

**Adresas:** <http://verslas.lrytas.lt/rinkos-pulsas/2017/08/18/news/skrydziu-perkelimas-i-kauna-paaiskejo-kas-leme-sekminga-darba-2261968/>

**Autorius:** lrytas.lt

**Data:** 2017-08-18 16:04



## Skrydžių perkėlimas į Kauną: paaiškėjo, kas lėmė sėkmingą darbą

Beveik penkis kartus išaugęs aptarnaujamų skrydžių skaičius Kaune, sklandaus skrydžių vadovų, technikų darbo užtikrinimas padidėjusio skrydžių intensyvumo sąlygomis, dalies Vilniaus skrydžių vadovų perkėlimas į Kauną ir naujos technologijos – tai tik keli iššūkiai su kuriais teko susidurti skrydžių valdymo paslaugas teikiančios valstybės įmonės (VI) „Oro navigacija“ specialistams, kai Lietuvos skrydžių sostinės vairą iš Vilniaus buvo laikinai perėmęs Kaunas.

Nuo liepos 14-osios iki rugpjūčio 18-osios dėl Vilniaus kilimo ir tūpimo tako (Vilniaus KTT) rekonstrukcijos nedirbant Vilniaus oro uostui, dauguma skrydžių buvo perkelta į Kauną. Šiuo laikotarpiu, lyginant su tuo pačiu laikotarpiu pernai, skrydžių skaičius laikinojoje sostinėje išaugo beveik penkis kartus – VI „Oro navigacija“ skrydžių vadovai aptarnavo 3965 skrydžius, kai lėktuvai kilo arba leidosi Karmėlavoje. Palyginimui, tuo pačiu laikotarpiu pernai lėktuvams kylant arba leidžiantis Kauno oro uoste buvo aptarnauta 800 skrydžių.

Įprastai Kauno tarptautiniame oro uoste vykdoma apie 30 skrydžių per parą. Skrydžius iš Vilniaus perkėlus į Kauną per parą vidutiniškai buvo aptarnaujama apie 130 skrydžių.

Skrydžių valdymo paslaugas Kaune teikė 17 skrydžių vadovų, iš kurių 6 buvo deleguoti iš sostinės - tai Vilniaus aerodromo skrydžių valdymo centro skrydžių vadovai. Jie minėtu laikotarpiu gyveno ir dirbo Kaune.

Darbas vyko visą parą pamainomis. Skrydžių valdymo bokšte paprastai dirbdavo nuo 3 iki 5 skrydžių vadovų,

priklausomai nuo darbo intensyvumo. Visą parą budėdavo vienas techninio personalo specialistas, dienos metu dirbdavo visi inžinerinio –techninio personalo specialistai.

Papildomai Kauno oro uosto teritorijoje buvo sumontuotas mobilus rezervinis skrydžių valdymo bokštas nenumatytiems atvejams. Laimei, jo neprireikė panaudoti.

Vilniaus oro uosto rekonstrukcijos metu daugiau skrydžių aptarnauta ir Palangos bei Šiaulių oro uostuose. Palangoje minėtu laikotarpiu orlaiviai kilo ir leidosi 664 kartus, o tai yra 16 proc. daugiau nei pernai tuo pačiu laikotarpiu (557 skrydžiai). Šiaulių oro uoste skrydžių vadovai šiuo laikotarpiu aptarnavo net 31 proc. daugiau skrydžių nei pernai tuo pačiu metu – 531 vietoj pernai buvusių 365.

Nors aptarnaujamų skrydžių skaičius Kauno, Palangos ir Šiaulių skrydžių valdymo centruose (SVC) išaugo ženkliai, dėl įmonės teikiamų oro navigacijos paslaugų neįvyko nei vienas incidentas ne tik į Kauno, bet ir Palangos bei Šiaulių skrydžių valdymo centrų atsakomybes zonas patenkančioje oro erdvėje.

„Tokio masto projektas Lietuvoje buvo įgyvendinamas pirmą kartą. Džiaugiuosi, kad atsakingai pasiruošę ir sutelktinai dirbdami sugebėjome laikinai perkelti Lietuvos skrydžių sostinę iš Vilniaus į Kauną, o kylančius iššūkius sėkmingai sprendėme bendradarbiaudami su kolegomis iš kitų institucijų“, - sakė VĮ „Oro navigacija“ laikinai einantis generalinio direktoriaus pareigas Mindaugas Gustys.

Jo teigimu, sėkmingas bendras darbas su Susisiekimo ministerija, Civilinės aviacijos administracija, Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba, VĮ Lietuvos oro uostai, Kauno oro uoste dirbančiomis antžeminio aptarnavimo bendrovėmis lėmė, kad Lietuva sėkmingai įgyvendino gana unikalų projektą – didesnio oro uosto veiklos perkėlimą į mažesnį.

Siekiant paruošti Kauno skrydžių valdymo centro (Kauno SVC) specialistus dirbti padidinto oro eismo intensyvumo sąlygomis, Kauno SVC skrydžių vadovams buvo surengti mokymai skrydžių valdymo treniruokliu. Visi dvylika Kauno SVC skrydžių vadovų šiuos mokymus sėkmingai baigė.

Norint sumažinti nuo liepos išaugusią skrydžių apkrovą Kauno oro uoste, visus bendrosios aviacijos orlaivius – tiek vykdančius skrydžius Lietuvoje, tiek atvykstančius iš užsienio - nuspręsta nukreipti į S.Dariaus ir S.Girėno aerodromą Aleksote. Todėl ir Aleksoto aerodromo skrydžių koordinatoriams smarkiai išaugo darbo krūvis. Siekiant padėti aptarnauti smarkiai išaugusį orlaivių pilotų skaičių Aleksote, VĮ „Oro navigacija“ specialistai įrengė savitarnos žiniavietę S.Dariaus ir S.Girėno aerodrome.

Kauno oro uosto žiniavietėje įprastai dirba 3 žiniavietės instruktoriai, kurie teikia su skrydžiais susijusią informaciją, rūpinasi skrydžių planų platinimu, skrydžių informacijos pateikimu pilotams. Ruošiantis išaugusiančiam skrydžių skaičiui, nuspręsta, kad Kauno žiniavietės instruktoriams nuotoliniu būdu talkins 5 žiniavietės instruktoriai iš sostinės. Dar prieš perkeliant skrydžius į Kauną jie sėkmingai papildė kauniečių komandą.

VĮ „Oro navigacija“ specialistai atliko ir daug parengiamųjų darbų, kad skrydžiai vyktų saugiai - vykdant Vilniaus oro uosto KTT rekonstrukcijos projektą, Navigacijos skyriaus darbuotojai užtikrino nepertraukiamą ir tinkamą maršruto, terminalo ir aerodromo navigacijos priemonių, įrengtų Vilniaus aerodromo teritorijoje, darbą. Taip pat vykdė nuolatinę tūpimo pagal prietaisus sistemų su toliamačio įranga (ILS/DME) kritinių bei jautrių zonų, Doplerio visakrypčio radijo švyturio ir toliamačio įrangos (DVOR/DME) ir pelengatoriaus apsauginių zonų priežiūrą. Prieš oro uosto atidarymą jie atliko visus būtinus antžeminius įrangos techninės priežiūros darbus ir dalyvavo atliekant ILS/DME specialiuosius skrydžių bandymus, kurių rezultatai patvirtino priemonių tinkamumą tolimesniam naudojimui.

Be to, rengiantis perkėlimui į Kauną, atnaujinti su skrydžių sauga susiję dokumentai, vadinamieji skubios informacijos papildymai. „Oro navigacijos“ specialistai taip pat parengė daug svarbios informacijos pilotams ir skrydžių vadovams apie skrydžių tvarkos pasikeitimus kylant ar leidžiantis Kauno oro uoste.