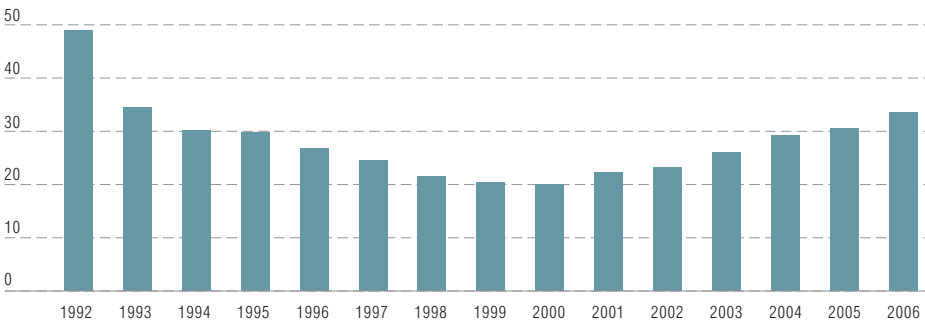


СМЕЖНИКИ



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ОТПРАВОК ПАССАЖИРОВ ИЗ АЭРОПОРТОВ РФ ЗА ПЕРИОД 1992–2006 ГОДОВ (МЛН. ПАССАЖИРОВ) ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

конструкция ВПП-2 в петербургском аэропорту Пулково. Проект реконструкции включал в себя комплекс аэродромно-строительных работ, модернизацию объектов радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, а также полную замену светосигнального оборудования. На строительной площадке работали три цементобетонных завода с суммарной часовой производительностью 680 кубометров высокомарочного бетона. Было уложено 200 тыс. кубометров бетонной смеси. По данным ФГУ «Ространс-модернизация», инвестиции в реконструкцию взлетно-посадочной полосы №2 составили 3 млрд 738 млн руб.

Реконструкция ВПП в Пулково была завершена в июле 2006 года — перед саммитом лидеров стран «большой восьмерки». Новая полоса позволила обеспечить прием их самолетов на должном уровне. Проведенные работы, включавшие в себя доведение параметров аэродрома до соответствия международным стандартам, повышение несущей способности искусственных покрытий, установку нового радиолокационного оборудования, позволили новой полосе получить сертификат соответствия требованиям третьей категории ИКАО с двух направлений посадки.

В Шереметьево реконструкция аэродрома началась в марте 2006 года и должна завершиться в ноябре нынешнего. Проект включает в себя реконструкцию покрытия ВПП-2, перрона и рулежных дорожек, замену светосигнального оборудования, модернизацию системы посадки самолетов. Как пояснили ВГ в пресс-службе аэропорта, укреплено основание ВПП, построены новые искусственные покрытия. Магистральная рулежная дорожка с каждой стороны укреплена дополнительными обочинами по 7,5 м, что обеспечит возможность эксплуатации аэродрома Шереметьево для приема современных широкофюзеляжных самолетов.

В аэропорту Домодедово, где реконструкция ВПП-1 должна завершиться в декабре, проект был еще сложнее. Если в Пулково на время проведения работ полосу пришлось закрыть и в течение целого года аэропорт пользовался одной ВПП, то в Домодедово, чтобы не ограничивать пропускную способность аэродрома, приняли решение переоборудовать магистральную рулежную дорожку во временную взлетно-посадочную полосу. «Это позволило не только сохранить пропускную способность аэропорта на период реконструкции, но и укрепить лидирующее положение Домодедово среди аэропортов Московского авиаузла», — говорит директор по внешним связям международного аэропорта Домодедово Дарья Коршунова. Сейчас и вплоть до окончания работ она используется для взлета самолетов, снимая часть нагрузки с ВПП-1, которая работает в обоих направлениях взлета и посадки.

А на ВПП-1 были впервые в России применены современные технологии имитационного моделирования и проектирования элементов летной зоны. В частности, была разработана оптимальная конфигурация рулежных дорожек скоростного схода самолетов с полосы. Теперь после приземления самолет может уйти с ВПП и свернуть к месту стоянки по скоростным рулежным дорожкам со скоростью 93 км/ч, быстро освободив полосу для приема или взлета другого воздушного судна. Таким образом, пропускная спо-

СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА **962,402** (75,4%)

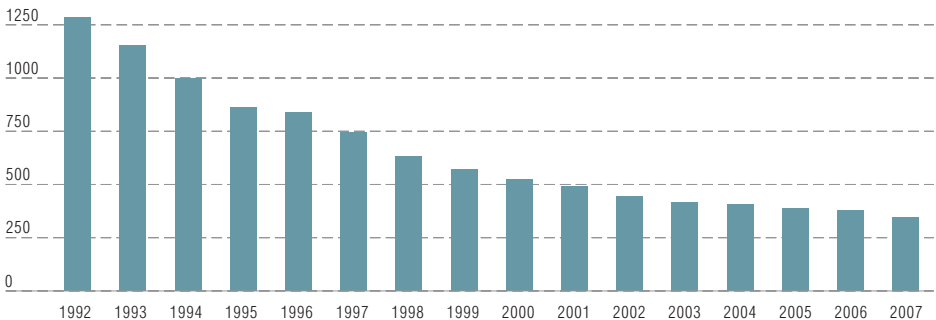


РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ ОБЪЕКТОВ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

собность ВПП-1 доведена до уровня 45 взлетно-посадочных операций в час в обычных метеоусловиях и 20 — в условиях ограниченной видимости. Столько же обеспечива-ет и ВПП-2 в Домодедово. По словам Дарьи Коршуновой, общая стоимость проекта реконструкции ВПП-1, рулежных дорожек и мест стоянок самолетов, включая переоборудование магистральная рулежной дорожки во временную ВПП, составляет около 12 млрд руб. Средства выделяют-ся из федерального бюджета.

В рамках первой очереди строительства было установ-лено новое радионавигационное оборудование. В июле 2006 года введена в эксплуатацию подсистема обзора и контроля летного поля системы A-SMGCS на базе двух не-зависимых локаторов обзора летного поля, которые поз-воляют увеличить пропускную способность ВПП с соблю-дением требуемого уровня безопасности в условиях ог-раниченной видимости. В это же время на продолжении оси ВПП-1 была установлена система DVOR/DME — ради-онавигационное оборудование ближней навигации, заме-няющее устаревшие системы навигации. Все это позволит ВПП-1 получить сертификат Международного авиацион-ного комитета для выполнения полетов в сложных метео-условиях по третьей категории ИКАО.

Третья категория ИКАО говорит о международном клас-се аэродрома. Это высшая категория в классификации, ко-торая позволяет выполнять взлет-посадку в экстремальных погодных условиях, что обусловлено прежде всего нали-



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА АЭРОДРОМОВ (АЭРОПОРТОВ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 1992–2007 ГОДАХ ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

СРЕДСТВА БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ **282,266** (22,1%)

СРЕДСТВА, ПРИВЛЕКАЕМЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СХЕМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА **32,444** (2,5%)

чием современного светосигнального и радиотехнического оборудования. Однако для того чтобы реализовать эти воз-можности, необходимо также наличие надлежащей квали-фикации у пилота и специального оснащения воздушного судна. Как правило, современные иностранные самолеты обладают таким оборудованием. Реконструированные ВПП, сертифицированные по третьей категории, технически рас-считаны на все типы самолетов, в том числе и по нагрузке, то есть теоретически могут выдержать даже самый большой современный лайнер А-380. «Если вдруг А-380 нужно будет совершить посадку, Домодедово с радостью его при-мет», — говорит Дарья Коршунова. Как утверждают в пресс-службе Шереметьево, на аэродроме уже построены две стоянки для таких машин. Конечно, полностью обслу-живать такой самолет российские аэродромы пока не могут. Сертификация аэропорта для приема этого типа воздушных судов требует наличия специального оборудования.

СКОЛЬКО НУЖНО ПОЛОС Наличие двух взлет-но-посадочных полос считается большим конкурентным преимуществом аэропорта. «Аэродром с системой двух не-зависимых взлетно-посадочных полос имеет практически неограниченный потенциал пропускной способности», — говорит советник генерального директора ОАО «Аэропорт Пулково» по развитию Виктор Конященков, подчеркивая, что основные ограничения в аэропорту сейчас связаны с ко-личеством стоянок судов и оборудованием системы управ-

ления воздушным движением. В Московском авиаузле двумя независимыми ВПП обладает только аэропорт До-модедово, они расположены параллельно, на расстоянии 2 км одна от другой. В Шереметьево первая и вторая по-лосы находятся слишком близко друг к другу, а во Внуко-во они вообще пересекаются, что делает невозможным их одновременное использование. «Земля, зарезервирован-ная под расширение аэропорта Домодедово, позволяет нам построить до десяти независимых взлетно-посадоч-ных полос», — говорит Дарья Коршунова.

В ближайших планах Шереметьево — сделать свои ВПП независимыми. Государственный аэропорт предпо-лагает построить новую ВПП-1 на 1100 м дальше от ВПП-2, а также новую магистральную и систему скоростных и соединительных рулежных дорожек. Реализация этого плана может занять три-четыре года.

ВПП-1 в Пулково сейчас практически не используется, для приема и отправки судов хватает отремонтированной полосы. «Множество аэропортов, в том числе крупных, в мире работают с одной взлетно-посадочной полосой, на-пример аэропорт Гатвик в Лондоне», — говорит Виктор Ко-нященков. — Есть аэропорты с двумя полосами, с четырь-мя-пятью полосами. Это уже вопрос не загруженности аэ-ропорта, а организации его работы». Например, для аэро-порта Пулково наличие двух полос дает дополнительные преимущества при экстремальных погодных условиях, на-пример, зимой, так как позволяет использовать одну полосу, в то время как другая расчищается от снега или обрабаты-вается реагентами. Реконструкцию первой ВПП планирует-ся начать в следующем году, сейчас в Пулково ожидают окончательной экспертизы проектной документации. Одна-ко вполне возможно, что сроки реконструкции будут не-сколько отодвинуты из-за того, что в настоящее время ре-шается вопрос о собственнике полосы. И хотя законодатель-ных ограничений для передачи полосы в городскую собст-венность нет, до сих пор механизма передачи не существо-вало, что может вызвать непредвиденные сложности.

Однако старания аэропортов по улучшению оборудова-ния аэродромов, укреплению взлетно-посадочных полос и увеличению их пропускной способности не позволяют пока использовать эти преимущества в полной мере. «Две ВПП в Домодедово вместе дают возможность осуществления порядка 90 взлетно-посадочных операций в час, однако си-стема организации воздушного движения в Московской воздушной зоне штатно позволяет только 27», — говорит Дарья Коршунова. Диспетчерские пункты одновременно обслуживают как прилетающие, так и вылетающие воздуш-ные суда. Небольшая пропускная способность диспетчер-ского пункта ограничивает пропускную способность аэрод-рома. Если по нормативу он должен обслуживать не более 27 самолетов в час, то, сколько бы ВПП ни имел аэродром, нормативная пропускная способность будет не увеличена, а лишь распределена между ВПП. Следует отметить, что эти ограничения действуют во всех аэропортах Московского авиаузла, однако в документах Минтранса никаких указа-ний на необходимость срочного реформирования системы организации воздушного движения пока нет. ■

СТАРАНИЯ АЭРОПОРТОВ ПО УКРЕПЛЕНИЮ ВПП И УВЕЛИЧЕНИЮ ИХ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ПОКА ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭТИ ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ РАБОТЫ

PHOTO PRESS

В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО, ПОКА ИДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП-1, ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ОДНА ШТАТНАЯ ПОЛОСА И ВРЕМЕННАЯ ВПП, ПЕРЕОБОРУДОВАННАЯ ИЗ МАГИСТ-РАЛЬНОЙ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ



СМЕЖНИКИ