

О МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ АВИАЦИИ КАЗАХСТАНА

К.М. Камалетдинов
Т.С. Крихели

Излагается становление метеорологического обслуживания авиации в Казахстане, история которого начата в 1933 году с создания АМСГ в г. Алма-Ате. В настоящее время по сравнению с 1990 г. объем авиарбот сократился более чем в десять раз, что ставит АМСГ, перешедшую на договорные отношения с авиацией в 1992 г., в сложное положение. Перспективы дальнейшего состояния метеообеспечения связаны с объемом авиарбот в Республике.

Авиационные перевозки занимают одно из ведущих мест в экономике Республики Казахстан. Метеорологическое обеспечение полетов - одно из важнейших звеньев аэронавигации, так как зависимость работы авиации от погодных условий весьма существенна, несмотря на техническое совершенствование воздушных судов и наземного оборудования. А начиналось все более 60 лет назад, когда в аэропорту г. Алма-Аты была создана первая в Казахстане авиаметеорологическая станция (АМСГ). В этом же году открылась авиаметеорологическая станция в г. Кустанае. В конце тридцатых годов началось интенсивное развитие пассажирских авиаперевозок и уже в начале 40-х годов в Казахстане сформировалась целая сеть АМСГ, которые осуществляли метеорологическое обеспечение полетов. Бурное развитие авиации стимулировало развитие авиационной метеорологии как самостоятельной отрасли науки.

В те далекие годы, когда летали простейшие небольшие самолеты, для метеообеспечения авиации достаточно было малого объема метеорологической информации у земли и на низких высотах, чтобы обеспечивать полеты. Но с появлением скоростной авиации усложнились требования к метеообеспечению. Совершенствовалось оборудование воздушных судов и аэродромов, что обуславливало все более высокие требования к точности измерения метеорологических параметров и их прогнозирования.

С развитием авиации расширялся и диапазон использования воздушных судов, особенно с появлением вертолетов. Большое значение приобрело применение самолетов для различных народнохо-

зяйственных нужд, что требовало определенной специфики метео-обеспечения. Так, в Казахстане широкое применение нашли вертолеты в нефтяной и газовой отрасли промышленности, в геологоразведке. Самолеты АН-2 широко используются при производстве авиационно-химических работ. Но, в связи с общим кризисом в стране, в последние годы наблюдалось резкое снижение объема авиационных перевозок. Так, за последние десять лет число самолетовылетов уменьшилось в 10 раз. Особенно резкий спад числа самолетовылетов происходил с 1990 по 1994 год, когда число самолетов сократилось с 547 тысяч до 88 тысяч. В каждом последующем году было вдвое меньше вылетов, чем в предыдущем. В настоящее время спад числа самолетовылетов составляет 15-20 % в год. Особенно резкое снижение интенсивности полетов произошло в северных и восточных районах Казахстана, в основном за счет значительного сокращения авиационно-химических работ и полетов по местным воздушным линиям (МВЛ). В последние годы практически перестала существовать сеть местных воздушных авиалиний, а авиационно-химические работы производятся в очень малом объеме. Таким образом, кроме уменьшения объема авиаперевозок, изменилась их структура и основной составляющей стали полеты по международным авиалиниям ближнего и дальнего зарубежья.

Порядка трети всех авиаперевозок Казахстана осуществляется Алматинским аэропортом. Поэтому самым крупным авиаметеорологическим подразделением в Казахстане является Авиаметеорологический центр Алматы. Значительное развитие в последние годы получили авиаперевозки в западных областях Казахстана, а поэтому АМСГ Актюбинск, Актау, Атырау, Уральск имеют стабильный объем работы и обслуживают в общей сложности 30-35 % всех самолетовылетов в республике.

В последние годы, несмотря на общий спад объема авиаперевозок, открыто много авиалиний в дальнее зарубежье. География полетов довольно обширная. Республика Казахстан связана регулярными авиалиниями со многими странами мира. Налажено воздушное сообщение с Германией, Турцией, Грецией, Англией, ОАЭ, Пакистаном, Китаем, Египтом, Ираном, Индией, Сирией, Израилем, а также странами ближнего зарубежья.

Исходя из современных экономических условия, с 1992 года авиаметеорологические станции перешли на договорные отношения с авиацией. Формы организации хозрасчета в течение четырех лет претерпели изменения и совершенствовались с учетом экономической ситуации в каждом подразделении. Преимущество этой деятельности в том, что хозрасчет дает возможность авиаметеостанциям самостоятельно распоряжаться полученными средствами от прибыли из фондов специального развития и развития производства, пусть на

сегодняшний день еще и недостаточных для покрытия всех потребностей АМСГ.

Перспектива развития авиаметеорологической службы Казахстана в полной мере зависит от объема авиаперевозок. Увеличение их объема будет способствовать повышению уровня метеорологического обеспечения авиации и его организации по международным требованиям, обеспечивающим безопасность и экономическую эффективность каждого полета.

Управление метеорологического обеспечения авиации Казгидромета

МЕТЕОРОЛОГИЯМЕН ҚАЗАҚСТАН АВИАЦИЯСЫН ҚАМТАМАСЫЗДАНДЫРУ ТУРАЛЫ

К.М. Камалетдинов
Т.С. Крихели

Қазақстан авиациясында метеорологиялық қызметтің қалыптасуы 1933 ж. Алматыда АМСГ құру тарихынан басталғаны баяндалады. Қазіргі уақытта 1990 жылмен салыстырғанда авиажұмысының көлемі 10 еседен аса қысқартылды, ал 1992 жылдан бастап АМСГ авиациямен шартты қатынасқа көшуіне байланысты жағдай қиындай түсуде. Метеоқамсыздандырудың келешектегі жағдайы Республикадағы авиажұмысының көлеміне байланысты.