

***Коробко Максим Романович***

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации  
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

***Попов Артём Алексеевич***

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации  
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

***Суетин Илья Николаевич***

канд. пед. наук, д-р ист. наук, доцент, профессор

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный педагогический  
университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

## **СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **ВО ВРЕМЕНА СССР: ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ**

*Аннотация:* в статье представлены основные этапы формирования и развития системы организации воздушного движения в Советском Союзе. Авторами подчеркивается стратегическое государственное значение данной системы, которая является важнейшим компонентом сохранения национальной безопасности государства на современном этапе.

*Ключевые слова:* система организации воздушного движения, безопасность, контроль за воздушным движением.

С развитием авиации в СССР в небе становилось всё больше и больше воздушных судов. В связи с этим стало происходить большое количество авиакатастроф, связанных с увеличением плотности воздушного движения, а также с тем, что на начальных этапах развития авиации воздушное движение никак не контролировалось. Чтобы улучшить ситуацию государству предстояло разработать

систему контроля за воздушным движением, чтобы упорядочить это самое движение и обеспечить его безопасность. Эта проблема имела актуальность на тот момент, далее мы рассмотрим её поэтапное решение.

Изначально на воздушном транспорте прямой обязанностью командиров лётных отрядов являлось руководство движением самолётов, назначение для полетов лётчиков. Наблюдая за вылетом самолётов на лётном поле, командиры отрядов получали информацию о результате полёта по телефону или телеграфу. Это происходило только после посадки самолёта. Связано это было с тем, что в те времена на воздушных судах отсутствовала система радиосвязи, воздушные линии были небольшими, а полёты выполнялись только днём (при благоприятной погоде и видимости земных ориентиров). У лётчиков не было возможности получать указания от командиров во время полёта, они не имели с ними какой-либо связи. Основы новой отрасли – отрасли воздушного транспорта были заложены в 1923 году правительственным решением [1].

В 1929 году при эксплуатации авиамаршрута Москва-Иркутск впервые были введены первые элементы системы управления полетами. Эту функцию выполнял начальник отдела эксплуатации, используя телеграф для связи. В 1930 году были разработаны первые положения о службе управления воздушным движением, а в 1931 году свершилось создание службы Организации Воздушного Движения при Всесоюзном объединении гражданской авиации. Основная задача диспетчерской службы состояла в организации и управлении полетами воздушных средств на авиамаршрутах (для обеспечения безопасности полетов и предотвращения задержек) [2].

Связь между диспетчерами достигалась при помощи телеграфов и отчасти с использованием радиостанций, установленных в аэропортах. Радиостанции располагались в радиобюро и работали в основном на длинных и средних волнах.

После создания Главного управления гражданской авиации в 1932 году, произошли значительные изменения в управлении воздушным движением. На новых самолетах, произведенных в СССР, были установлены радиотехнические

навигационные средства, благодаря этому стало возможным осуществлять полеты в нестандартных метеоусловиях. Аэродромы оснастили радиомаяками и радиопеленгаторами, а также другим оборудованием для обеспечения ночных полетов [1].

Принятие правительством решения об укреплении органов гражданской авиации и внедрение нового положения о диспетчеризации повысили роль диспетчерской службы. В предвоенные годы были созданы и установлены новые средства связи, навигации и радиолокационного оборудования. В это время была сконструирована под руководством И.М. Векслина первая отечественная радиотехническая система «Ночь-1» для посадки и навигации самолетов [2].

В период Великой Отечественной войны гражданская авиация была передана в оперативное подчинение Наркомата обороны, а служба Управления воздушным движением усердно участвовала в контроле за полетами фронтовых частей. Были введены новые инструкции о работе с диспетчерскими радиостанциями при полетах в аэропортовой зоне, что позволило эффективнее координировать движение самолетов [2].

Постановление Правительства от 16 февраля 1973 года №130-49 о мерах по повышению безопасности полетов гражданской авиации стало основой для создания единой системы управления воздушным движением гражданской и военной авиации. Правительственным решением планировалось создание в 1973 году в зонах страны с особо интенсивным воздушным движением зональных и районных центров управления воздушным движением, а также главного центра в Москве. Существовала потребность создания Научно-экспериментального центра автоматизации управления воздушным движением [1].

В 1973–1984 годах в Советском Союзе была разработана и введена в эксплуатацию единая система управления воздушным движением (EU ACCS). К середине 1980-х годов были созданы порядка 300 главных, региональных, зональных и вспомогательных центров. В данной системе работало около 5000 военных и более 40000 гражданских специалистов [2].

За последующие 10 лет работы удалось достигнуть ощутимых результатов: количество опасных сближений воздушных судов снизилось примерно в 4 раза; число нарушений порядка использования воздушного пространства сократилось в 4,5 раза; уменьшилось в 4 раза среднесуточное время введения ограничений; было введено спрямление участков маршрутов, что позволило значительно снизить расходы на топливо [2]. Управление системой осуществляла Межведомственная комиссия ЕС УВД (Interagency EU ACCS Committee), состоящая из представителей разных министерств и ведомств [1]. Данные процессы продолжались до момента распада СССР в 1991 году.

Можно сделать вывод, что за время существования СССР система УВД была создана практически с нуля и хорошо модернизирована во времена Великой Отечественной войны и в послевоенный период. К концу 1984 года были созданы главные центры управления воздушным движением, был сформирован большой штат сотрудников, что сильно улучшало функционирование данной системы. Советский опыт по организации воздушного движения можно использовать в современных условиях.

### *Список литературы*

1. Нечаев Е.Е. Введение в специальность: учебное пособие МГТУ ГА / Е.Е. Нечаев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ecovd.ru/wp-content/uploads/2019/12/3.-istoriya-e.e.-nechaev-mgtu.pdf?ysclid=lu8pg69jsk243081824> (дата обращения: 13.05.2024).

2. Исторический архив «История организации воздушного движения в СССР в период до создания ЕС УВД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ovdrf.ru/page/101?ysclid=lua6s65wwp821088973> (дата обращения: 13.05.2024).