет. Все они трудятся в Тарко-Салинском центре ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Летом этого года супруги отметили 25 лет совместной жизни. Любовь друг к другу помогает им преодолевать все трудности, особенно когда глава семьи находится далеко от дома.

Сергей Юрьевич пришел в аэронавигацию, имея за плечами большой опыт работы в сфере транспортной и информационной безопасности. Окончил высшее танковое училище, служил в миротворческих войсках, в различных структурах Министерства внутренних дел РФ. С 2008 года работает помощником начальника Тарко-Салинского центра ОВД по безопасности и режиму. За добросовестный труд имеет немало отраслевых наград и поощрений. В 2022-м призван и служит в зоне СВО. За мужество и отвагу награжден государственной наградой – медалью Суворова, грамотами Министерства обороны Российской Федерации, медалями «Участнику СВО», «За воинскую доблесть» II степени и «За боевые отличия». В 2024 году заочно окончил РАНХиГС. Зачислен в резерв образовательной программы для ветеранов и участников СВО «Герои Ямала».



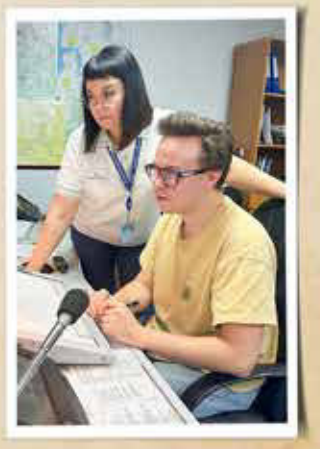
С. Ю. Зорин у памятника защитникам Отечества в г. Тарко-Сале



Сергей Юрьевич Зорин

Ольга Владимировна, супруга Сергея Юрьевича, более 20 лет работала учителем начальных классов. В 2018 году устроилась в Тарко-Салинский центр ОВД специалистом по корпоративной социальной политике. В 2022-м получила дополнительное профессиональное образование в Институте аэронавигации и трудится диспетчером ПИО.

Зорины – семья многодетная. Сергей и Ольга воспитывают двоих сыновей и дочь. Старший – Максим – с детства решил связать свою жизнь с авиацией. Окончил университет, затем – курсы повышения квалификации и с 2023 года трудится диспетчером ПИО. Изучает историю авиации, технические аспекты своей работы.



Ольга Владимировна Зорина с сыном Максимом

Также в центре ОВД трудится Снежана Зорина – племянница Сергея Юрьевича. Она – диспетчер ПИО центра полетной информации (Уренгой).

Дружная семья Зориных любит вместе проводить время: отдыхают на природе, ездят на рыбалку. Сергей увлекается кулинарией и с удовольствием готовит блюда разных стран. Средний сын Матвей занимается хоккеем, семья страстно болеет за него, поддерживает на турнирах, выезжая в разные города проведения игр. Дочь Виктория – школьница: изучает языки, планирует заняться востоковедением.



Снежана Зорина

Три года, как глава династии защищает Родину в зоне СВО. Старший сын во многом взял на себя обязанности отца, помогает маме в делах, поддерживает морально. В Тарко-Сале многие знают Зориных и считают, что эта семья может служить примером. АТС

**Фото из семейного архива Зориных**



# ИЗ ГИПСА И СМОЛЫ

Знакомьтесь: старший инженер по радионавигации, радиолокации и связи Владимир СУЧКОВ живет и работает в Самаре. Это человек, чьи руки превращают гипс и эпоксидную смолу в произведения искусства, наполненные душевным теплом.

Любовь к творчеству проявилась у Владимира еще в детстве. Вместе с друзьями паял радиоприемники, собирал цветомузыку и выжигал по дереву, проявляя чудеса изобретательности. Эти увлечения и привели его к выбору профессии. Сначала он окончил Душанбинский индустриальный техникум по специальности «многоканальная электросвязь», затем получил высшее инженерное образование в Самарском университете телекоммуникаций и информатики.

Почти 15 лет Владимир Александрович Сучков трудится в филиале «Аэронавигация Центральной Волги» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в службе ЭРТОС. Многие его коллеги еще не знают, что за пределами ремонтных мастерских скрывается настоящий творец красоты из гипса и смолы! Все изделия созданы им вручную, с любовью и вниманием к каждой детали.

«Все началось три года назад с желания создать что-то уникальное, – рассказывает Владимир. – Я всегда любил природу и хотел запечатлеть ее красоту в чем-то долговечном». Так родились его первые работы: морские пейзажи из природных материалов – дерева, камня – и прозрачной эпоксидной смолы. В работах Владимира искусно сочетаются разные текстуры, цвета и формы. Одна из его любимых – столешница из еловых шишек и смолы.

Сделанное мастером – от изящных статуэток до ваз и подставок – не только радует глаз, но зачастую становится изюминкой интерьера. Свои поделки (а их уже порядка сотни) он с удовольствием дарит близким и коллегам: милые медвежата и необычные вазочки из гипса можно увидеть во многих кабинетах центрального офиса филиала.

У Владимира много планов – освоить резьбу по дереву, создавать 3D-рельефы, скульптуры. Для реализации своих творческих задумок уже приобрел фрезерный станок с ЧПУ.

Его история – яркий пример того, как важно следовать за своим вдохновением, не бояться экспериментировать, верить в себя и в свой талант! Тогда даже самые обычные материалы в ваших руках могут превратиться в произведения искусства. АТС



**Владимир СУЧКОВ,**
старший инженер по радионавигации,
радиолокации и связи
филиала «Аэронавигация Центральной Волги»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

# НЕПОВТОРИМАЯ НАРИНЕ

Нарине КАЗАРЯН живет в чукотском поселке Угольные Копи. Работает помощником начальника Анадырского центра ОВД. А еще обладает уникальным творческим талантом – пишет музыку, поет, играет в спектаклях.

– В Угольных Копях я родилась и выросла. Закончив школу, уехала в Армению. Поступила в вуз. Через четыре года перевелась на заочное обучение и вернулась в родной поселок. По образованию – юрист. 15 лет отдала службе в органах внутренних дел. В 2023-м в звании майора вышла в отставку. Но статус пенсионера – не для меня. В Анадырском центре ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» начался новый этап моей трудовой биографии.

Петь я начала с четырех лет. В школьные годы окончила музыкальную студию по классу вокала и фортепиано. Занималась саморазвитием. И пела. В основном это были рок-группы и сольное пение, преимущественно исполняла кавер-версии популярных песен.

В 2022 году в Угольные Копи приехала молодой режиссер Александра Михайлова. У нас завязалась творческая дружба, образовался музыкальный дуэт M.K.|A.N. Александра пишет тексты, играет на саксофоне и исполняет мелодекламации, я сочиняю музыку на ее тексты и пою. Мы выступали на квартирниках, концертах. За год с небольшим записали и выпустили семь песен и два ремикса, их можно послушать как на российских, так и на зарубежных интернет-площадках. В феврале 2025 года организовали свой сольный концерт. Сейчас в работе еще одна песня, выпустив которую, сможем сказать, что наш первый альбом закончен. В ротацию на радиостанцию «Пурга» попало две песни.

В этом году я впервые попробовала себя в качестве актрисы. К 80-летию Победы Александра поставила спектакль «Кольца» в двух временных отрезках, соединив военное лихолетье и наши дни. Спектакль получил большой отклик среди зрителей и по итогам регионального конкурса «Театральная маска» занял первое место.

В жизни и творчестве меня всегда поддерживают дети: сын Александр (12 лет) и дочь Софи (6 лет). Мечтаю о многом: больше делиться своими идеями, песнями, творческой энергией, объездить всю Россию с концертами M.K.|A.N, чтобы как можно больше людей услышали глубокий смысл, который мы с Александрой несем в своих песнях. Возможно, когда-нибудь буду обучать детей пению. Хочется лечить души музыкой…



**Нарине КАЗАРЯН,**
помощник начальника
Анадырского центра ОВД
филиала «Аэронавигация Северо-Востока»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»






Дуэт M.K.|A.N. Презентация песни «Мама» на концерте, посвященном празднованию Дня Матери.
ДК «Авиатор», ноябрь 2024 года
Фото Юлии Новодон




# НЕОБЫЧНЫЙ СВЕТОФОР

Это случилось в аэропорту Красноярска в конце 1970-х. В один из жарких летних дней после отрыва от ВПП Ту-154 так низко пронесся над улицей Шахтеров, что горячим потоком воздуха от двигателей опрокинуло проезжающий микроавтобус...




Ил-18 над улицей Шахтеров в Красноярске, конец 1960-х

К счастью, пассажиров в нем не было, водитель не пострадал, но инцидент показал, что нужно срочно обеспечить безопасность как ВС, так и автомобилей.

Рассказывает Василий Николаевич Колтаков, начальник службы по управлению персоналом филиала «Аэронавигация Центральной Сибири»: «В те годы я работал диспетчером службы движения. Аэропорт находился в черте города и примыкал к ул. Шахтеров, интенсивность автомобильного движения на которой была довольно высокой. Летом, в жаркую погоду, большие суда набирали высоту медленно, поэтому пролетали буквально в паре десятков метров над автодорогой. После случившегося работники ГАИ совместно с руководством аэропорта установили на ул. Шахтеров светофор. С виду обычный, а на деле – совсем необычный: он регулировал движение авто- и авиатранспорта. Причем управлять им мог только диспетчер Старта. Перед каждым взлетом ВС диспетчер включал красный сигнал, движение на дороге останавливалось, что исключало попадание автомашин под воздушную струю самолета. Красный свет горел в течение пяти минут – необходимый интервал времени, который позволял ВС осуществить разбег по ВПП, взлететь и набрать безопасную высоту. Этот светофор мы включали часто: в 1980-е пассажиропоток был очень большим – аэропорт гудел, как улей, бывало, за смену пропускали по 250–260 воздушных судов. И работал наш «помощник» до самого закрытия старого аэропорта».

Уникальный, единственный в мире, регулировавший движение самолетов и автомашин, этот светофор вполне мог бы занять достойное место среди своих знаменитых собратьев: самого первого светофора, который появился в 1868 году в Лондоне; первого автоматического двухцветного, установленного в Европе в 1910-м, и первого электрического – в Кливленде в 1914-м, а также первых в СССР светофоров, заработавших в Ленинграде в январе 1930 года, затем – в Москве, Ростове-на-Дону, а через 8 лет – и в Красноярске.

**Фото: сообщество «Красноярск нашего детства» vk.com/krk_retro; из личного архива В. Н. Колтакова**




Панорама перрона, по которой можно судить о загруженности аэропорта Красноярска, 1980 год



В. Н. Колтаков за диспетчерским пультом, 1980-е годы

# ФОТОРАКУРС

**Максим СУХОРУКОВ,**
диспетчер ОНУВД Хабаровского центра ОВД филиала «Аэронавигация Дальнего Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

– Стать авиадиспетчером решил в десятом классе. В 2020 году окончил Ульяновский институт ГА. Мое рабочее место – с видом на летное поле. Но для меня есть и другой взгляд на мир – через фотообъектив. Я всегда стремился заниматься творчеством. В школе – музыка, рок-группа, в институте – digital art, после трудоустройства увлекся фотоделом. Начинал с пленочных Zenith TTL и Pentacon Six TL, потом появился Nikon Zfc. Сейчас осваиваю документальные и стрит-фото, экспериментирую с абстрактными темами и постановочными съемками в студии. Фотография для меня – не просто хобби, а второй язык, позволяющий говорить без слов. Стараюсь, например, поймать в объектив сосредоточенность во взгляде коллеги или напряженность, когда важнее не громкая команда, а тишина в наушниках.

В 2023 году Максим победил в фотоконкурсе «Аэронавигация Дальнего Востока. 30 лет в объективе». Затем создал проект, посвященный работникам филиала. В 2024-м в аэропорту Хабаровска прошла выставка фоторабот Максима. «Важно было показать, что за каждым рейсом стоит нелегкий труд десятков специалистов, обслуживающих ВС. Три месяца я снимал жизнь аэродрома, и это был новый взгляд на авиацию, – отмечает Максим. – Хочу сделать проект, который покажет работу авиадиспетчера изнутри. Когда у тебя в руках фотоаппарат, ты замечаешь детали. А умение быть внимательным к мелочам – бесценно в нашей профессии». АТС✈



ВИЖУ, СЛЫШУ, УПРАВЛЯЮ

# AIR TRAFFIC CONTROL

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ**

## 4 500₽

**ГОДОВОЙ КОМПЛЕКТ**
(БЕЗ ДОСТАВКИ)

**4 РАЗА В ГОД**




# ПОДПИСКА 2026

**НОВОСТИ И СОБЫТИЯ**
**НАВИГАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ**
**МЕНЕДЖМЕНТ И ОБУЧЕНИЕ**
**ПРОВАЙДЕРЫ И СОДРУЖЕСТВО**
**ИНТЕРВЬЮ И КАЛЕЙДОСКОП**

## ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ ОБРАЩАЙТЕСЬ:


**Главный редактор**
**Татьяна Москвичева**

Р□б. тел.: +7 (495) 419-22-25 (вн. 195)
Моб. тел.: + 7 929 556-01-73
e-mail: moskviceva@aeronav.ru



УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ **ИНСТИТУТ АЭРОНАВИГАЦИИ**