

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА САМОГО СЕВЕРНОГО ГОРОДА РОССИИ



Аэропорт Певека должен стать базовым на трассе Северного морского пути и Чукотской арктической опорной зоны, его аэродром двойного назначения необходим, в том числе, для укрепления национальной безопасности и обеспечения присутствия в Арктической зоне, убеждены власти ЧАО. И так и будет, но после реконструкции.

Финансирование работ, по итогам заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, которое провел премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в ноябре 2017 года, уже включено в соответствующую целевую программу, но деньги пока так и не выделены.



Между тем на первый этап модернизации воздушных ворот самого северного города России требуется 3,2 миллиарда рублей. Этой суммы должно хватить на полную замену железобетонного покрытия взлетно-посадочной полосы протяженностью 2,5 км и длиной 42 метра. А также на обустройство новых авиастоянок. Дело в том, что местный аэропорт, как говорится, «заточен» под приём Ту-154, а ныне авиакомпаниями востребованы совсем другие типы судов, в основном иностранного производства, которым требуются несколько иные условия для взлётов и посадок.

По данным начальника аэропорта Певек ФКП «Аэропорты Чукотки» Игоря Евдокимова, проект реконструкции был полностью разработан ещё в 2016 году. Есть и строительная компания, которая в состоянии чуть ли не немедленно (но, разумеется, после проведения соответствующих конкурсных процедур) приступить к выполнению работ. Однако всё упирается в финансирование, точнее, в отсутствие оно.

Второй этап реконструкции обойдётся федеральному бюджету ещё дороже, в 6,7 миллиарда рублей. В данном случае речь идёт, в первую очередь, о здании аэропорта.

Вариантов развития событий два: капитально отремонтировать существующее строение либо возвести абсолютно новое, благо площади, принадлежащие аэродрому, сделать это позволяют. Второй вариант предпочтительнее, да, пожалуй, и легче в исполнении.

На сегодняшний день из аэропорта Певек самолётами выполняются рейсы в Москву (две авиакомпании) и в населенные пункты Чукотского автономного округа (Кепервеем и Анадырь). В села городского округа Певек (Айон, Биллингс, Рыткучи) можно добраться с помощью вертолёта.

По словам Игоря Евдокимова, среднегодовой поток воздушной гавани составляет около 20 тысяч пассажиров.

А вот в Певекском центре обслуживания воздушного движения филиала «Аэронавигация «Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» техническое перевооружение уже в самом разгаре. На смену громоздким агрегатам, которые в большинстве своём были сделаны ещё в СССР, приходит новое оборудование.

На высоте в 28,5 метров, на специальной вышке, предназначенной для визуального контроля за лётным полем, расположен, наверное, самый наглядный образец сегодняшней модернизации – отвечающий всем современным требованиям пульт диспетчера, отвечающего за непосредственное управление движением воздушных судов. Продукт абсолютно отечественный – разработан, изготовлен и установлен сотрудниками фирмы «НИТА» (Санкт-Петербург).

Главное его отличие от предшественника – возможность подключения аппаратуры, которая необходима для контроля безопасности полётов, как говорится, «именно здесь и сейчас», информация о воздушных судах теперь поступает на пульт в оцифрованном виде, что позволяет диспетчеру быстрее сориентироваться в текущей обстановке и принять правильное решение. Немаловажно и такое обстоятельство, как эргономика и комфорт – форма столешницы и диспетчерское кресло разработаны таким образом, чтобы человеку было как можно удобнее на рабочем месте.

Претерпело ряд изменений и оборудование, установленное в линейном аппаратном зале – связующем узле центра, именно с его помощью к системам наблюдения поступает вся необходимая для контроля информация.



Таким образом, связь с экипажами и службами, обеспечивающими полеты воздушных судов в аэропорту Певек, а также смежными диспетчерскими пунктами, расположенными в Анадыре, Магадане, на Мысе Шмидта, в Кепервееме или Якутске, стала ещё более надёжной.

Впрочем, всё вышеперечисленное – дело недавнего, но уже прошлого. Есть новинки, которые ещё только предстоит опробовать. В частности, по словам начальника центра Владимира Ларионова, в первую очередь речь идёт об уже поступившем в Певек оборудовании, предназначенном для обеспечения точных заходов воздушных судов на посадку. Если не вдаваться в технические подробности, то благодаря его наличию экипаж контролирует траекторию снижения и получает информацию об удалении от взлётно-посадочной полосы. В общем, обо всем том, что так необходимо для осуществления безопасной посадки в сложных метеорологических условиях, к которым на Чукотке не привыкать. Приступить к работе новое оборудование должно в течение текущего года.

Также в ближайшем будущем запланировано ввести в строй локальную контрольно-корректирующую станцию (ЛККС), а в 2019 году – азимутально-длинномерный радиомаяк, который с ещё более высокой точностью позволит экипажам воздушных судов не только определять свое местоположение относительно маршрута следования, но и осуществлять процедуру захода на посадку.

Сергей БАШКОВ
Фото автора

