

ИКАО

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Процесс обучения профессиональному языку

Почему ИКАО и специалисты по обучению авиационному английскому языку работают совместно над внедрением 4-го уровня владения языком и его ратификацией на законодательном уровне.

Также в этом номере:

- Перспективы альтернативных видов топлива от Джейн Хьюпи
- Новые сведения от Центрально-европейской ротационной группы (CERG) по безопасности полетов
- Инновации в системе посадки по приборам (ILS) в Веллингтонском международном аэропорту (WIA), Новая Зеландия
- Курсы ИКАО / Международного совета аэропортов (МСА) по теме сборов с пользователей
- Семинары в Азиатско-тихоокеанском регионе (АРАС) рассматривают разработки Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (СЕАНС) и структуру деятельности по организации воздушного движения (АТМ)
- Женщины в авиации: Энджела Гиттенс



CEIA EMDs

STATE-OF-THE-ART ENHANCED METAL DETECTORS



CEIA PD140SVR,
ENHANCED HAND HELD METAL DETECTOR



WARNING

Due to increased security measures
**NO SHARP ITEMS
ARE ALLOWED
PAST THIS SECURITY
SCREENING POINT**

You must notify the
Security Screening staff
if you have any such items.

NO SHARP
ITEMS
ARE ALLOWED
PAST THIS
SCREENING
POINT

WARNING

Due to increased security measures
**NO SHARP
ITEMS
ARE ALLOWED
PAST THIS
SCREENING
POINT**

You must notify the
Security Screening staff
if you have any such items.

CEIA SAMD, SHOE ANALYZER

CEIA EMD APPLICATION

- Fully compliant with the New Security Standards for Conventional and non-Conventional Weapons
- Unsurpassed Passenger Throughput
- Exceptional Immunity to Environmental Interference



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED





ЖУРНАЛ ИКАО
ТОМ 64, НОМЕР 3, 2009 Г.

Редакционная статья

Отделение ИКАО по координации,
доходам и общественным связям

Тел.: +01 (514) 954-8220
Веб-сайт: www.icao.int

Энтони Филбин Комьюникейшнз

Издатель: Энтони Филбин
Тел.: +01 (514) 886-7746
Эл. почта: info@philbin.ca
Веб-сайт: www.philbin.ca

Производство и дизайн

Бэнг Мэркетинг

Стефани Кэннан

Тел.: +01 (514) 849-2264
Эл. почта: info@bang-marketing.com
Веб-сайт: www.bang-marketing.com

Фотографии ИКАО: Джерри Эрколани

Реклама

Эф-Си-Эм Комьюникейшнз инк.

Ив Аллар

Тел.: +01 (450) 677-3535
Факс: +01 (450) 677-4445
Эл. почта: fcmcommunications@videotron.ca

Предоставление материалов

Журнал приветствует предоставление материалов заинтересованными лицами, организациями и государствами, желающими поделиться уточненной информацией, перспективами или анализом вопросов, связанных со всемирной гражданской авиацией. За дополнительной информацией относительно крайних сроков предоставления материалов и запланированных тем будущих изданий Журнала ИКАО просим обращаться по адресу: info@philbin.ca.

Подписка и розничная продажа

Годовая подписка (шесть номеров в год) US \$40.
Стоимость одного номера – US \$10. По вопросам подписки и продаж просьба обращаться в Службу продажи документов ИКАО,
Тел.: +01 (514) 954-8022
Эл. почта: sales@icao.int

Опубликовано в г. Монреаль, Канада. ISSN 0018 8778.

На момент печати информация, опубликованная в Журнале ИКАО, является достоверной. Приведенные мнения принадлежат лишь авторам и не обязательно отражают мнение ИКАО и ее государств-членов.

Приветствуется воспроизведение статей Журнала ИКАО. Для получения разрешения направляйте заявку по адресу: info@philbin.ca. При воспроизведении материалов ссылка на Журнал ИКАО обязательна.

ОТПЕЧАТАНО ИКАО

Содержание

ТЕМА НОМЕРА:

Новые совместные меры поддержки обучения профессиональному авиационному английскому языку на 4-м уровне

Принципы обучения авиационному английскому языку

Президент Международной ассоциации по обучению авиационному английскому языку Филипп Шокросс комментирует, каким образом новые директивы, разработанные совместно с ИКАО, смогут оказать бесценную помощь всем пользователям авиационного английского языка при корректировке ими своих программ обучения и достижения целей конечных пользователей 4

Авиационный английский язык: Оценка тестов

Исследования оценки тестирования знаний авиационного английского языка, проведенные Ланкастерской исследовательской группой, выявили тревожные вопросы относительно эффективности многих методов тестирования, применяемых в настоящее время. Журналу дает интервью член LLTRG Чарльз Олдерсон по вопросам выводов, сделанных его организацией. 10

Профиль страны: Новозеландский подход к профессиональному знанию языка

Представитель новозеландского полномочного органа гражданской авиации Эмма Пил разъясняет подход ее государства к разработке мер по профессиональному знанию языка для новых обучающихся, а также действующих держателей лицензий пилотов и диспетчерам воздушного движения 16

Выберите правильное топливо

Начальник Сектора экологии ИКАО Джейн Хьюпи рассматривает перспективу применения альтернативного топлива, в условиях защиты от ожидаемой нестабильности цен на топливо из-за кризиса 2008 года. 20

НОВОСТИ

- Страны региона APAC рассматривают разработки CEANS 24
- Семинар APAC ATM исследует структуру деятельности государств 24
- Семинар ИКАО/АСИ – Сборы с пользователей 24

Темпы развития программы CERG по безопасности полетов

Недавно проведенные в Румынии мероприятия на высшем уровне способствовали прогрессу государственных программ и разработок систем обеспечения безопасности в государствах – членах Центрально-европейского региона Группа Совета ИКАО. 26

ILS-инновации в Веллингтонском международном аэропорту (WIA)

Специалист по навигационным средствам, руководитель Отдела инспекции полетов в Airways Corporation предлагает возможные решения уникальных вопросов, связанных с проблемой посадки по приборам в WIA 28

Цикл лекций «Женщины в авиации»: Анжела Гиттенс

Адаптированная версия выступления Генерального директора ACI World Анжелы Гиттенс 31

ПОПРАВКА

В номере Журнала ИКАО № 1 за 2009 год (Vol. 64, No. 1), ошибочно упомянуто имя Джона Фэйхи вместо Дэвида Фэйхи перед его интервью Сектору по охране окружающей среды ИКАО. Издатели журнала приносят свои извинения за допущенную ошибку.



Совет ИКАО

Президент: Г-н Р. Кобе Гонсалес (Мексика)

Австралия	Г-н П.К. Эванс	Нигерия	Д-р О.Б. Алиу
Аргентина	Г-н Д.О. Валенте	Объединенные Арабские Эмираты	Г-н Дж. Хайдар
Бразилия	Г-н Р.С.Р. Магно	Республика Корея	Г-н Джил Соу Син
Венесуэла	Г-н Э.А. Фалкон	Российская Федерация	Г-н А. Новгородов
Гана	Г-н К. Кваква	Румыния	Г-н К. Котрут
Германия	Г-н Й.-В. Мендель	Сальвадор	Г-н Х.А. Апарисио Борхас
Доминиканская Республика	Г-н К.А. Верас	Саудовская Аравия	Г-н С. Хашем
Египет	Г-н С. Елазаб	Сингапур	Г-н К. Бонг
Индия	Д-р Н. Заиди	Соединенное Королевство	Г-н М. Росселл
Исландия	Г-н Х. Сигурдссон	Соединенные Штаты Америки	Г-н Д. Т. Блисс
Испания	Г-н В. Агуадо	Тунис	Г-н И. Сасси
Италия	Г-н Ф.П. Веньер	Уганда	Г-жа Б. Кавуйа
Камерун	Г-н М.А. Мбенг	Уругвай	Г-н Х.Л. Вилардо
Канада	Г-н Л.А. Дюпюи	Франция	Г-н Ж.-К. Шуве
Китай	Г-н Т. Ма	Швейцария	Г-н Д. Руйе
Малайзия	Г-н Кок Су Чон	Эквадор	Г-н И. Арельяно Ласкано
Мексика	Г-н Д. Мендес-Майора	Южная Африка	Г-н М.Д.Ц. Пере
Намибия	Г-н Б.Т. Мужетенга	Япония	Г-н Сейджи Баба

Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО

Председатель: г-н О.Р. Нунду

Совет назначает членов АНК из числа кандидатур, предложенных Договаривающимися государствами. Члены АНК действуют в своем личном качестве экспертов, а не в качестве представителей тех, кто выдвинул их кандидатуры.

Г-н М. Алиду	Г-н С.П. Кример	Г-н Б. Тебо
Г-н А.А. Альхарти	Г-н Р. Макфарлен	Г-н М. Фернандо
Г-жа С. Гонсалес	Г-н Р. Моннинг	Г-н П.Д. Флеминг
Г-жа М. Деэ	Г-н Ман Хеи Чан	Г-н Б. Экеберт
Г-н М.А. де Йонг	Г-н Л. Р. Насименто	Г-н Х. Эрреро
Г-н А. Корсаков	Г-н Ф. Тай	Г-н Ю. Янагисава

Представительства ИКАО в мире

Южноамериканское бюро (SAM), Лима

Бюро Западной и Центральной Африки (WACAF), Дакар

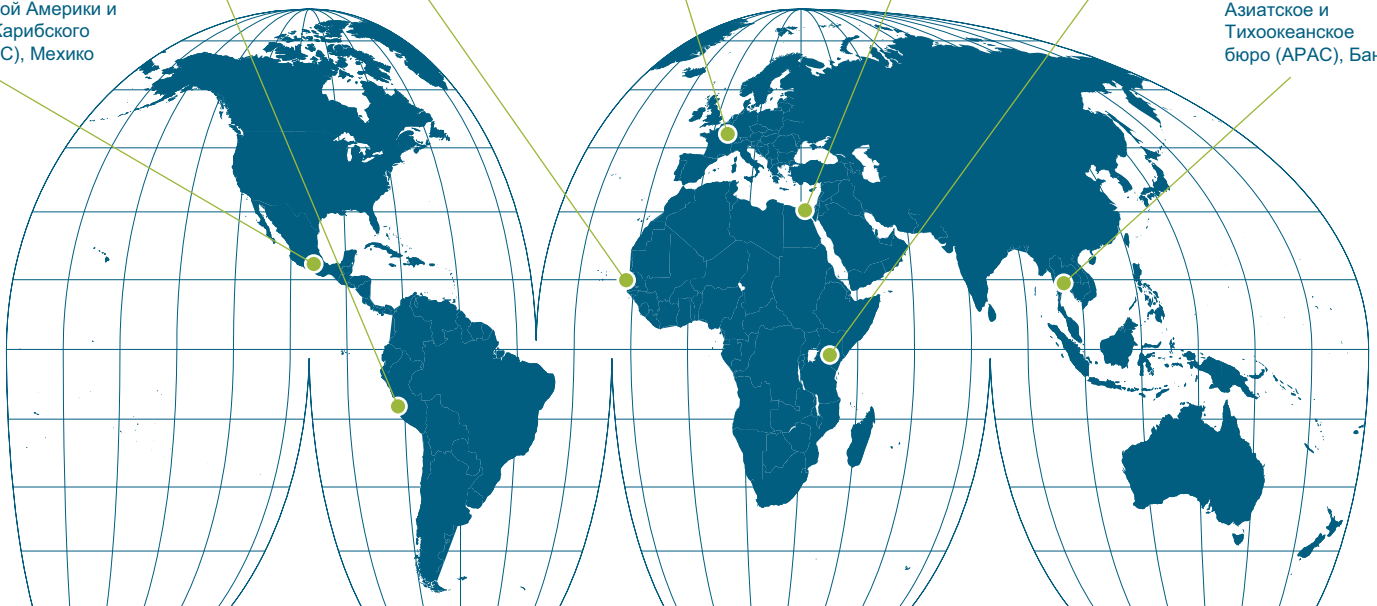
Европейское и Североатлантическое бюро (EUR/NAT), Париж

Ближневосточное бюро (MID), Каир

Бюро Восточной и Южной Африки (ESAF), Найроби

Бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря (NACC), Мехико

Азиатское и Тихоокеанское бюро (APAC), Бангкок



Всемирный форум по сотрудничеству гражданской и военной авиации в области организации воздушного движения

19–21 октября 2009 г.

Штаб ИКАО

Монреаль, Канада

Время проводить его в глобальном масштабе:

Учет взаимных интересов без компромиссов
при осуществлении миссии

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предлагает вам присутствовать на Всемирном форуме по сотрудничеству гражданской и военной авиации, быть его спонсором и/или участником. Это уникальное мероприятие, которое привлечет гражданских и военных пользователей воздушного пространства. Участвуйте в презентациях и дискуссиях о необходимости совершенствовать сотрудничество и координацию между гражданскими и военными органами для оптимального использования воздушного пространства всеми пользователями с целью эффективного удовлетворения эксплуатационных требований к воздушным перевозкам, национальной безопасности и охране окружающей среды.

В центре внимания Форума:

- Понимание общих потребностей и различных эксплуатационных требований.
- Необходимость продвижения к более взаимоправляемой и «бесшовной» глобальной аэронавигационной системе.
- Соображения безопасности и суверенитета.
- Беспилотные авиационные системы: потребности и проблемы.
- Региональное и национальное планирование воздушного пространства.

В партнерстве с:

- Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO)
- Европейской организацией по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль)
- Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- Организацией Североатлантического договора (НАТО) и при поддержке Ассоциации органов управления воздушным движением (ATCA) и UVS International (UVSI).

Синхронный перевод на рабочие языки ИКАО:

арабский, китайский, английский, французский, русский и испанский.

Для получения дополнительной информации свяжитесь с Густаво Де Леоном

по адресу: gatm_civ_mil@icao.int

Тел: +1 514.954.8219, доб. 6199. Факс: +1 514.954.8197

www.icao.int/gatm-civ/mil

Новые Директивы по программам обучения авиационному английскому языку

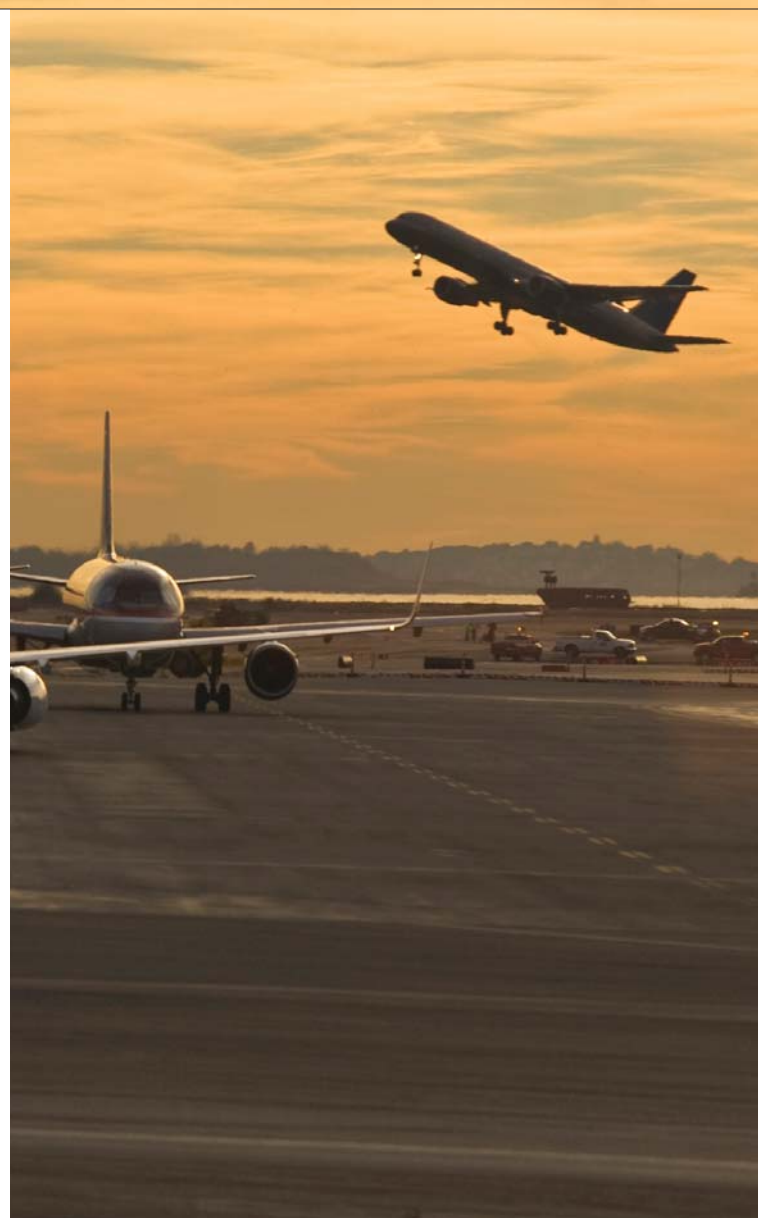
Введение Требований ИКАО к профессиональному владению английским языком 4-го уровня (LPRs) в 2003 году, а также последующие шаги, предпринятые с целью обеспечить их эффективное и своевременное выполнение, значительным образом повлияли на условия преподавания авиационного английского языка в настоящее время.

Для решения задач, возникших перед преподавателями авиационного английского языка и пользователями новых обучающих программ, разработанных с целью соответствия новым требованиям ИКАО, Международная ассоциация по обучению авиационному английскому языку для гражданской авиации (ICAEА) завершает при сотрудничестве ИКАО ряд Директив по программам обучения авиационному английскому языку. Они смогут оказать бесценную помощь всем пользователям авиационного английского языка при корректировке своих обучающих программ для достижения конечной цели – обеспечения безопасности полетов.

Наряду с существующими признанными на международном уровне органами аккредитации по обучению английскому языку в качестве иностранного (включая квалификацию, требуемую от преподавателей английского языка как иностранного) в настоящее время нет официальной системы аккредитации или квалификации учебных заведений или преподавателей, разрабатывающих или практикующих обучение авиационному английскому языку.

Аналогично тестированию по авиационному английскому языку обучение авиационному английскому является неконтролируемой областью. Тем не менее такое обучение характеризуется особыми целями, содержанием, критериями квалификации, условиями использования, профессиональными и личными качествами, и это отличает его от обучения языку в любой иной сфере человеческой деятельности. В целом такими отдельными критериями является следующее:

- Язык предназначен для обеспечения понятной связи между пилотом и диспетчером.



Five facts about aviation English you cannot ignore:

1. Language proficiency is a **safety** imperative.
2. There are no short-cuts when it comes to language learning and **safety**.
3. From 2008, ICAO **Safety** Audits *will* include Standards for Language Proficiency.
4. An increase in **safety** requires closely focused training to achieve lasting results.
5. Aviation English Services personnel were leaders in the development of the **safety**-driven ICAO language proficiency requirements.

It is simply about safety – contact AES today



The aviation professional's choice for aviation English testing, training and consultancy.

Email: info@aeservices.net
Call: +64 4 471 4752
Visit: www.aeservices.net

English Language Licensing Testing that you can Customize to *your* Requirements

- ✓ Tests designed specifically to meet ICAO criteria.
- ✓ Audited, Proven, In use.
- ✓ Accepted by Authorities in Australia, New Zealand and Japan.
- ✓ A choice of 2 tests depending on candidate English language expertise.
- ✓ Simple, Flexible: Booking and payment online - candidate connection by telephone - delivery by computer - rating by experts - results online.



Delivery options range from complete outsourcing of the testing to ASL to acquisition and use of ASL technology to locally manage and conduct the testing.

For a no obligation discussion please contact Mike Lynskey at:
Email: Mike.lynskey@aspeq.com
Call: +64 4 9162059
Web: www.aspeq.com





Президент ICAEA Филип Шокросс (второй слева в переднем ряду) с сотрудниками Ближневосточного регионального бюро ИКАО в Каире

- В используемом языке применяются очень специфические слова, функции и выразительность.
- Оперативная эффективность, а не лингвистическая правильность является окончательным критерием оценки владения языком.
- Преимущественно связь поддерживается посредством речи, без дополнительных визуальных средств.
- Авиационная связь влияет не только на безопасность пассажиров и успешность персональной карьеры, но также имеет экономическое воздействие на многие сферы деятельности и субъекты в области авиационной индустрии: прямое – через затраты на проведение тестов и обучение, и косвенное – через подбор кадров.

При отсутствии какой-либо системы аккредитации и официального подтверждения конкретной квалификации преподавателей Международная ассоциация по обучению авиационному английскому языку для гражданской авиации (ICAEA) при содействии ИКАО разработала Директивы по программам обучения авиационному английскому языку с целью помощи авиационному сообществу в подборе и привлечении поставщиков услуг по обучению авиационному английскому

языку, а также для установления приемлемых стандартов хорошей практики обучения авиационному английскому языку. Соглашение относительно совместного издания новых Директив также обсуждается ИКАО и ICAEA. Датой публикации обозначен конец 2009 года.

«ICAEA обратилась в ИКАО по вопросу новых Директив. Мы с самого начала поняли, что это станет весьма важной разработкой, касающейся наших целей относительно области требований профессионального владения языком (LPRs), введенных в 2003 году, – сообщила технический сотрудник ИКАО по вопросам языковой квалификации Николь Барретт-Сабурен. – ИКАО всегда заботится о безопасности в области авиации. Тем не менее с внедрением LPRs нам было приятно видеть, что они вызвали большой интерес в авиационном сообществе. Когда ICAEA обратилась к нам относительно Директив, мы были рады сотрудничеству, с тем чтобы оказать более эффективную помощь государствам – членам ИКАО и иным заинтересованным организациям в деле максимального сокращения затрат, связанных с Директивами».

LPRs ИКАО направлены на достижение и поддержание

профессионального знания языков, используемых при радиотелефонной связи. Тем не менее, поскольку английский язык, несомненно, является наиболее употребимым языком при радиотелефонной связи в мировом авиационном сообществе и он единственный, требующий особого подхода, авиационное сообщество должно сосредоточиться в основном на повышении уровня разговорного английского языка.

Когда же ИКАО определила конечную цель своих усилий в отношении безопасности, мировое сообщество, связанное с преподаванием английского языка, оценило эту новую разработку с точки зрения перспективы и немедленно проявило интерес к конкретным задачам обучения авиационному английскому языку, поставленным перед существующей сетью преподавателей и курсов. Ситуация стала выигрышной с учетом интересов обоих сообществ.

«ICAEA была озабочена вопросами совершенствования стандартов и соответствия обучения авиационному английскому языку, – сообщил президент ICAEA Филип Шокросс в начале своего выступления. – На данном этапе я определил четыре главных направления, определяющих структуру содержания Директив. После ряда недолгих обсуждений относительно приемлемых методов, направляющих нашу деятельность, мы с Николь договорились об использовании результатов работы 8-го Форума Международной ассоциации по обучению авиационному английскому языку для гражданской авиации ICAEA (проведенного в Кембридже в сентябре 2007 года) с целью создания рабочих групп, которые более детально должны были определить основные направления работы».

Введение новых LPRs ИКАО и последующие шаги, предпринятые для их эффективного выполнения, значительным образом повлияли на сегодняшнее обучение авиационному английскому языку. Из необязательного и нерегулярного требования, ставшего периферийным в области профессиональной подготовки и полностью зависевшего от имеющихся финансовых средств, профессиональные требования ИКАО 4-го уровня превращаются в систему

подготовки по авиационному английскому языку с конкретными набором целей и сроками.

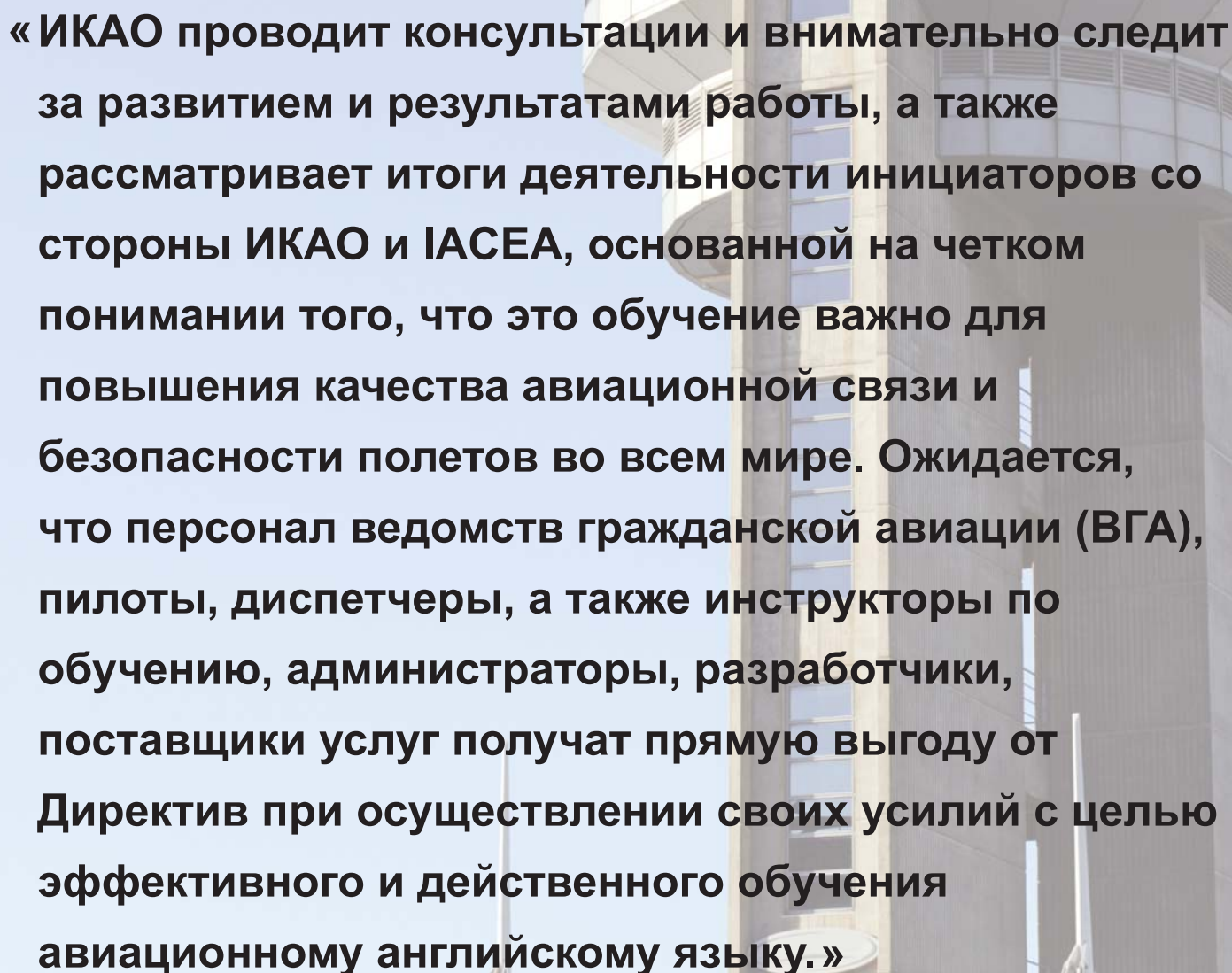
Данный переход имел серьезные последствия. На более ранних этапах, когда обучение было ограниченным по причине нехватки средств, присутствовало реально слабое понимание необходимости значительного времени для достижения обучающимся существенного прогресса. Также мало внимания уделялось разнице в уровнях эффективного знания языка студентами. По мере того как уровень возрастал со значительным увеличением учебного времени для достижения профессионального владения языком, сильному воздействию подвергались прямые и косвенные издержки обучения.

Таким образом, серьезные финансовые реалии привели к большей необходимости поиска соответствующих

эффективных и экономически выгодных решений (см. ВСТАВКУ). Эти и другие вопросы отражены в новых Директивах, разработанных ICAEA/ICAO с целью способствовать лучшему пониманию данного очень специфического типа обучения.

Ожидается, что лучшее понимание в этой области будет благоприятствовать более целесообразным, эффективным и экономичным решениям как со стороны ответственных лиц авиационного сообщества, так и соответствующих поставщиков услуг по языковой подготовке.

«Новые требования ИКАО, введенные в 2003 году, в основном касались организации комплексно нового обучающего сектора в кратчайшее время, – заявил Шокросс. – Мы приступили к изучению применяемых материалов и методов, которые не обязательно



« ИКАО проводит консультации и внимательно следит за развитием и результатами работы, а также рассматривает итоги деятельности инициаторов со стороны ИКАО и ICAEA, основанной на четком понимании того, что это обучение важно для повышения качества авиационной связи и безопасности полетов во всем мире. Ожидается, что персонал ведомств гражданской авиации (ВГА), пилоты, диспетчеры, а также инструкторы по обучению, администраторы, разработчики, поставщики услуг получают прямую выгоду от Директив при осуществлении своих усилий с целью эффективного и действенного обучения авиационному английскому языку. »

– Филип Шокросс, Президент ICAEA

ВЗГЛЯД НА ДИРЕКТИВЫ ICAEA

Ниже приведены вопросы, касающиеся основных положений новых Директив ICAEA по программам обучения авиационному английскому языку. Указанные вопросы должны быть приняты во внимание преподавателями английского языка и обучающимися клиентами при создании эффективной и действенной системы обучения авиационному английскому языку. Каждый вопрос более подробно изложен в самих Директивах.

Какова конечная цель обучения авиационному английскому языку и тестирования?

- Подготовка и тестирование знаний в области авиационного английского языка конкретно направлены на обеспечение безопасности полетов через эффективное выполнение требований ИКАО профессионального знания языка.

В чем отличие обучения авиационному английскому языку от других типов обучения языку?

- Сегодняшние высокие ставки требуют соответствия стандартам высочайшего профессионального уровня и персональных обязательств в течении всего процесса обучения.
- Обучение авиационному английскому языку имеет ряд специфических особенностей, которые выделяют его из сферы обучения обычному английскому языку и даже специальному английскому языку в других областях.
- Обучение авиационному английскому языку должно удовлетворять таким требованиям, как специфический контент, критические языковые функции, исключительно устный характер, и быть в контексте эксплуатации, где применяется авиационный язык.

Чем определяется соответствие при обучении авиационному английскому языку?

- Важность контента обучения, целей и действий должна всегда поддерживаться в свете реальных эксплуатационных требований.
- Обучение должно строиться преимущественно на коммуникативной основе.

На чем должно быть сконцентрировано современное обучение авиационному английскому языку?

- Соответствие всем шести уровням знания, определенным ИКАО.
- Основным направлением подготовки по авиационному английскому языку в эксплуатационном контексте является легкость понимания языка.
- Контент, используемый при обучении языку должен быть понятен обучаемому, т.е., пилоту, диспетчеру, специалисту и т.д.
- Для приобретения языковых знаний и практики должны быть использованы уместность, мотивация и достоверность.
- Все учебные мероприятия в конечном итоге должны способствовать приобретению и поддержанию навыков эффективной устной связи.

Каковы главные факторы, повышающие вероятность достижения высокой профессиональной квалификации?

- Наиболее эффективной, мотивационной и рентабельной формой обучения авиационному английскому языку является обучение на основе соответствующего контента.
- Мотивация и активность студентов являются основой успеха подготовки; для таких мотивации и активности требуется эффективно и корректно поддерживать условия обучения.
- Высокие стандарты, предъявляемые к найму преподавателей, подготовке и поддержке являются предпосылкой успешного процесса обучения. Ускоренных методов подготовки специалистов со знанием английского языка не существует.
- Достижение профессионального владения языком внутри системы – это усилия коллектива.

Каковы наиболее рентабельные методы обучения авиационному английскому языку?

- Экономия финансовых средств за счет учебных материалов и инфраструктуры, квалификации преподавателей, обучения и поддержки может иметь весьма дорогостоящие последствия в случае, когда эксплуатационный персонал не будет иметь достаточного уровня языковых знаний для ведения связи.

Каковы некоторые характеристики, гарантирующие качество преподавания авиационного английского языка?

- Студенты должны «вливаться» в процесс обучения.
- Заинтересованный преподаватель – самая важная фигура поставщика услуг по языковой подготовке.
- Эффективное обучение основывается на высоком качестве подбора преподавателей, их подготовке и поддержке.
- Обучение – это вечный процесс для преподавателя и обучаемого. Уровни соответствия должны поддерживаться и повышаться посредством регулярности обучения.
- Поддержание качества процесса обучения требует постоянного контроля, отзывов, проверок и корректировок.

соответствовали конечной цели. Таким образом, для нас первой задачей стало не только предоставлять информацию и инструкции обучающему персоналу, но и доводить ее до ответственных лиц, которые должны искать подходящие программы на рынке обучения».

Таким образом, целью новых Директив не является рекомендация или аккредитация конкретного преподавателя, организации или учебного заведения. Их целью также не являются изменения в подготовке преподавателей авиационного английского языка. Директивы предназначены для обозначения ряда принципов наилучшей практики и отражения конкретных этапов обеспечения эффективного доступа к программам обучения авиационному английскому языку.

Прежде всего, Директивы касаются четырех основных тем: разработка и совершенствование методик обучения авиационному английскому языку; обучение авиационному английскому языку; резюме и опыт работы преподавателя по авиационному английскому языку; подготовка преподавателя по авиационному английскому языку. Они изложены в письменном виде и основаны на экспертизе и опыте Правления ICAEA и его членов в качестве неотъемлемой части их совместных обязательств по совершенствованию стандартов обучения авиационному английскому языку.

ИКАО проводит консультации и внимательно следит за развитием и результатами работы, а также рассматривает итоги деятельности инициаторов со стороны ИКАО и IACSEA, основанной на четком понимании того, что это обучение важно для повышения качества авиационной связи и безопасности полетов во всем мире. Ожидается, что персонал государственных ведомств гражданской авиации (ВГА), пилоты, диспетчеры, а также инструкторы по обучению, администраторы, разработчики, поставщики услуг и координаторы получат прямую выгоду от Директив при осуществлении своих усилий с целью обеспечения эффективности и действенности обучения авиационному английскому языку.

УЧЕБНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ВАРИАНТНОСТЬ

Ниже частично приведен перечень учебных материалов, включенных в Директивы новой программы ICAEA по обучению авиационному английскому языку, рассматриваемых на глобальном уровне в качестве эффективных мер по обеспечению соответствия бюджетам и программам обучения языку 4-го уровня:

- Реалистичные сроки обучения.
- Различия между обучающимися.
- Коммуникативная природа требуемого языка.
- Ценность обучающего контента.
- Эксплуатационная уместность приобретаемых коммуникативных функций.
- Эффективность сочетания индивидуальных и классных занятий.
- Необходимость коррективного и повторного обучения для улучшения результатов.
- Характеристики соответствующих языковых педагогов.

«Наконец, то, что делает ИКАО, направлено на успешный баланс целей безопасности и эффективности глобальной авиатранспортной системы, – подтвердила Барретт-Саберен. – Наши LPRs найдут хорошую поддержку в виде Директив и также дополнительно помогут любой организации, занятой в области обучения авиационному английскому языку, обеспечить эффективность курсов при максимальном контроле затрат. Это крайне важно в настоящей экономической обстановке».

Применение Директив

В оглавлении Директив содержится краткий перечень и контрольная карта для оценки ключевых моментов в методике преподавания авиационного английского языка.

Документ пока еще не разработан для окончательного чтения. При необходимости следует пользоваться его отдельными главами. Помимо этого, в различных главах могут содержаться подобные формулировки. Например, определенный пункт может быть отражен в главе 1 и касаться разработки методики преподавания, а в главе 4 – подготовки преподавателя. В целом это может показаться излишним, но следование данному подходу обеспечивает нам более полную законченность каждого раздела документа.

Читателям будет предложено выбрать «глубину» использования Директив в любое время. Конкретные пользователи могут осуществлять поиск по содержанию и основным

положениям как перечням действий в целях более правильного понимания через множество ресурсов, на которые имеются перекрестные ссылки.

Вопросник, приведенный в конце каждой четвертой главы, позволяет читателям оценить свое понимание содержащегося материала и служит быстрым средством проверки основного содержания глав.

Также директивы включают в себя шесть приложений:

Приложение А содержит семь разделов и предлагает источники для дальнейшего чтения и изучения. На эти источники даются ссылки в тексте Директив. Четыре формы, приведенные в приложениях с В по Е, показывают правильное оформление некоторых необходимых задаваемых вопросов. Эти формы могут заинтересовать организации, занимающиеся подбором или наймом специалистов по обучению языкам, а также поставщиков услуг, нуждающихся в распространении такой информации. В приложении F приводится информация относительно Международной ассоциации по изучению авиационного английского языка для гражданской авиации. ■

Оценка ТЕСТОВ

Новые меры аккредитации для проведения квалификационных тестов по авиационному английскому языку

Постоянный и пристальный контроль за государственными планами по внедрению профессиональных требований к владению языком и за соответствием этих планов требованиям ИКАО является важным фактором, чтобы цели обеспечения полной безопасности и эффективности полетов, лежащие в основе нового квалификационного Стандарта 4-го уровня, были успешно достигнуты.

Журнал встретился с Чарльзом Олдерсоном, членом Ланкастерской исследовательской группы по проверке знания языка, профессором лингвистики и преподавания английского языка Ланкастерского университета (Англия), по поводу новых результатов исследований его Группы, касающихся данных веб-сайта FSIX (обмен информацией по безопасности полетов) ИКАО и настоятельной необходимости принятия государствами действенных мер по обеспечению соответствия новому Стандарту 4-го уровня.



В 2003 году ИКАО ввела в действие новые требования к профессиональному знанию языков (LPRs), включающие шесть различных уровней владения авиационным английским языком. Пилотам, авиадиспетчерам, операторам аэронавигационных станций было необходимо иметь как минимум 4-й уровень оценки по данной шкале начиная с марта 2008 года, с тем чтобы иметь лицензию на пилотирование воздушного судна или на управление воздушным движением по международным (зарубежным) рейсам, либо на работу по обслуживанию международных полетов.

В 2007 году выяснилось, что многие страны – члены ИКАО не были готовы к выполнению требований 4-го уровня к установленному сроку (2008 год). В итоге Совет ИКАО предложил, а 36-я Ассамблея утвердила Резолюцию А36-11 – Профессиональное владение английским языком для использования при радиотелефонной связи. В этой резолюции Совет ИКАО признал, что:

«...некоторые Договаривающиеся государства сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к профессиональному знанию языка, включая



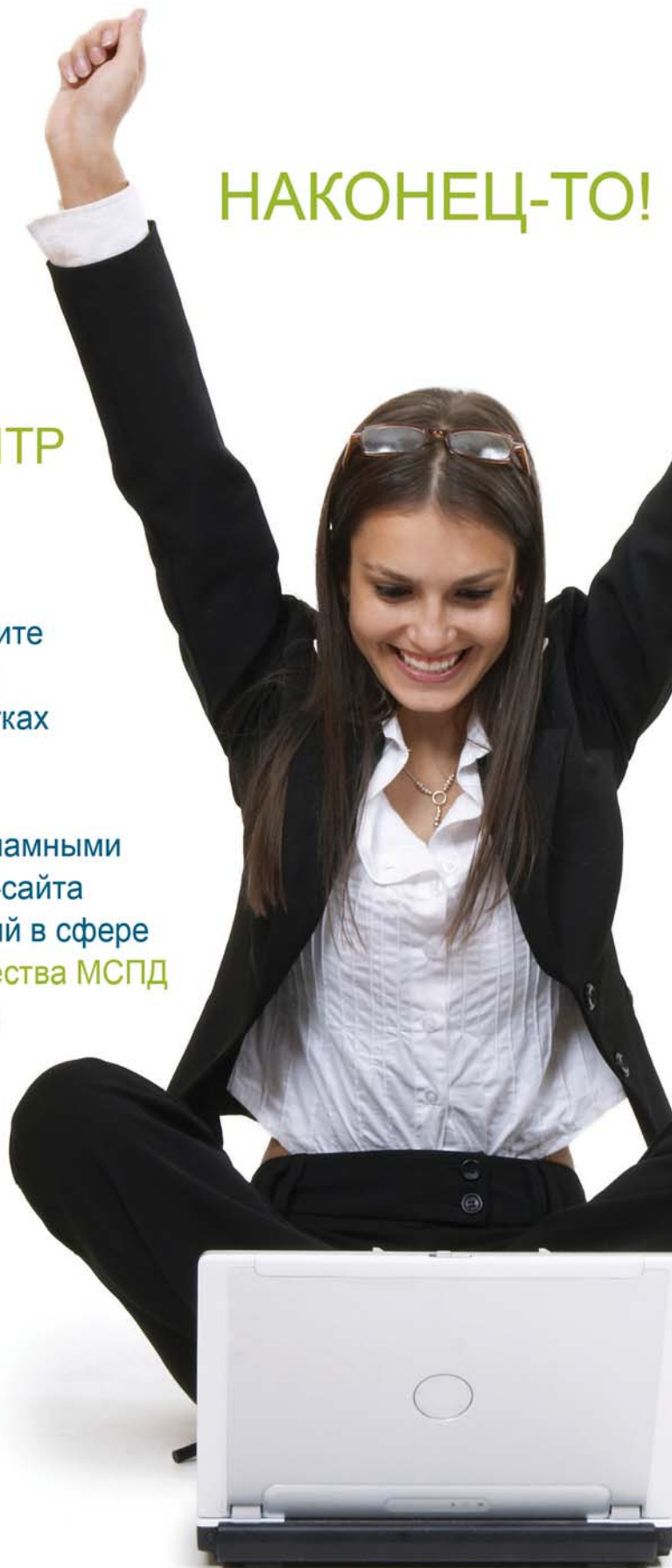
НАКОНЕЦ-ТО!

НОВЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПО ВОПРОСАМ МСПД!

Независимо от того, являетесь ли вы профессионалом в вопросах МСПД и хотите найти самые последние рекомендации и информацию о технологических разработках в поддержку вашего нового проекта или поставщиком оборудования, желающим воспользоваться непревзойденными рекламными возможностями самого посещаемого веб-сайта для тех, кто отвечает за принятие решений в сфере МСПД, **новый веб-сайт ИКАО для сообщества МСПД** – это место, где вы найдете путь к успеху.

За дополнительными сведениями относительно размещения на нашем сайте информации о вашей компании или о новых рекламных возможностях просьба обращаться к:

Michelle Villemaire
mvillemaire@icao.int
+1.514.954.8219 ext.7090



www2.icao.int/en/MRTD2

создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации; ... (и) что некоторым Договаривающимся государствам потребуется дополнительное время для внедрения положений о знании языка после даты начала применения».

Таким образом, была достигнута договоренность о переносе установленного срока (март 2008 года) на март 2011 года. Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требований к знанию языка, настоятельно рекомендуется:

ВЗГЛЯД НА ТРЕБОВАНИЯ ИКАО ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ ВЛАДЕНИЮ ЯЗЫКОМ НА 4-М УРОВНЕ

Требованиями ИКАО по владению языком установлены шесть уровней применения английского языка: произношение, структура, словарный запас, беглость речи, понимание и общение. Критериями достижения 4-го уровня владения языком являются:

Произношение

Диалект и/или акцент, понятные для авиационного сообщества. Произношение, ударение, ритм и интонация могут быть подвержены влиянию родного языка или региональных особенностей, но лишь в отдельных случаях препятствуют пониманию.

Структура

Соответствующие грамматические конструкции и строй предложений определяются языковыми функциями, соответствующими конкретной задаче. Основные грамматические конструкции и строй предложений используются творчески и, как правило, осознанно. Возможны ошибки, в частности в необычных или неожиданных ситуациях, однако они редко влияют на смысл.

Словарный запас

Словарный запас и правильность его использования должны быть достаточны для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. В необычных или неожиданных ситуациях при отсутствии достаточного словарного запаса могут часто использоваться парафразы.

Беглость речи

Поддерживает разговор в течение определенного времени в надлежащем темпе. Иногда беглость речи нарушается – при переходе от стандартных оборотов или заученных языковых штампов к непринужденному обмену, однако это не должно препятствовать эффективному общению. В ограниченном объеме могут использоваться эмфатические элементы и связи. «Слова-паразиты» не препятствуют пониманию.

Понимание

В основном правильное понимание общих, конкретных и связанных с работой тем, когда акцент или вариации достаточно понятны для международного сообщества пользователей. При возникновении у говорящего языковых или ситуационных трудностей или при неожиданном повороте событий смысл может быть менее понятен или требовать уточнения.

Общение

Реагирует, как правило, незамедлительно, соответствующим образом и информативно. Иницирует и поддерживает обмен даже при непредвиденном повороте событий. Правильно устраняет явное недопонимание посредством проверки, подтверждения или уточнения.

«помещать на веб-сайте ИКАО свои планы по внедрению требований к профессиональному знанию языка, включая, при необходимости, меры по снижению риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов, как это указано ниже в ассоциированных практиках и инструктивном материале ИКАО».

В 2006 году, за два года до предусмотренного ввода в действие LPRs ИКАО, Европейская организация по безопасности аэронавигации (Евроконтроль) привлекла Ланкастерскую исследовательскую группу по оценке знания языка (LLTRG) к проведению анализа обоснованности разработки ELPAC-теста (профессиональное владение английским языком для обеспечения авиационных систем связи), который оценивает языковую квалификацию авиадиспетчеров. Такой анализ потребует от LLTRG создать образцы тестов, пересекающихся с тестами, действующими в настоящее время.

Несмотря на отсутствие преимуществ на начальном этапе, это общее исследование LLTRG по вопросу количества и качества тестов в авиационной отрасли, несомненно, выявит важные данные по результатам проверок степени соответствия вышеуказанных требований в странах – членах ИКАО принятым Организацией новым глобальным требованиям профессионального знания языка.

Член LLTRG, профессор лингвистики и преподавания английского языка в Ланкастерском университете Чарльз Олдерсон в первую очередь сообщил: «Необходимость исследований в области обмена информацией по безопасности полетов возникла в то время, когда нам впервые было предложено участие в конкурсе на анализ обоснованности ELPAC-теста в Европе. В то время мы не имели конкретного опыта в области авиационного английского языка, но в данном случае не имел значения или влияния тот факт, что оценка в конечном счете была поручена нам. Обоснованность языкового теста в большей степени связана с объективным анализом различных исследований и данных, которые уже доступны для проведения сравнительной проверки общей эффективности тестирования».

В рамках анализа обоснованности ELPAC-теста поиск в Интернете свидетельств о других тестах на знание английского языка диспетчерами УВД выявил весьма низкий уровень качества применяемых тестов с целью аттестации и выдачи лицензий пилотам и диспетчерам УВД. В результате было решено провести независимые проверки всех провайдеров по тестированию в сфере управления воздушным движением. Олдерсон (2008) приводит методологию и выводы этих проверок.

Поскольку Основные положения анализа обоснованности ELPAC-теста не выходили за рамки Инструктивного материала для хорошей практики Европейской ассоциации по языковому тестированию и оценке знания языка (EALTA), было решено положить в основу нового исследовательского вопросника LLTRG те же принципы, включающие в себя:

- Цель и описание теста.
- Проект теста и его детализация.
- Анализ теста.
- Администрирование и защита теста.
- Ревизия теста.
- Эффект преподавания и усвояемости.

« Мы были поражены тем обстоятельством, что, несмотря на наличие практики проведения тестов в этой области, отсутствовали независимые данные по качеству тестирования авиационного английского языка. Мы решили провести независимое исследование для предоставления органам, связанным с языковым тестированием, наиболее необходимой и объективной информации по восприятию пользователями и общему качеству проведенных и проводимых тестов по авиационному английскому языку. »

**– Charles Alderson,
Professor of Linguistics and English Language
Education, Lancaster University**

Таким образом, исследование LLTRG ELPAC состояло из двух этапов: во-первых, фильтрующая анкета, на основе которой делается вывод из мнений относительно Требований ИКАО, и общая информация по владению авиационным английским языком; во-вторых – ряд дополнительных вопросов, направленных в 74 организации и лицам, тесты которых были использованы при лицензировании пилотов и авиадиспетчеров.

Было получено лишь 22 уместных ответа на проведенные проверки, существенно различавшиеся по качеству. Наряду с тем что неутешительный процент ответивших может свидетельствовать о недостаточном качестве используемых тестов и нежелании придать это гласности, отсутствие ответа не может абсолютно означать низкого качества, хотя может говорить об отсутствии публичной отчетности таких провайдеров.

В заключении исследования LLTRG ELPAC говорится, что:

«Мы в незначительной степени доверяем осмысленности, надежности и действенности ряда тестов на знание авиационного английского языка, применяемых в настоящее время в целях выдачи лицензий.

Необходим мониторинг качества языковых тестов, применяемых для авиации, с тем чтобы они соответствовали принятым профессиональным стандартам по тестированию владения языком и методикам оценки».

Олдерсон отметил: «Мы были поражены тем обстоятельством, что, несмотря на наличие практики тестирования (проверок) в этой области, отсутствовали независимые данные по качеству текущих проверок авиационного английского языка. В силу этого было принято решение о том, что после нашего ELPAC-отчета мы проведем независимое исследование, чтобы предоставить органам по языковому тестированию, наиболее нужную и

объективную информацию по восприятию пользователями и общему качеству проведенных и проводимых тестов по авиационному английскому языку. Именно указанное независимое исследование привело нас на веб-сайт ИКАО по обмену информацией по безопасности полетов (FSIX) и позволило найти много нового».

Исследование LLTRG FSIX ИКАО

На сайте FSIX ИКАО исследователи LLTRG получили доступ к обновленным отчетам полномочных органов гражданской авиации (CAAs) государств – членов ИКАО, которые отражают степень соответствия с LPRs ИКАО в ряде государств. Исследователи смогли также ознакомиться с деталями планов мероприятий отчитывающихся государств. В этих онлайн-документах указаны имена, адреса и в большинстве случаев – электронные адреса лиц, ответственных в CAAs за соответствие Требованиям ИКАО и за выполнение соответствующих национальных планов.

ПРОЦЕНТ ИССЛЕДОВАННЫХ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ИКАО, НАПРАВИВШИХ ОТЧЕТЫ НА ВЕБ-САЙТ ИКАО ПО ОБМЕНУ ИНФОРМАЦИЕЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (FSIX)

Число Договаривающихся государств, к которым обратилась ИКАО	195 (190 Государств + 5 территорий)	% из 195
Этап 1 (май 2008 года): Обзор ведомств ГА		
Страны, не ответившие на запрос ИКАО по вопросу соответствия	55	28%
Страны, ответившие ИКАО	140	72%
<i>Страны, не ответившие ИКАО, с которыми нам не удалось связаться по следующим причинам:</i>		
а) отсутствие электронного адреса официального контактного лица	4	3% (из 140)
б) ответы не на английском языке	25	18% (из 140)
ВСЕГО	29	21% (из 140)
<i>Из 140 ответов в адрес ИКАО, по которым нам удалось связаться</i>		
Неполученные ответы	87	78% (из 111)
Полученные ответы	24	21% (из 111)
ВСЕГО	111	79% (из 140)
Требование соответствия		
Требование соответствия	53	27%
Выявленное несоответствие	89	46%
Неизвестно – нет ответа в адрес ИКАО	53	28%
ВСЕГО	195	100%

Поскольку исследование LLTRG ELPAC выявило сравнительно малое количество проверок знания авиационного английского языка, применявшихся на тот момент для лицензирования пилотов, авиадиспетчеров и других лиц, Группа пришла к выводу о важности выявления тестов, уже признанных CAAs Государств – членов ИКАО, а также дополнительных тестов, которые могли бы быть в перспективе признаны Государствами, не соблюдающими соответствие требованиям.

В отличие от процесса ELPAC, когда LLTRG разработала онлайн-анкету, также доступную в формате документа MS-Word, было решено на первой стадии исследований FSIX-отчетов направить электронный запрос лицу, упомянутому на веб-сайте в качестве ответственного за выполнение LPRs в каждом CAA. В данном письме запрашивается название тестов, признанных или утвержденных полномочным органом, а также контактная информация об организациях, проводящих тесты.

При сборе данных на первом этапе исследования 55 государств еще не предоставили в ИКАО информацию об их

соответствии требованиям. Из остальных 140 четыре государства направили ответ, но не сообщили свои контактные электронные адреса, 25 прислали свои сообщения не на английском языке, в частности на французском и испанском, в то время как прочие страны, направившие два варианта ответов (один – на английском языке). В силу установленных требований LLTRG сосредоточила свое внимание на государствах, предоставивших свои ответы на английском языке.

На информационный запрос, направленный примерно по 140 электронным адресам на выборочной основе, 11 представителей не были доступны по причине неверного сообщенного электронного адреса, а по 87 действующим адресам, известным LLTRG, не было получено ответа на запрос. Данные сведения указаны в табл. 1.

Среди 24 ответов, полученных на запрос исследователей LLTRG, было получено всего лишь десять различных тестов или методик оценки, семь из которых были направлены одним респондентом. Семь CAAs доложили о применении процедуры

колледжа Mayflower (для пилотов и диспетчеров), а ELPAC-тест для диспетчеров воздушного движения выполнялась только шестью CAAs.

Указанные ответы не убедили LLTRG в том, что применяемые тесты или методики оценки были признаны соответствующими CAAs. В докладе Олдерсон 2008/1 на основании 17 ответов, полученных ко времени готовности отчета, сделал безусловное заключение о том, что:

«...исследование тестов по авиационному английскому языку показывает отсутствие ясности относительно способности полномочных органов гражданской авиации оценивать качество тестов».

Исследование LLTRG в этой области было проведено в два этапа. На первом этапе 12 % ответов не убедили ее, что подходящие тесты или методики оценки были признаны соответствующими ведомствами ГА, и Группа пришла к выводу о недостаточном доверии к степени значимости, надежности и действенности ряда тестов на знание английского языка, применяемых в настоящее время в целях выдачи лицензий.

Второй этап был посвящен анализу ответов, связанных не с исследованием, а с требованием ИКАО предоставить информацию о выполнении планов и детали действующих или разрабатываемых методик оценки стран-респондентов.

Несмотря на то что процент ответов на втором этапе превысил показатель первого этапа, лишь 53 респондента (27 % от общего числа Государств – членов ИКАО) отметили свое соответствие правилам оценки знаний английского языка пилотами и диспетчерами воздушного движения. Далее, 27 % не предоставили ИКАО детальные данные о соответствии, а остальные 89 (почти половина Государств – членов ИКАО) заявили о своем несоответствии.

Тем не менее следует отметить, что среди государств, заявивших о своем соответствии LPRs ИКАО, от ряда стран поступила неоднозначная информация, которая вряд ли свидетельствует о настоящем соответствии. Шестнадцать государств просто заявили о своем соответствии, однако не подкрепили свое заявление подробностями.

Из 53 государств, заявивших о соответствии, 31 указали правила, которым они соответствовали, и дали ссылки на собственное законодательство. Тем не менее только 14 из 53 соответствовавших правилам государств предоставили результаты оценки профессионального знания языка пилотами и диспетчерами; при этом точность такой оценки была неясна.

Кроме этого, детали примененных методик оценки во многих случаях оказались весьма скудными и неуместными. В описание «методик тестов» вошли:

- «письменный экзамен, устный экзамен, интервьюирование»
- «формальная оценка»
- «устная проверка»
- «прослушивание»
- «разговор»
- «диагностическая проверка»

Исследователи LLTRG посчитали, что указанные пункты не способствуют правильному подходу ведомств ГА при определении, разработке или применении подходящих средств проверки профессионального знания языка в такой важной зоне ответственности. Кроме того, не ясно, обладают ли многие ведомства ГА знаниями для оценки качества тестов и всерьез ли они подходят к необходимости профессиональной оценки профессионального знания языка авиационным персоналом и соответствия стандартам, что общество имеет право ожидать от них.

Олдерсон отметил: «Меня крайне удивило число ведомств ГА, пока еще не ответивших на FSIX, либо ответивших, не имея конкретных планов. Еще одним результатом нашего исследования явилось выявление неопределенности при выполнении государствами планов в отношении мер для обеспечения соответствия в будущем».

Недостаток ответов на требование предоставить информацию по снижению риска и нехватка подробной информации в немногих полученных ответах не дает оснований группе LLTRG считать, что ведомства ГА всерьез воспринимают риски, связанные с неадекватными мерами в отношении профессионального владения языком.

LLTRG заявила, что процент ответов на запросы ИКАО оказался неутешительным и что не все Договаривающиеся государства вняли требованию ИКАО либо согласились с необходимостью следовать требованиям относительно владения языком. Отсутствие доказательств соответствия вызвало у исследователей дальнейший повод для беспокойства. Согласно выводам LLTRG детальный мониторинг планов внедрения и соответствия LPRs ИКАО, проводимый силами ИКАО или независимой организации, необходим; при этом подробные результаты такого мониторинга должны быть преданы гласности.

Вторым выводом LLTRG явилось однозначное признание необходимости соответствующих услуг по аккредитации для проведения тестирования, и группа настаивает на их внедрении. Олдерсон посетит ИКАО позднее в 2009 году с целью обсуждения мер по устранению некоторых недостатков в этой области.

LLTRG далее пришла к выводу о том, что ведомства ГА должны предоставить ИКАО полную информацию о признанных ими методиках оценки и тестах, и гарантировать, что от разработчиков этих тестов и методик оценки требуется предоставление объективных доказательств качества, надежности и действенности применяемых средств и методов.

«Сами ведомства ГА должны в большей мере осознать значение термина «качество» в области проверок знания языка, – отметил Олдерсон. – В настоящее время с такими заинтересованными органами по проверке качества, как Международная ассоциация по изучению авиационного английского языка (ICAEA, см. соответствующую статью на странице ВСТАВКА) и Международная ассоциация по языковому тестированию (ILTA), обсуждается вопрос создания добровольной системы аккредитации для проведения тестов по авиационному английскому языку. ILTA, также базирующаяся в Монреале, уже располагает Рабочей группой, целью которой является контроль за процессом».

По мнению Олдерсона, такой тип программы аккредитации должен быть добровольным и оплачиваться самими организациями – разработчиками тестов – для поддержки их требований высокого качества оценки. Одновременно с этим он отметил, что недавняя Конференция по обучению английскому языку в качестве второго языка (TESOL) также провела симпозиум по авиационному английскому языку, результатом чего явились обсуждения и выводы, подчеркивающие необходимость аккредитации для проведения тестирования.

Вероятно, ИКАО сыграет существенную роль в процессе поддержки и признания предусмотренного процесса аккредитации, а также в возможном расширении веб-сайта FSIX с целью включения информации по аккредитации в отношении тестов по авиационному английскому языку, применяемых государствами-членами.

«Именно эти предварительные предложения и детали я надеюсь обсудить в ИКАО в ходе моего ее посещения летом этого года», – завершил Олдерсон. В своем более позднем номере 2009 года Журнал опубликует обновленную информацию по теме и результатам встреч. ■

Новозеландский подход к профессиональному знанию языка

Ближе к концу первого года после введения требований ИКАО по профессиональному владению языком на 4-м уровне опыт Новой Зеландии демонстрирует интересный переход к новому уровню владения языком для страны с преобладающим англоговорящим населением.

Представитель Новозеландского управления гражданской авиации Эмма Пил в своей новой модели тестирования разъясняет Журналу ИКАО государственный подход к новому обучению, а также к ныне действующим держателям лицензий пилотов и диспетчеров воздушного движения.

Профессиональное знание английского языка вошло в состав требований Правил гражданской авиации Новой Зеландии с момента их первого установления в 1992 году. Правила требуют контроля знания языка для каждого пилота и диспетчера воздушного движения в рамках инструкций по их авиационной подготовке. Наконец, указанные знания требуют тестирования экзаменаторами авиационного английского языка.

В мае 2008 года вступил в силу новозеландский Рекомендательный циркуляр (АС) 61.1, в котором содержатся новые приемлемые нормы соответствия Авиационным правилам для гражданской авиации в части языковых требований. На данный момент новый АС полностью отвечает применяемым Стандартам ИКАО по профессиональному владению английским языком (ELP).

Целенаправленный новозеландский метод тестирования был разработан также с привлечением двух ведущих университетов. К маю 2008 года от всех кандидатов на

YOU'LL FIND US PUSHING TECHNOLOGICAL BOUNDARIES

Driven by the same determination to further enhance safety and increase efficiency in Air Traffic Management, CAAS "Civil Aviation Authority of Singapore" and Thales introduce LORADS III, a next generation of Air Traffic Management system in Singapore.

Developed by pooling technological and operational expertise, LORADS III is the answer to the future challenges in air transport, both on the ground and in flight: sector load balancing and traffic forecasting, tailored arrivals, departure and en-route flow management, and air traffic navigation.



In an ever more dense and complex environment LORADS III allows Green Air Traffic Management to take-off, brings a higher level of safety, reduces cost of operations, and enhances the satisfaction of all airspace users.

**LORADS III a new era
of Air Traffic Management.**

THALES

The world is safer with Thales

получение новой лицензии пилота или диспетчера потребовалось соответствие этому новому требованию. Положительные результаты тестов вписываются в учебную лицензию кандидата согласно соответствующим условиям Стандарта ИКАО.

Дополнительно новозеландская модель отражает требуемую интерпретацию Стандарта ИКАО в отношении действующих держателей лицензии. Государство исходило из того, что держатели лицензий автоматически будут выполнять требования ИКАО знать язык на 4-м (или более высоком) уровне, поскольку данные лица не тестировались официально подготовленными соответствующим образом экспертами в области авиационного английского языка.

Руководитель Службы лицензирования персонала Новозеландского управления гражданской авиации Джон МакКинлэй отметил, что, несмотря на постоянные требования Авиационных правил его страны соответствовать приемлемому уровню знания английского языка, было невозможно четко гарантировать место, которое получат держатели лицензии согласно оценочной шкале ИКАО при более объективной оценке их знаний.

МакКинлэй прокомментировал: «Экзаменаторы пилотов или диспетчеров воздушного движения не прошли подготовку знания авиационного английского языка на уровне экспертов, и Новая Зеландия становится все более привлекательным местом для международной подготовки таких специалистов. В настоящее время в Новой Зеландии осуществляется подготовка 50 % зарубежных пилотов коммерческой авиации».

Таким образом, в Новой Зеландии пришли к выводу, что нынешние держатели лицензий, желающие привести свои лицензии в соответствие с новым Стандартом ИКАО по профессиональному знанию языка на 4-м уровне, должны удовлетворять требованиям недавно разработанного новозеландского теста.

«Привлеченные пилоты – это в первую очередь пилоты международных рейсов, в силу чего другие Государства – члены ИКАО требуют от них владения лицензией, подтверждающей владение языком на 4-м уровне, – подчеркнул МакКинлэй. – Мы полагаем, что новое требование распространяется примерно на 700 действующих пилотов. Новозеландское управление гражданской авиации выпустило строгие рекомендации относительно прохождения тестов указанными пилотами и получения ими оформленных должным образом лицензий. ИКАО планирует достижение этой конечной цели не позднее 2011 года».

Каждый заявитель на получение новозеландской лицензии более высокой степени должен также пройти тест. Пилоты-любители подвергаются тестам для получения лицензии на коммерческие перевозки, и аналогичным образом пилоты коммерческих авиалиний стремятся получить лицензию пилотов транспортной авиации.

«Помимо стандарта ИКАО, начинающие пилоты или пилоты-курсанты, непосредственно контролируемые инструктором, могут осуществлять самостоятельные полеты исключительно при условии соответствия определенным стандартам владения английским языком, – добавил МакКинлэй. – Новые руководящие принципы для пилотов-инструкторов вступили в силу в Новой Зеландии 31 марта этого года».

Новозеландские тесты ELP были разработаны компанией Aviation Services Ltd. (ASL), организацией, ответственной также за проведение авиационных экзаменов и летного тестирования в стране, при содействии Лингвистического отдела Оклендского университета и Австралийского мельбурнского университета. Проверка не считается пройденной до тех пор, пока кандидат не сдаст все экзамены по теории лицензирования пилотов-любителей (PPL), с тем чтобы иметь достаточные авиационные знания для ответа на вопросы в полном объеме.



В зависимости от уровня компетентности кандидаты проходят один или два теста. Лицам, для которых английский язык является родным или которые свободно владеют английским в качестве второго языка, предлагается пройти первый тест, известный как Демонстрация профессионального владения языком на 6-ом уровне (L6PD). Тест проводится за 7–10 мин по телефону с целью наиболее близкой имитации радиотелефонной связи. Ряд записанных голосовых сообщений произвольно выбирается компьютером и передается кандидату. Ответы кандидата записываются и оцениваются лингвистом-экспертом, подготовленным в области авиационной терминологии.

Кандидатам, прошедшим тест L6PD, выдается бессрочное Подтверждение профессионального владения английским языком. Кандидатам, не достигшим 6-го уровня, вручается Уведомление с указанием: «6-ой уровень не определен». Им предстоит пройти повторный тест после некоторых дополнительных занятий.

Второй тест, или Официальная языковая оценка (FLE), предназначен кандидатам, для которых английский язык не является родным или которые не владеют им свободно. Здесь определяется, насколько кандидат соответствует минимальному оперативному стандарту 4-го (или более высокого) уровня. Тест занимает 20–25 мин и состоит из двух этапов.

На первом этапе кандидату задают вопросы по телефону и оценивают его понимание и реакцию. Второй этап аналогичен тесту L6PD, он также ведется по телефону и содержит ряд выборочных голосовых сообщений. Записанные ответы FLE проходят независимую оценку двумя квалифицированными подготовленными лингвистами.

Лица, соответствующие 5-му уровню, признаются профессионально пригодными, однако они должны пройти повторный экзамен через 6 лет. Лица, соответствующие 4-му уровню, признаются пригодными, однако должны пройти повторный экзамен через 3 года. Также возможно достичь 6-го уровня FLE и получить бессрочное Подтверждение.



Новозеландские тесты используют Интернет-программы, в частности разработанные для ELP, что позволяет проводить экзамены в любой точке мира. Австралийское управление безопасности гражданской авиации также применило эти тесты для лицензирования пилотов в Австралии.

«В настоящий момент тест L6PD прошли около 1500 кандидатов и примерно 220 – тест FLE, – отметил исполнительный директор компании Aviation Services Ltd. Майк Лински. – Мы полагаем, что тесты оказывают эффективную поддержку стандартам и что связанный с этим процесс повышения квалификации будет подвержен постоянному пересмотру и улучшению. Сегодня основной нашей задачей является узаконить необходимость тестирования по английскому языку до достижения уровня англоговорящего персонала». МакКинлэй поддержал мнение Лински, отметив, что, несмотря на некоторую оппозиционность новозеландской модели, она, тем не менее, представляет собой беспристрастную, объективную и стандартизованную систему.

«Как повсюду в Новой Зеландии, авиационные тесты проводятся за счет клиента, – продолжил МакКинлэй. – Цены установлены на

минимальном уровне, хотя и вызвали поначалу некоторую озабоченность».

Может показаться, что Новая Зеландия применяет чересчур жесткие меры в процессе внедрения стандартов ELP ИКАО, однако не стоит забывать, что, в отличие многих иных государств – членов ИКАО, Новая Зеландия выдает лицензии без срока давности и экзаменаторы не могут автоматически повторно проверять знание языка. В данных обстоятельствах Новая Зеландия должна быть абсолютно уверена в том, что каждый официальный держатель лицензии соответствует требованиям Стандарта ИКАО.

«В принципе, нет ничего нового в требованиях, предъявляемых к новозеландским пилотам и авиадиспетчерам в отношении профессионального знания английского языка, – сообщил в заключение МакКинлэй, – это требования Новозеландских авиационных правил гражданской авиации, принятых впервые в 1992 году. Изменения заключаются в том, что Новая Зеландия имеет наиболее объективный и стандартизованный подход к тестированию знания языка. Это может гарантировать, что держатели новозеландской лицензии будут полностью соответствовать Стандартам ИКАО». ■

Альтернативные виды топлива

В последние годы все больше ужесточается требование к авиационному сектору обеспечить конкретное решение проблемы газовой эмиссии двигателей, вызывающей парниковый эффект, и четко сформулировать, каким образом сектор намерен реагировать на усиление своего влияния на изменение климата. Появление альтернативных видов топлива рассматривается как перспективная возможность такого решения.

Джейн Хьюпи, начальник Секции экологии ИКАО, излагает в Журнале, как использование альтернативных видов топлива для воздушного транспорта может облегчить авиации решение существующих проблем.

Чтобы противостоять угрозе, вызванной топливным кризисом, который явился итогом чрезмерного колебания цен на топливо в 2008 году, авиационный сектор предпринял ряд дополнительных шагов для минимизации расхода топлива.

В настоящее время непрерывно ведется поиск мер по оптимизации эксплуатационных характеристик для воздушных судов, аэропортов и аэронавигационных систем с целью снижения расходов и уменьшения эмиссии (дополнительные подробные сведения по данному вопросу см. в статье о топливном кризисе в Журнале ИКАО, вып. 64, № 1, 2009). Также этот кризис дал импульс для проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) в менее изученных, но очень перспективных областях, таких, как альтернативные виды топлива.

Хотя альтернативные виды топлива часто рассматриваются как «инновационные», вопросы их практического применения и эффективности являются актуальными уже в течение десятилетий. В конце Второй мировой войны приблизительно 85 % немецкой

военной авиации работало на синтетическом топливе, полученном путем гидрогенизации угля с использованием процесса Фишера-Тропша (см. диаграмму на стр. 21).

Кроме озабоченности по поводу топливной безопасности, на реакцию авиационной отрасли в связи с топливным кризисом 2008 года оказали сильное влияние новые глобальные тенденции в области защиты окружающей среды и появление научных доказательств того, что использование ископаемого топлива, например авиационным транспортом, способствуют глобальному потеплению. Эти факты, представленные в Четвертом отчете по оценке изменения климата (IPCC 4AR) Межправительственной группы экспертов, ясно показали, что любые решения, касающиеся альтернативных видов топлива, также должны быть экологически приемлемыми.

Факт тот, что за очень короткий период времени желаемая цель стала технически возможной. Перспектива использования в следующем десятилетии восполняемых

Effective Global Leadership Through Balanced Priorities



альтернативных топлив для авиации в глобальном масштабе также является реальной возможностью.

Первые реакции на предложения эксплуатировать воздушные суда на альтернативном топливе часто отражают обеспокоенность, что для этого потребуются огромные изменения, что будет необходимо разработать новые двигатели и воздушные суда, новую инфраструктуру аэропортов, новые топливопроводы и т.д.; и, наконец, для достижения перемен такого масштаба потребуются десятилетия.

Именно по этой причине настоящее предложение использовать «топливозамещение» является такой интересной концепцией. Просто представьте: **НЕТ НЕОБХОДИМОСТИ ИЗМЕНЯТЬ ДВИГАТЕЛЬ, ВОЗДУШНОЕ СУДНО ИЛИ ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТА.**

Мне нравится сравнивать все эти оценки с приглашением друзей на обед, на котором, вместо подачи традиционного мясного блюда, тайно приготовить вкусную еду с тофу. Те же столовые приборы и места за столом, консистенция пищи и ее вкус, но конечный результат намного лучше с точки зрения здоровья, и при хорошем приготовлении никто никогда бы не узнал, что ел тофу.

Решение о «топливозамещении»

В настоящее время согласно концепции авиационных альтернативных топлив предлагается просто заменить существующий вид

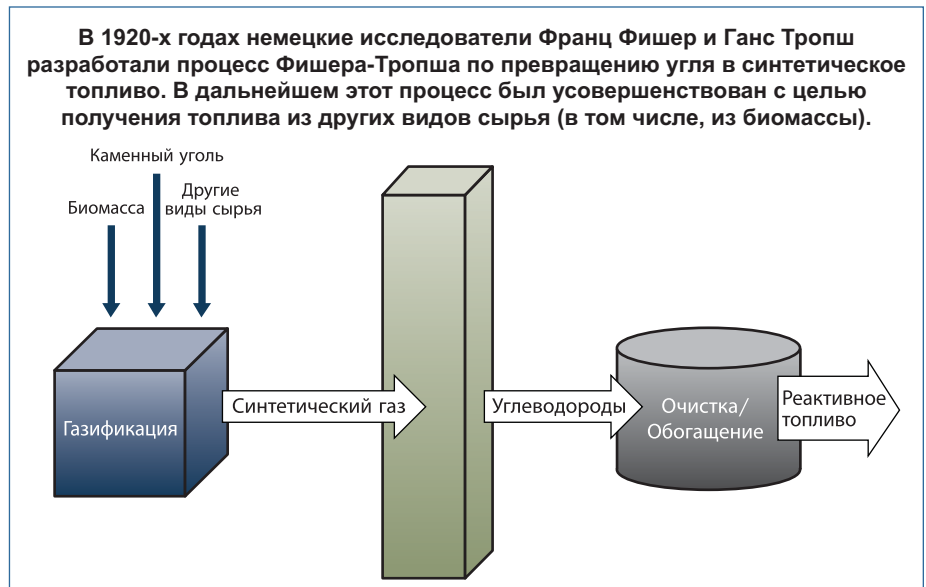
топлива на эквивалент. Другими словами, принято решение о «топливозамещении». Поскольку технические требования к топливам почти идентичны, пользователи могут также смешивать альтернативные виды топлива с авиационным керосином в пропорциях 10, 15 % и даже до 50 %, или же, в конечном счете, использовать альтернативное топливо для полной замены. Решения смешивать или заменять топливо, в итоге, зависят от их наличия.

Главным требованием является то, что на любое рассматриваемое топливо должны распространяться одни и те же критерии сертификации (при тех же технических требованиях, что и для существующих видов авиационного реактивного (ископаемого) топлива), – чтобы

таким способом достичь полной взаимозаменяемости топлив. В настоящее время имеется большое число необходимых технологий, но все еще требуется определить приоритетные усилия и средства для ключевых шагов, чтобы превратить эти перспективы в реальность, и, что более важно, – провести сертификацию новых топлив. Также стоит отметить, что четко определенная сеть распределения топлива облегчает возможность применения альтернативных видов топлива в глобальном масштабе, прежде всего в авиационном секторе.

Здесь мне хотелось бы подчеркнуть, что авиация не преследует цель создать уникальную и универсальную альтернативу авиационному керосину. То, что предусматривается, – это оптимизировать имеющиеся для авиации источники энергии на земном шаре, основываясь на местных и региональных возможностях при учете фундаментальных требований стабильности и энергетической безопасности. В настоящее время в авиационной отрасли проводятся исследования ряда решений в области новых топлив – от синтетических до биотоплив. Что касается биотоплива, то мы изучаем каталог масел вместо применения какого-либо одного источника.

Ключом к успеху, по-видимому, является весь спектр возможностей с учетом применения различных установок, различных процессов и различных региональных решений.



Современные исследования перспективных возобновляемых источников

Из рассматриваемых самых обещающих перспектив – биотопливо, получаемое из возобновляемых источников (таких, как масло яatroфы и рыжиковое масло, стойкие к воздействию соленой воды растения и водоросли), по-видимому, более всего отвечает желаемым требованиям новой эры защиты окружающей среды. Вместе с другими требованиями в соответствии с этим новым императивом защиты окружающей среды необходимо, чтобы жизненные циклы альтернативных видов топлива (посадка, сбор урожая, производство и конечное использование) приводили к снижению эмиссии выхлопных газов по сравнению с ископаемым топливом. Фактически для обеспечения устойчивого развития авиации в качестве конечной цели можно было бы предусмотреть полное отсутствие эмиссии CO₂ в течение жизненного цикла топлива.

При анализе потенциальных возможностей сырьевых ресурсов потребуется рассмотреть различные вопросы, например количество земли, воды и энергии (которые должны быть сведены к минимуму), учет и сохранение цепочки «продукты питания / сельское хозяйство» и запасы питьевой воды, и наконец – социально-экономические вопросы, которые могли бы уменьшить бедность и улучшить экономическое положение местных жителей.

Одной из главных проблем, связанных с данной инициативой, остается вопрос о цене. Несмотря на то что, как предполагается, в конечном итоге стоимость производства ископаемых видов топлива возрастет, а стоимость альтернативных видов топлива снизится, в настоящее время стоимость последних все еще более высокая.

Недавно ИКАО провела семинар по вопросам авиации и альтернативных видов топлива. Информация о семинаре и его итоги имеются на сайте www.icao.int/waaf2009. Эта информация, вместе с дальнейшими разработками в данной области, является основой Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива, которая состоится 17–19 ноября 2009 г.

Не следует забывать, что альтернативные виды топлива дают возможность решить проблемы, связанные с авиационной эмиссией, и они могут стать эффективными, если их применение будет сопровождаться постоянной разработкой технологий, которые улучшают экологичность воздушных судов и авиатранспортных систем. За последние 40 лет в результате применения технических достижений в самолетостроении и организации воздушного движения эффективность полетов воздушных судов повысилась на 70 %. Планируемые улучшения в производстве полетов дают возможность значительно уменьшить эмиссию за счет повышения эффективности, а использование рыночных принципов делает возможным еще больше снизить выбросы экономически оправданным методом.

Одной из главных проблем, стоящих перед воздушным транспортом, является то, что, несмотря на постоянные усилия, эмиссия в результате глобального роста воздушного движения все еще превосходит новые

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ТОПЛИВ НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ

- GE / Boeing / Virgin Atlantic – 1-й квартал 2008 года – использование на самолете Boeing 747 смеси кокосового масла и масла бабассу
- Rolls Royce / Airbus / Shell – 1-й квартал 2008 года – использование на самолете Airbus A380 топлива (GTL), полученного при сжижении газа
- Rolls Royce / Boeing / Air New Zealand – 4-й квартал 2008 года – использование на самолете Boeing 747 масла яatroфы
- CFM / Boeing / Honeywell / Continental – 1-й квартал 2009 года – использование на самолете Boeing 737 масла яatroфы и водорослевого масла

ЭТАПЫ СЕРТИФИКАЦИИ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ ТОПЛИВА

В настоящее время	Сертифицировано 100 % синтетических жидких реактивных видов топлива, полученных из каменного угля
Середина 2009 года	Предполагается сертифицировать 50 % смесей синтетических реактивных видов топлива, полученных из биомассы, угля и газа с использованием процесса Фишера-Тропша
2010 год	<ul style="list-style-type: none">• Предполагается сертифицировать 50 % возобновляемых синтетических реактивных топливных смесей, таких, как водорослевые, полученных методом наводороживания• Предполагается сертифицировать 100 % синтетических реактивных топлив, полученных с помощью процесса Фишера-Тропша
2013 год	Предполагается сертифицировать 100 % возобновляемых синтетических реактивных топлив, полученных методом наводороживания

показатели эффективности, достигнутые к настоящему времени. Темпы роста воздушных пассажирских перевозок составляют порядка 4,3 % ежегодно, а, согласно прогнозам, ежегодные выбросы CO₂ двигателями гражданских воздушных судов будут расти приблизительно на 3 %. Отсюда ясно, что авиационному сектору необходимо использовать все возможные альтернативы для снижения эмиссии.

В год, когда перед авиационной инструкцией ставится требование дать конкретные решения и четко определить, как она собирается снижать свое влияние на изменение климата, возможность использования альтернативных видов топлива в авиации становится очень хорошей новостью. Их применение могло бы в конечном итоге решить проблемы, обсуждаемые в дискуссиях относительно смягчения влияния авиации на климат, изменения конструкции воздушных судов, распространения технологии и финансирования в связи с изменением климата.

В будущих номерах Журнала ИКАО будет проведено дальнейшее исследование альтернативных видов топлива, которые становятся доступными в настоящее время, и данная тема будет всесторонне рассмотрена в Журнале № 4 за этот год, где особое внимание будет уделено вопросам применения альтернативных видов топлива в авиации. ■



Государства региона APAC рассматривают разработки CEANS

В феврале 2009 года в Азиатско-тихоокеанском регионе (APAC) (Бангкок, Таиланд) был проведен Семинар ИКАО по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания. В его работе приняли участие 62 представителя 15 стран Азиатско-тихоокеанского региона и двух международных организаций.

Рассмотренные вопросы главным образом касались результатов работы Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), состоявшейся в Монреале в сентябре 2008 года, а также последующих изменений, внесенных в Документ ИКАО Дос 9082 – *Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (8-е издание). ■

Семинар APAC ATM исследует национальную структуру деятельности в области ОрВД

Семинар по разработке национальных структур деятельности в области организации воздушного движения (ОрВД) с целью соответствия глобальной системе ОрВД был проведен в марте 2009 года в Региональном бюро Азии и Тихого океана (APAC) ИКАО.



Семинар является частью Специальных проектов по внедрению (SIPs) APAC ИКАО, которые запланированы на 2009 год. В работе семинара по ОрВД участвовали около 70 представителей 18 государств – членов ИКАО, а также представители авиационных партнеров. ■

ИКАО/АСИ – СБОРЫ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ / НОВАЯ ВЕРСИЯ!

На организуемом ИКАО / Международным советом аэропортов (МСА) семинаре будут рассмотрены основные рекомендации, принятые на Конференции по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS) (Монреаль, сентябрь 2008), и содержащиеся в недавно опубликованном 8-м издании Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Дос 9082), доработанном с целью отразить новые рекомендации CEANS.

Курсы, предназначенные для финансовых управляющих, представляют особый интерес для аэропортов, которые предполагают или уже осуществляют пересмотр уровня своих сборов и/или структур. Состоящие из трех этапов курсы охватывают ключевые элементы создания и внедрения сборов с пользователей в аэропортах, они проводятся специалистами Секции экономической политики и управления инфраструктурой (ЕРМ) Авиатранспортного управления ИКАО, Штаб-квартира ИКАО в Монреале.

Следующие курсы: 15–19 июня 2009 г. **Место проведения:** Женева

Стоимость: 2000 евро

За более подробной информацией обращайтесь: Натали Зулауф (nzulauf@aci.aero)



машиносчитываемым проездным документам (MRTDs), биометрии и стандартам авиационной безопасности

21–23 сентября 2009 г.

Штаб-квартира ИКАО, Монреаль, Канада

ИКАО будет проводить свой 5-й Симпозиум и Выставку по MRTDs, биометрии и стандартам авиационной безопасности 21–23 сентября 2009 г. Выставка станет дополнением к Симпозиуму, на ней будут представлены основные продукты и услуги, связанные с машиносчитываемыми проездными документами, биометрической идентификацией и системами пограничного контроля.

Симпозиум 2009 года следует за прошлогодним мероприятием, в котором приняли участие сотни представителей государств, международных организаций, компаний и научных учреждений.

Симпозиум будет представлять особый интерес для сотрудников служб, выдающих паспорта и удостоверения личности, а также сотрудников иммиграционных, таможенных, пограничных служб и служб авиационной безопасности. В работе также должны принять участие представители авиакомпаний и аэропортов, связанные с системами обслуживания пассажиров, операциями с проездными документами, упрощением формальностей и авиационной безопасностью.

Приглашаем вас на Симпозиум. Презентации и тезисы будут доступны только на английском языке. Согласно требованиям, будет обеспечен синхронный перевод на английский, французский, испанский и русский языки. Более подробная информация по программе, выставке и организационным вопросам, касающимся Симпозиума, размещена на сайте:

www.icao.int/MRTDsymposium/2009

Государства, не использующие в настоящее время практику применения MRTDs, должны внедрить машиносчитываемые паспорта согласно стандарту ИКАО не позднее апреля 2010 года. Если ваше Государство еще не выдает такие документы, обратитесь в ИКАО относительно MRTD-программы за более подробной информацией.

Темпы развития программы CERG по безопасности полетов

Инициативы СУБП/ПБП и УППКБП лежат в основе новых целей по обеспечению безопасности полетов в Центрально-европейском регионе

Центрально-европейская ротационная группа при Совете ИКАО (CERG, в состав которой входят Румыния, Чешская Республика, Венгрия, Словацкая Республика и Республика Словения) делают значительные успехи на раннем этапе осуществления своих целей согласно новой Программе **SMS/SSP & USOAP 2010+** по безопасности полетов (Система управления безопасностью полетов / Государственные программы по безопасности полетов и Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов 2010+).

Инициатива **SMS/SSP и USOAP 2010+** представляет собой уникальную региональную программу, которая показывает, как важно следовать требованиям действующих систем управления безопасностью полетов (СУБП) органам гражданской авиации государств – членов CERG в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ПБП). Инициатором Программы явилась Румыния, в

настоящее время представляющая интересы государств – членов CERG в Совете ИКАО. Программа была включена в официальный календарь ИКАО на 2009 год, что впервые отражает важное значение инициативы CERG.

Ниже приведен обзор и новые сведения относительно последних и намеченных мероприятий в рамках Программы **SMS/SSP & USOAP 2010+**.

Курсы по СУБП – февраль 2009 года, Бухарест

В работе курсов принял участие 31 эксперт из государств – членов CERG, представители полномочных органов гражданской авиации, эксплуатантов, аэропортов, а также поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSP). Целью курсов явилось понимание участниками концепции управления безопасностью, а также сертификация и контроль за соблюдением ключевых компонентов основных СУБП согласно соответствующим Стандартам и

Рекомендуемой практике (SAPRs) ИКАО и национальным правилам. По мнению представителей CERG и инструкторов ИКАО, эти меры полностью достигли требуемой цели.

Совещание на высшем уровне – апрель 2009 года, Бухарест

Совещание было открыто министром транспорта и инфраструктуры Румынии Раду Берчеану. Генеральный директор гражданской авиации Румынии Каталин Раду был председателем, выступавшим во время дискуссии за круглым столом.

Назначенный Генеральным секретарем ИКАО Раймон Бенжамен (он приступит к своим обязанностям 1 августа 2009 г.) также посетил совещание своим присутствием. Помимо генеральных директоров гражданской авиации государств – членов CERG, в работе совещания приняли участие представители эксплуатантов, ANSP, аэропортов и организаций по обучению персонала (всего около 80 участников).

Главной целью совещания было рассмотрение на управленческом уровне различных аспектов, связанных с применением СУБП в государствах – членах CERG. Дальнейшие обсуждения касались приемлемых критериев, установленных ПБП CERG (как вводятся ПБП и способны ли поставщики авиационных услуг определить приемлемые уровни безопасности), а также вопросов, связанных с проверками согласно УППКБП после 2010 года. Последняя комплексная проверка ИКАО на первом этапе будет завершена в 2010 году, и участники говорили о том, где Организация сосредоточит свою аудиторскую деятельность после этого срока.

Директор аэронавигационного управления ИКАО Нэнси Грэм довела до сведения участников полезные перспективы роли государства в области управления безопасностью полетов авиации. В ходе ранних обсуждений начальник Отдела проверок в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности ИКАО Мохаммед Эламири затронул вопросы целей и миссии программы УППКБП до 2010 года. Технический

сотрудник по вопросам ISM-обучения Мигель Рамос предоставил информацию по курсам SMS и SSP.

С учетом инициатив в отношении безопасности полетов на более широком региональном уровне мнение Европейской комиссии (ЕК) относительно управления безопасностью полетов было высказано представителем Генерального директората ЕК по вопросам транспорта и энергетики / Директората по вопросам воздушного транспорта, а роль компетентных органов по управлению безопасностью полетов на европейском уровне была освещена представителем Европейского авиационного агентства по обеспечению безопасности полетов (EASA). Наконец, до участников были доведены более подробные сведения относительно Программы проверок EUROCONTROL ESIMS в кооперации с УППКБП ИКАО.

Курсы SSP – апрель 2009 года, Бухарест

Курсы SSP были первыми, организованными ИКАО в Европе. В их работе приняли участие 35 экспертов из государств – членов CERG, представители полномочных органов гражданской авиации, эксплуатантов, аэропортов и ANSP.

Курсы были прежде всего нацелены на полномочные органы гражданской авиации государств – членов CERG, ответственных за выполнение ПБП и/или внедрение СУБП и надзор за ними в области эксплуатации воздушных судов, обслуживания воздушного движения и эксплуатации аэродромов. Непосредственное внимание было уделено уже готовым поправкам к применяемым Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО.

Целью курсов было усвоение участниками знаний в рамках ПБП ИКАО и их компонентов, предоставление практического руководства по ключевым элементам SSP и обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов в государствах.

Наряду с указанными выше курсами и совещанием, курсы по

ПБП были проведены ANSP Румынии (ROMATSA).

Семинар по внедрению СУБП – сентябрь 2009 года, Братислава

Главной темой мероприятия будет оценка внедрения систем в государствах – членах CERG, организация курсов SMS и SSP, а также обмен мнениями по вопросам внедрения и возможных трудностей.

В соответствии с растущей необходимостью изучения программы ПБП/СУБП в целом и расширяющимся сотрудничеством в этих инициативах CERG данное мероприятие будет проведено в Словацкой Республике, отражая то обстоятельство, что она будет являться государством – членом CERG и кандидатам в Совет ИКАО при проведении новых выборов в Совете в 2010 году.

Таким образом, программа подтверждает значительный успех, с огромным интересом ожидаемый всеми участниками CERG в преддверии семинара, который будет проведен в Словацкой Республике.

По мнению CERG, выполняемая региональная программа окажет ощутимую поддержку участвующим ведомствам гражданской авиации (ВГА) и региональным поставщикам услуг. Целью членов Группы является обеспечение соответствия на самом высоком уровне мировым стандартам безопасности полетов авиации. ■

Борьба с неблагоприятными факторами в Веллингтонском международном аэропорту

Аэропорт Новой Зеландии разрабатывает инновационную антенную установку курсового радиомаяка, которая могла бы применяться в качестве оборудования, противостоящего таким явлениям, как выброс морских брызг и взрывное воздействие реактивной струи от двигателей.

М.Дж. Кинг, Airways Corporation of New Zealand

Мел Кинг является инженером по навигационным средствам, который руководит Отделом инспекции полетов в Airways Corporation. Он исполняет обязанности члена Международного комитета по стандартам и калибровке авиационно-космической техники с 1999 года.

Взлетно-посадочная полоса Веллингтонского международного аэропорта построена на перешейке. Южный конец взлетно-посадочной полосы примыкает к заливу Lyall и открытому морю



Полученное со спутника изображение взлетно-посадочной полосы в Веллингтонском международном аэропорту (вставка) и более близкое изображение места размещения новой антенны курсового радиомаяка на южном конце перрона вблизи залива Lyall.

(пролив Кука), а северный конец доходит до залива Evans в Веллингтонском порту.

Оперативные системы посадки по приборам (ILS), обслуживающие северный/южный подходы, были впервые установлены около 30 лет назад. Антенные системы курсовых радиомаяков, связанных с указанными системами ILS, расположены у подножия насыпи на каждом конце полосы так, чтобы исключить выступание за поверхность высоты пролета препятствий (OCSs). Такое размещение также обеспечивало защиту антенной системы от прямого взрывного удара реактивной струи.

Для обеспечения концевой зоны безопасности на южном конце взлетно-посадочной полосы потребовалось продлить взлетную полосу за существующую дорогу до кромки существующего волногасящего откоса. Было невозможно установить антенну курсового радиомаяка у подножия насыпи в волногасящий откос, поэтому был рассмотрен альтернативный вариант размещения антенны меньшей высоты на поверхности и у конца продленной концевой зоны безопасности вблизи волногасящего откоса. При выполнении указанных работ встретились следующие проблемы:

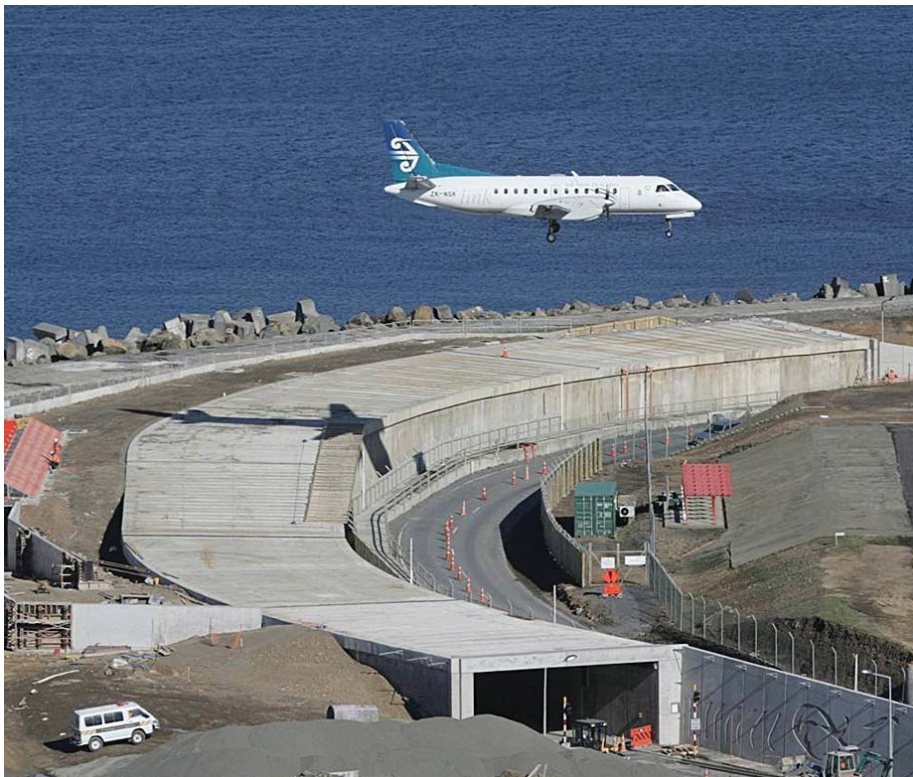
1. OCSs-требования ограничивали общую располагаемую высоту новой антенны курсового радиомаяка до одного метра. Данное ограничение оказало бы влияние на зону действия курсового радиомаяка.
2. Во время зойдового шторма значительный объем морских брызг выбрасывался на волногасящий откос на южном конце взлетно-посадочной полосы.

Морские брызги уже были причиной отказа существующей антенны курсового радиомаяка. Таким образом, при размещении новой антенны еще ближе к морю проблема защиты от выброса водяных брызг усугублялась.

3. Новая антенна курсового радиомаяка находилась бы лишь на расстоянии 53 м от начала удлиненной взлетно-посадочной полосы. На таком расстоянии антенна могла бы подвергаться воздействию ветрового напора от взрыва реактивной струи, большего, чем расчетный.

Чтобы исключить такое влияние на зону действия радиомаяка, была выбрана новая антенна с 14-элементной логопериодической дипольной (LPD) решеткой вместо первоначальной 8-элементной. Также, для максимального уменьшения длины радиочастотного фидерного кабеля и, следовательно, затухания сигнала помещение с оборудованием будет расположено под землей, непосредственно под антенной решеткой.

Для решения проблемы влияния морских брызг было проведено исследование с использованием одиночной LPD-антенны. Данное исследование позволило определить, каким образом выброс морских брызг влияет на характеристики излучаемого сигнала, а также какие части LPD-антенны более всего чувствительны к удару морских брызг.



На этой фотографии, сделанной во время строительства, показаны старая и новая антенные решетки курсового радиомаяка, а также тоннель на новой дороге и дефлектор для защиты от воздействия реактивной струи, расположенный непосредственно перед новой антенной курсового радиомаяка.

« В то время как выброс морских брызг является важным фактором при определении места нового курсового радиомаяка в Веллингтонском международном аэропорту (WIA), можно предполагать, что в мире есть другие места с маловысотным профилем и WIA-конфигурация защитных устройств от воздействия реактивной струи даст возможность устанавливать оперативный курсовой радиомаяк на ВПП, ранее считавшихся неподходящими для такого типа установки. »



Умеренный выброс морских брызг, ударяющихся о новую антенну курсового радиомаяка в Веллингтонском международном аэропорту. До настоящего времени эффект воздействия морских брызг не являлся причиной отказов курсового радиомаяка.

Для имитации сильного выброса морских брызг использовалась цистерна с высокопроизводительным насосом и пожарным шлангом. Из проведенных исследований стало очевидно, что влияние такого выброса можно в большой степени ослабить, если поместить дополнительный колпак над защитным чехлом LPD или обтекателем антенны. Результаты испытания одиночной LPD-антенны затем были введены в компьютерную модель 14-элементной решетки. Компьютерное моделирование показало, что характеристики излучаемого сигнала, вероятно, будут в достаточной степени выдерживаться в установленных ИКАО пределах допусков, даже если мощные выбрасываемые морские струи будут пронесены над антенной решеткой. Это дало уверенность в необходимости продолжать разработку дополнительного защитного устройства.

Для решения проблемы, связанной с возникновением ударной волны от взрыва реактивной струи, был спроектирован опытный образец дефлектора реактивной струи. Он содержал наклонные 100-мм стальные панели, расположенные с интервалом 100 мм, образуя конструкцию гребенчатого типа. Испытания дефлектора не подтвердили какого-либо значительного затухания сигнала курсового радиомаяка при размещении дефлектора перед одиночной LPD-антенной.

Затем, чтобы определить коэффициент снижения скорости ветра, воздействующего на LPD, в аэродинамической трубе были проведены испытания масштабной модели опытного образца дефлектора и LPD-антенны. Таким же способом было определено оптимальное расстояние между LPD и дефлектором. Результаты испытаний подтвердили, что конструкция дефлектора обеспечивает необходимую защиту LPD-антенны от повреждения реактивной струей.

Окончательно дефлектор был выполнен из алюминиевых панелей. Для идентификации препятствий отражательные пластиковые панели крепились на поверхностях, обращенных в сторону взлетно-посадочной полосы. Все части узла антенной решетки были выполнены хрупкими с использованием срезных шпилек в соответствующих точках.

Новая зона действия антенны, зарегистрированная при инспекционном полете, несколько лучше, чем у ранее установленного курсового радиомаяка. Эта зона в достаточной степени отвечает альтернативному критерию ИКАО 18/10 морских миль. Следует отметить, что при отклонении самолета от курса зона действия антенны ограничивается характером местности.

Поскольку ветер создает значительную турбулентность атмосферы вокруг LPD-антенны, возможно скопление соли на обтекателе антенны под дополнительным защитным колпаком. Поэтому внутри каждого такого колпака была установлена система распыления пресной воды. Для поддержания поверхностей обтекателя антенны чистыми эта система струйной очистки время от времени приводится в действие вручную из помещения с установленным оборудованием.

В то время как выброс морских брызг является важным фактором при определении места установки нового курсового радиомаяка в Веллингтонском международном аэропорту (WIA), можно предполагать, что в мире есть другие места с маловысотным профилем и WIA-конфигурация защитных устройств от воздействия реактивной струи даст возможность устанавливать оперативный курсовой радиомаяк на ВПП, ранее считавшихся неподходящими для такого типа установки. ■

Множество «эр» авиации



Ниже приводится адаптированная версия речи, недавно произнесенной Анжелой Гиттенс как лекцию цикла «Женщины в авиации», прочитанного в марте 2009 года. Джиттенс занимает должность генерального директора ACI World с апреля 2008 года после завершения работы в качестве вице-

президента Airport Business Services корпорации HNTB, ведущей фирмы в области обслуживания инфраструктуры транспортных систем, а также занимает высшие административные должности в трех самых крупных системах аэропортов США.

Во время пребывания А. Гиттенс в должности директора Авиационного управления в округе Майами-Дейд, аэропорт Miami International был признан международным авиационным сообществом, получив первым из аэропортов США сертификат ИСО 14001 за достижения в области охраны окружающей среды. В круг ее обязанностей входило руководство Программой усовершенствования аэропорта стоимостью во многие миллиарды долларов, а также строительством и эксплуатацией пяти менее крупных аэропортов. До этого, будучи вице-президентом Правления аэропорта ТВ1, Джиттенс руководила заключением контрактов на эксплуатацию нескольких аэропортов в США и Канаде. Кроме того, она руководила приватизацией аэропорта в Льютоне (Англия), обслуживавшего 6 млн пассажиров, вела переговоры об установлении новых связей между аэропортом и авиакомпанией и приобрела большой опыт в разработке альтернативных моделей тарифов и сборов, а также новых инициатив по увеличению доходов.

В качестве генерального менеджера Международного аэропорта Хартсфилд-Джексон в Атланте она руководила подготовкой аэропорта к Олимпийским играм 1996 года, и во время ее работы аэропорт стал самым оживленным аэропортом в мире. Будучи заместителем председателя Комиссии по вопросам аэропортов в Сан-Франциско, она сосредоточила внимание на создании новых концессий в аэропорте с целью увеличения финансовых поступлений и лучшего удовлетворения заказчиков.

Гиттенс являлась членом различных советов и комитетов в авиационной индустрии, в том числе Консультативного комитета администрации FAA, Исполнительного комитета Управления по вопросам научных исследований в области транспортных систем и Совета директоров авиакомпании JetBlue Airways.



Сегодня мне хотелось бы поговорить о возможностях, которые появляются в условиях перемен. Те из вас, кто трудятся в области мировой авиации, давно привыкли к переменам, или даже к бурным изменениям, и к тому, что происходящее в одной части мира оказывает влияние на другие его части. В настоящее время это является очевидным почти в каждом секторе экономики и почти в каждом регионе мира.

Авиация уже давно является индустрией, крайне чувствительной к экономическим условиям локального, национального и глобального масштаба, и, как таковая, авиация – та область, где единственной константой является переменная. Я работаю в этой сфере около 25 лет и наблюдаю возникновение в ней совершенно новых «эпох» почти каждые пять лет.

Как гражданка США, я воспринимаю дерегулированность отечественной авиации в 1978 году как «сотворение мира», или, в геологической привязке, начало современного периода. На заре конкуренции в результате беспорядочной работы новых авиакомпаний вскоре стало ясно, что, несмотря на отказ правительства от регулирования воздушного пространства, оно не отказалось регулировать работу аэропортов или компьютерных систем бронирования мест; при этом перевозчики обнаружили, что они не могут получить необходимое место в аэропортах для обслуживания пассажиров и почти игнорируются турагентами.

Большая часть этих новых авиакомпаний прекратила существование. Аэропорты чувствовали себя комфортно, имея с авиакомпаниями и концессиями долгосрочные договоры аренды, предлагали этим договоры на рынке ценных бумаг и занимали деньги на постройку новых и улучшенных аэропортов, которые проектировались «оставшимся в наследство» персоналом авиакомпаний.

Если следовать нашей метафоре «географический период» и рассматривать эти первые небольшие шаги конкуренции как Палеоценовую эру, тогда следующей мы имели Эоценовую эру, в которой перевозчики, оставшиеся в

наследство, потрясли нас, объявив о банкротстве и выйдя из дела, затем шокировали еще больше, когда после банкротства дело не бросили. Внезапно в некоторых аэропортах появились неиспользуемые площади в связи с банкротствами, а служащие авиакомпаний поняли, что их карьера и трудовые договоры рассматриваются в суде. Аэропорты начали сомневаться в ценности их долгосрочных договоров аренды и стали серьезно думать о попытке привлечь новых работников и появляющихся перевозчиков. Некоторые более дальновидные из них стали энергично заниматься планированием и управлением своих аэропортов и уже не воспринимали пассивно планы авиакомпаний как авторитетный источник планирования работы аэропортов.

В других странах крупные национальные перевозчики по-прежнему контролировали места в аэропортах и обслуживали перевозчиков из других стран по двусторонним протекционистским соглашениям.

Затем наступила «мятежная эра» (сейчас мы подошли к Олигоцену), когда объединения и приобретения в рамках индустрии авиакомпаний делали работу в аэропортах действительно интересной, поскольку операции этих в корне отличных перевозчиков необходимо было координировать на земле. Аэропорты также должны были влиять на других владельцев недвижимого имущества, таких, как концессионеры, поскольку изменения пассажирских потоков сильно изменили тщательно разработанные торговые программы. Сбалансированные разграничительные линии вскоре стали нарушаться из-за роста концентрации авиакомпаний во многих аэропортах. В течение этого периода в Европе наконец начался отказ от регулирования с приходом нескольких новых авиакомпаний, но национальные перевозчики и огромный всепоглощающий чартерный рынок по-прежнему контролировали аэропорты.

Теперь мы подошли к эре Миоцена: приблизительно с 1995 по 1999 годы. В данный период сильная экономика США положила конец ожесточенным войнам за цены на билеты – деловые люди были готовы платить любую

цену за билет на самолет для полетов с целью совершения сделок, а туристы были уверены в том, что могут тратить на отпуск, поскольку их портфели акций продолжали повышаться в цене. Большой трудностью для аэропортов и национальных правительств было поддержание необходимой пропускной способности, а получение денег на рынках облигаций и акций не составляло проблемы, так как теперь кредитоспособность аэропорта оценивалась не по бухгалтерскому балансу, а по рыночным критериям механизма кредитования: прочности совокупной местной экономики и целевой привлекательности окружающего региона. Именно в этом смысле прочность Дисней-мира стала иметь большее значение, чем прочность авиакомпании Delta Airlines, когда аэропорт в Орландо обратился на рынок облигаций.

Приблизительно в это время в Европе, странах Азиатско-тихоокеанского региона и Латинской Америки национальные и региональные правительства занимались приватизацией или объединением своих аэропортов и искали доступ к капиталу с целью улучшения инфраструктуры своих аэропортов и обеспечения их пропускной способности, что могло бы повысить экономическую жизнеспособность их сообществ.

Затем наступила эра Плиоцена. Фактически она началась перед событиями 11 сентября 2001 г. и длилась после них. События 11 сентября отодвинули на второй план тот факт, что в августе 2001 года авиакомпания United Airlines, в то время самый крупный перевозчик в мире, объявила о потере миллиарда долларов.

Происходило кое-что еще, и индустрия авиакомпаний подвергалась давлению с другого направления – со стороны своих заказчиков. Массовое рыночное использование Интернета сделало ценообразование в высшей степени прозрачным и дало так называемым дешевым перевозчикам прямой доступ к заказчику, уменьшив власть турагентов и компьютерных систем бронирования, контролируемых авиакомпаниями. Теперь заказчик мог вести поиск, основываясь исключительно на цене, и место



на самолете авиакомпании стало в гораздо большей степени товаром.

Несомненно, другими менее значимыми событиями, происходившими в мире авиации, были последствия 11 сентября. Те из вас, кто был поблизости в то время, помнят, что аэропорты стали городами-привидениями, так как пассажиры избегали летать, боясь этого как чумы. Аэропорты с их высокими фиксированными ценами сократились, где могли, но, в сущности, все еще были способны переложить свои убытки на авиакомпании. Вышли на поверхность самые слабые стороны модели деловых отношений оставшихся в наследство перевозчиков. В Соединенных Штатах в один момент в этот период 50 % пассажироместности приходилось на долю самолетов, эксплуатируемых перевозчиками на условиях защиты от банкротства.

Одним из самых успешных аспектов этой модели деловых связей явилось укрепление доминирующего положения авиакомпании в аэропорте: авиакомпания могла сохранить некоторую возможность назначения цен, которая была потеряна в результате покупки билетов через Интернет. Но это в то же время создало проблему для руководства аэропортов, потому что их сообщества хотели иметь низкие тарифы и ответственность возлагалась на аэропорт, если они не могли привлечь в аэропорт одного из дешевых

перевозчиков с целью оказать конкурентное давление на основного перевозчика.

По мере увеличения количества дешевых перевозчиков от сообщества к сообществу аэропорт, который гордился авиакомпанией Southwest или easyJet, вскоре понял, что она должна расширить свой доступ к рынку. Увеличение количества дешевых перевозчиков распространилось из Европы в Азию и создало трудности для перевозчиков, ранее бывших национальными, которые потеряли свои привилегированные позиции, получая субсидии правительства и защиту от конкуренции в своих отечественных аэропортах. Потребность в пассажирских и грузовых перевозках резко возросла, особенно на развивающихся сильных рынках Китая и Индии, а также в Африке и Латинской Америке. Небывало успешным в сфере авиаиндустрии был 2007 год, в течение которого авиакомпаниями в мире было перевезено 4,8 млрд пассажиров и 88,5 млн метрических тонн грузов.

Но тогда, к 2008 году, началась уже другая – новая эра, которую сейчас трудно описать, и кто знает, чем она обернется. Это после событий 11 сентября – высокая цена на нефть, «открытое небо», период глобального сокращения расходов. Воздушное сообщение – всегда в центре внимания администрации аэропорта, и именно задача менеджмента обеспечить его поддержку и



Но я действительно имела представление, частично сформированное моими родителями и ранними впечатлениями, которые отчасти воспитали и сформировали меня. Мои родители научили меня усердно работать и воздавать должное людям, платящим тебе зарплату. Мой первый опыт подростка связан с выполнением скучной работы в летнее время, он дал мне представление о работе, когда каждый день я первый раз смотрела на часы только тогда, когда было уже пять часов. Основой всего этого были ценности моей семьи, честной и порядочной.

Как и большинство детей, я не знала, что происходит в мире, поэтому я не могу сказать, что имела какое-то представление о конкретной карьере; конечно, я не знала, что существует такая вещь, как «управление аэропортом». Потом, оглядываясь назад, я просто предположила, что аэропортами управляют авиакомпании – неправильное представление, которое, по-видимому, все еще имеет ряд авиакомпаний.

развитие. Немногие страны предоставляют субсидии своим аэропортам, и большинство аэропортов не возмещают свои эксплуатационные расходы за счет авиакомпаний через тарифы и сборы, получая большую часть доходов от основной деятельности посредством пассажирских сборов и коммерческих доходов. В настоящее время многие аэропорты в мире платят налоги, они обязаны получать дивиденды и увеличивать капитал для своих акционеров. Все аэропорты ведут борьбу с первично фиксированными эксплуатационными расходами и обслуживанием долгов, а также со всеми рискованными решениями по долгосрочным инвестициям в условиях неопределенности. За последние два года около 250 аэропортов в мире прекратили всякое коммерческое обслуживание, хотя все еще должны инвестировать в основной капитал.

В этот период администрация аэропорта должна иметь широкий взгляд, все еще сохранять способность адаптироваться, желание и способность вести поиск возможностей, которые появляются в результате перемен и неопределенностей. При этом необходимо учитывать возникающие риски.

То, что справедливо для организаций, справедливо и для отдельных людей. Как и организация, в условиях перемен человек должен быть дальновидным, искать новые возможности и понимать, что избежать риска вряд ли удастся. Также полезно заметить, что вам следовало бы иметь план, но это будет лицемерием с моей стороны, так как я никогда не планировала какие-либо предпринятые мной действия с целью карьерного роста. Так что вам нужен другой лектор, с которым можно поговорить о планировании карьеры.

Поэтому потом, когда я думала поступить в университет, у меня не было какой-либо цели относительно определенной карьеры, но в одном из тех справочников университетов, которые дают в средней школе, я прочитала, что имеется большой шанс получить стипендию, если выбрать редкую специальность. Согласно перечню таких специальностей одной из них была криминология. Таким образом, моя первая цель в отношении карьеры была стать тюремным надзирателем! Я подала заявления на факультеты, на которых читали курс криминологии, и получила стипендию, хотя позднее поняла, что мне дали ее только потому, что на факультете не было афроамериканцев. Действительно, моя белая однокурсница, соседка по комнате, вошла в комнату, взглянула на меня и мою семью и выбежала в панике, – это были 1960-е годы. Говорят, что хорошо жить – наилучший реванш; я усердно занималась и на первом курсе получила круглые «отлично», так что моя репутация в университете сильно упрочилась.

Моей специальностью была социология, и, между прочим, на факультете была только одна группа криминологии, которую я даже не посещала до предпоследнего курса, поэтому цель стать тюремным надзирателем не осуществлялась. Я не знала, какие средства существования может мне дать социология, так что по-прежнему думала о выборе карьеры, когда стала проходить курс медицинской социологии, который был очень интересным. Как оказалось, я неправильно поняла инструкции, подала заявление на получение «неправильной» степени и настроилась на программу для получения степени доктора философии. Я бросила занятия, потому что профессор, руководитель диссертации, придерживался мнения, что поскольку для получения степени ему потребовалось восемь лет, то и его

студентам нужно столько же. Мне не хватило достаточно ума, чтобы понять, как получить другого профессора в качестве руководителя диссертации, поэтому я вернулась в Нью-Йорк Сити, чтобы снова начать карьеру.

Я получила работу в корпорации New York City Health and Hospitals Corporation, которая недавно была создана для руководства 19 больницами города. Мне понадобилось немного времени, чтобы понять, что все мои знания о «программах здравоохранения» дадут мало пользы без понимания того, каким образом такие программы финансируются, как на них выделяются бюджетные средства и как они выполняются; так что я занялась изучением именно этих вопросов и завоевала репутацию честного человека, способного добиваться цели – два качества, которые, как оказалось, в большом дефиците.

Во время всех политических реорганизаций, происходивших в этой организации в первые годы ее существования, я продолжала делать корпоративную карьеру, поскольку было известно, что я делаю работу даже тогда, когда за мной не следят. Помните, я не люблю, когда мне скучно. Поэтому при каждой кадровой перестановке в администрации я получала повышение, потому что новая администрация хотела иметь того человека, в котором была уверена, что он может продолжать дело.

Так я узнала еще кое-что: как заслуживать доверие.

В какой-то момент бывший босс, который уехал, чтобы руководить больницей в Сан-Франциско, предложил мне работу. Я никогда не думала уезжать из Нью-Йорка, но я задала главный вопрос, касающийся планирования моей личной карьеры: «Что самое худшее может случиться?». Ну, я всегда могу вернуться в Нью-Йорк, и так я приобрету опыт, живя некоторое время за пределами западной части страны. Поэтому я уехала, и мне это понравилось.

После переезда в Сан-Франциско я случайно узнала, что местный аэропорт подыскивает человека,

который мог бы руководить хозяйственно-финансовым отделом. При новом начальнике, который понимал, что требования к управлению аэропортами изменились и что нужно новое поколение, чтобы выжить в эти бурные времена, за 18 месяцев работа передавалась трижды. Мною заинтересовались в аэропорту, поскольку я имела репутацию честного человека и хорошего управленца.

В конечном счете мне предложили работу, и я снова себе сказала: «Что самое худшее может случиться?» Я всегда могла вернуться на работу в больницу (в Сан-Франциско и везде в других местах много больниц), а это была возможность попробовать себя в новой сфере деятельности. В этой области происходили перемены, поэтому отсутствие у меня специфического опыта не было большой помехой. Кроме того, это была новая территория для опытных людей.

С тех пор, занимаясь этим бизнесом, я узнала кое-что еще: следует принимать перемены – это может вам понравиться.

Затем аэропорт в Атланте подыскивал нового директора, – бывший директор аэропорта был обвинен в вымогательстве взяток с концессионеров аэропорта (в конечном итоге он был признан виновным и посажен в тюрьму). В этот период перед Атлантой стояли проблемы, связанные с предстоящими олимпийскими играми 1996 года, а крах второго самого крупного перевозчика, авиакомпании Eastern Airlines, вызвал финансовый кризис аэропорта, и деловое сообщество было крайне обеспокоено судьбой самого высоко оцененного имущества города – его аэропорта. Мне предложили, и я согласилась вступить в должность директора и отправилась в Атланту. Внезапно эта «детка» из Нью-Йорка была выдвинута на очень высокую должность.

Обстановка в аэропорту Атланта была в действительности хуже, чем казалось на первый взгляд. Чтобы оценить обстановку, я воспользовалась всеми имевшимися в моем распоряжении возможностями и постоянно звонила по телефону, прося совета. Короче говоря, нам страшно повезло: инфраструктура

аэропорта, программа создания концессий, олимпийские игры, управление, безопасность, обслуживание заказчиков, финансы, доверие делового сообщества – все это было замечательной переменной.

В первый год пребывания в Атланте я узнала еще кое-что. Не бойтесь просить помощи – все, что они могут сделать, – это сказать «нет».

Позднее я поступила на работу в частную аэропортовую компанию, которая имеет рабочие контракты в аэропортах США и осуществляет руководство «приватизированными» аэропортами за пределами США. Я поехала в Англию, чтобы запустить один из договоров аренды этого частного аэропорта и узнала другую сторону деятельности аэропорта, а также получила начальные знания по финансовым компенсациям для частного инвестиционного сектора.

Позднее, когда пришло приглашение из Международного аэропорта Майами, я уже была довольна высокой служебной должностью. Затем, когда мне предложила работу национальная консалтинговая компания, я уже чувствовала себя комфортно в частном секторе. Еще позже, когда меня пригласил на работу Международный совет аэропортов (Airports Council International), я уже была довольна работой за пределами национальных границ.

Поэтому моя идея, которую я передаю всем вам, состоит в том, что перемены и неопределенности дают возможность выбора. В настоящий момент авиаиндустрия находится в положении, аналогичном тому, которое было, когда я начинала в ней работать: бурное, неопределенное, и прямо сейчас оно дает много возможностей. Ей нужны наилучшие и самые способные, ей нужен творческий дух и изобретательность. То, что имело большой смысл пять или десять лет назад, может оказаться чистым безумием сейчас; и то, что сейчас имеет конечный смысл, может стать просто бессмысленным в последующие десять лет.

В конечном итоге, если вам не нравится скучать, вы действительно любите усердно работать и довольны постоянными переменами, тогда авиация – это ваша сфера деятельности. ■

ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ ИКАО НА 2009 ГОД

Совещание	Место проведения	Сроки
7-е координационное совещание MEVA II REDDIG (MR/7)	Мехико, Мексика	10 – 11 июня
Семинар CAR/SAM ИКАО по сбору данных, прогнозированию и анализу	Мехико, Мексика	29 июня – 3 июля
ИКАО - Всемирный банк - Форум по расширению сети маршрутов, посвященный максимизации вклада гражданской авиации в развитие воздушных перевозок в глобальном масштабе. Предмет рассмотрения – Азиатско-тихоокеанский регион	Пекин, Китай	14 – 15 сентября
5-й симпозиум по МСПД, биометрии и стандартам обеспечения безопасности	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	21 – 23 сентября
Форум по глобальной организации воздушного движения, посвященный сотрудничеству между гражданскими и военными органами	Штаб-квартира ИКАО, Монреаль	19 – 21 октября

ЛИДЕРСТВО И ВИДЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВ В ГЛОБАЛЬНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ





Air Traffic & Navigation Services.
Young enough to go the distance. Wise enough to know how.

With **pride** we invest into human talent to empower the future. With **passion** we manage ten percent of the world's airspace. With **integrity** we partner with Africa's developing countries to enhance safety. With **foresight** we contribute to global aviation intelligence. And with **confidence** we recognise that air traffic management is so much more than just moving aircraft safely through the sky.

Unlocking Partnerships for Change **Managing 800 000 aircraft movements by 2010**



www.atns.com



Unlocking partnerships for change
CELEBRATING 15 YEARS OF ATNS • 1993 - 2008



AMHS

Extended Service

by **RADIOCOM**

is growing!



Specially compliant with Doc. 9705/9880
which requires X.400
(with P1, P3 and P7 protocols)
NOT using HTTP



Ecuador

1 AMHS Center
1 Airport (Guayaquil)
7 User Agents



Paraguay

1 AMHS Center
7 Airports
36 User Agents



Brazil

Technical Alliance with 

2 AMHS Centers
More than 800 User Agents



Argentina

3 AMHS Centers, 73 Airports
172 User Agents

CIPE AMHS Training Center

First AMHS Training Center
available for worldwide students
by contact to cipe@ciudad.com.ar

Application software under ISO 9001:2000 Certification
developed by



SKYSOFT ARGENTINA S.A.

skysoft@radiocominc.com

RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com - www.radiocominc.com