

ИКАО

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Порядок после хаоса

Отклик на призыв
Гаити о помощи и
вклад в возрождение
страны

Очерк о стране:
Нигерия и Саудовская Аравия

Также в номере:

Раймон Бенжамен: ИКАО – Лучше соответствовать и быстрее реагировать
Обозрение: Симпозиум NGAP 2010 Целевой рабочей группы по вопросам следующего поколения авиационных специалистов
Эволюция Программы USOAP ИКАО в механизм непрерывного мониторинга
Положение в Гаити
На пути к решению проблемы контроля рисков, связанных с утомляемостью
Краткие новости

Том 65, № 5



EMA

Bottle and Liquid Scanner



- Inspection of sealed /unsealed bottles
- Clear "OK/ALARM" inspection result
- Compliant with current BLS detection and discrimination requirements
- Verified and Qualified by Governmental Security Authorities
- Automatic Analysis of the entire volume in ~ 5 seconds
- Optional External Probe for loose liquids analysis



Examples of bottles that can be screened with EMA



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED



To learn more, visit www.ceia.net/bls



ЖУРНАЛ ИКАО
ТОМ 65, НОМЕР 5, 2010

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
Банг Мэкетинг
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, связанными 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 Монреале, 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 В ИКАО

Очерк о стране: Отказ от ответственности

Очерки о странах, появляющиеся в публикациях ИКАО, предоставляются отдельными государствами или группами государств и не обязательно отражают точку зрения и политику Международной организации гражданской авиации, ее представителей или ее полномочных органов. По всем вопросам, связанным с формулировками или фактами, изложенными в очерках и опубликованными в изданиях ИКАО, просьба обращаться в соответствующее государство (или государства).

Содержание

Послание Генерального секретаря

Раймон Бенжамен рассматривает, как ИКАО и государства – члены Организации в тесном сотрудничестве с индустрией с начала 2010 года демонстрируют, что лидерство – это как возможность быстро и эффективно реагировать на критическую ситуацию, так и способность заранее предвидеть вызовы и выработать действенные стратегии. 3

Ответ на призыв Отрасли: Симпозиум NGAP 2010

Часть I серии обзорных материалов о вызовах и ответных действиях, направленных на преодоление критического дефицита квалифицированных авиационных специалистов, ожидаемого в предстоящие десятилетия. В том числе – информация о семинарах высокого уровня Тематических подгрупп Целевой рабочей группы NGAP. 5

План действий для Гаити

Разработанные ИКАО региональные планы действий на случай чрезвычайных ситуаций сыграли критически важную роль в обеспечении эффективной организации воздушного движения в Карибском регионе сразу после землетрясения в Гаити в начале этого года. В специальном отчете *Журнала ИКАО* показано, как такое проактивное планирование облегчило оказание государству экстренной помощи и прибытие экспертов в первые дни после разрушительного землетрясения, а также как в последующие месяцы Региональное бюро ИКАО в Северной и Центральной Америке и бассейне Карибского моря (НАСС) разработало эффективный План действий по восстановлению авиатранспортной системы Гаити. 18

Революция в сфере надзора за безопасностью полетов

Взгляд на то, как новый предложенный ИКАО механизм непрерывного мониторинга (СМА) коренным образом меняет подход государств к оценке и управлению безопасностью полетов и связанной с этим надзорной деятельности ИКАО. 25

Проактивное и гибкое решение проблемы контроля рисков, связанных с утомляемостью

Беседа *Журнала ИКАО* с Мишелем Милларом – руководителем Проекта ИКАО по созданию системы контроля рисков, связанных с утомляемостью. Беседа посвящена завершению разработки Организацией нового ключевого подхода, опирающегося на учет характеристик и данных. Такой подход поможет снизить утомляемость летных экипажей и специалистов других критически важных авиационных профессий. 29

НОВОСТИ ВКРАТЦЕ

- Подгруппа APANPIRG ATM/AIS/SAR. 51
- Вклад Сербии. 51
- 14-я Конференция APANPIRG CNS/MET SG 51

Специальный очерк о стране: Нигерия

Воздушный транспорт – главный двигатель происходящих преобразований в нигерийской инфраструктуре. В специальном репортаже *Журнал ИКАО* рассказывает о происходящих в последнее время грандиозных свершениях в сфере авиации Нигерии и о том, почему воздушный транспорт – это единственный сектор экономики, способный стать для процветающей западно-африканской страны катапультой с целью превратить ее в новый образец развития, нацеленный в будущее. 31

Королевство Саудовская Аравия

Озабоченность правительства Королевства созданием сектора гражданской авиации стала очевидной сразу, как только в пределах территории государства начал совершать полеты первый самолет. *Журнал ИКАО* публикует специальную статью о впечатляющих достижениях и усовершенствованиях в инфраструктуре Королевства, а также о приоритетах высокого уровня, которым следует Саудовское Главное управление гражданской авиации (GACA), продолжая преобразовывать авиатранспортную сеть государства в прогрессивную модель для авиации Ближнего Востока. 53



Совет ИКАО 01/02/2011

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

Австралия	Г-жа К. Маколей	Мексика	Г-н Д. Мендес-Майора
Аргентина	Г-н Х. Хелсо	Нигерия	Д-р О. Бенард Алиу
Бельгия	Г-н Ж. Робер	Объединенные Арабские Эмираты	Г-жа А. Аль Хамили
Бразилия	Г-н Р. Магно	Парагвай	Г-жа Торрес де Родригес
Буркина-Фасо	Г-н М. Дегимде	Перу	Г-н К.Р. Ромеро Диас
Германия	Г-н Й. Мендель	Республика Корея	Г-н Чон-хун Ким
Гватемала	Г-н Л.Ф. Карранса	Российская Федерация	Г-н А.А. Новгородов
Дания	Г-н К.Л. Ларсен	Саудовская Аравия	Г-н Т.М.В. Кабли
Египет	Г-н М.Т. Эльзанати	Свазиленд	Г-н Д. Личфилд
Индия	Г-н А. Мишра	Сингапур	Г-н Б. Ким Пин
Испания	Г-н В. Агуадо	Словения	Г-н А. Крапеж
Италия	Г-н Дж. Пичека	Соединенное Королевство	Г-н М. Росселл
Камерун	Г-н Е. Зоа Этунди	Соединенные Штаты Америки	Г-н Д. Уэрт
Канада	Г-н Л.А. Дююки	Уганда	Г-н Дж. Уи. Коббс Твиджуке
Китай	Г-н Тао Ма	Франция	Г-н М. Вахенгейм
Колумбия	Г-жа Руэда де Игера	Южная Африка	Г-н М.Д.Ц. Пере
Куба	Г-н Х.Ф. Кастильо де ла Пас	Япония	Г-н С. Баба
Малайзия	Г-н Кок Су Чон		
Марокко	Г-н А. Манар		

Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО 01/02/2011

Председатель: Г-н М.Ж. Фернандо

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 А.Х. Алауфи	Г-н Дж. Доу	Г-н Д. Умезава
Г-н М. Алиду	Г-н Ф. Зизи	Г-н П.Д. Флеминг
Г-н Дж.Л.Ф. Алвес	Г-н А. Корсаков	Г-н М-х. Чан
Г-н С.К.М. Аллотти	Г-н Р. Моннинг	Г-н К. Шлейфер
Г-н Д.К. Беренс	Г-н Ф. Тай	Г-н Б. Экеберт
Г-н Р.О. Гонсалес	Г-н А. Тьеде	Г-н Х. Эрреро

Представительства ИКАО в мире

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

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

Азиатское и Тихоокеанское бюро (APAC), Бангкок





Единение авиации

В этом номере *Журнала* мы рассматриваем, как ИКАО и государства – члены Организации в тесном сотрудничестве с индустрией с начала 2010 года демонстрируют, что лидерство – это как возможность быстро и эффективно реагировать на критическую ситуацию, так и способность заранее предвидеть вызовы и выработать эффективные стратегии ответных действий.

Разрушительное землетрясение 12 января в Гаити – драматическая иллюстрация этого утверждения. Ответная реакция ИКАО была незамедлительной. Организация быстро восстановила контакт с гаитянским Управлением гражданской авиации (OF-NAC) и соседними государствами для координации авиаперевозок через воздушное пространство Гаити. В это же время срочная помощь последовала от Федерального управления гражданской авиации (FAA) Соединенных Штатов, действовавшего совместно с военным ведомством США, чей мобильный диспетчерский пункт в существенной мере обеспечил возможность управления воздушным движением и значительно упростил работу аварийных бригад в чрезвычайной обстановке.

Первая после землетрясения миссия ИКАО, курируемая Региональным бюро ИКАО в Мехико-Сити, состоялась спустя

лишь несколько недель с момента, когда авиационная инфраструктура карибского государства оказалась едва ли не полностью разрушенной. ИКАО помогла OFNAC разработать План действий по восстановлению критически важных транспортных систем и средств и недавно уже подписала новые важные соглашения по управлению реконструкцией авиационной структуры Гаити.

Вследствие авиационного происшествия в Буффало (Нью-Йорк) в 2009 году возникли серьезные вопросы, касающиеся влияния утомляемости экипажей на безопасность полетов. Новая предложенная ИКАО система контроля рисков, связанных с утомляемостью (FRMS), – эффективное решение этой и связанных с ней проблем. Разработанный ИКАО в качестве действенного механизма, основанного на учете характеристик, FRMS-подход является достаточно гибким, чтобы удовлетворять всем эксплуатационным условиям, и в то же время – защищенным компетентными регулятивными и надзорными органами.

Возможность предотвратить или, по крайней мере, свести к минимуму следствия прогнозируемого возникновения в ближайшее время драматического дефицита квалифицированных авиационных специалистов может стать реальной благодаря подвижкам, достигнутым за последние месяцы в рамках разработанной ИКАО инициативы

В плане проактивной деятельности ИКАО привела авиационную индустрию к самым убедительным достижениям за последние годы и открыла путь для еще более существенного прогресса в области возобновляемых альтернативных топлив и более высокой эксплуатационной эффективности...

«Следующее поколение авиационных специалистов» (NGAP). Объединенная специальная группа, включающая всех главных партнеров в сфере воздушного транспорта, в оперативном порядке определила круг проблем и сформулировала пути их решения на 1-м Симпозиуме NGAP, состоявшемся ранее в текущем году. Полномочные представители авиакомпаний со всего мира поздравили ИКАО и Международную ассоциацию воздушного транспорта (IATA) с эффективной работой по проведению Симпозиума.

И наконец, наше обязательство относительно открытости и обеспечения более широкого доступа к информации по безопасности полетов для всех международных партнеров в сфере гражданской авиации – это один из вопросов дискуссии, касающейся механизма непрерывного мониторинга (СМА) – следующей фазы развития Универсальной программы проверок обеспечения контроля за безопасностью полетов – УПКБП (USOAP). Соответственно, ИКАО постоянно обновляет существующие соглашения с

государствами – членами Организации для придания импульса новым подходам к обмену информацией по безопасности полетов и в то же время ведет переговоры с соответствующими организациями в целях исключения возможного дублирования мер мониторинга.

В последних выпусках *Журнала ИКАО* мы рассказывали о подобных ответных реакциях и упреждающих действиях ИКАО, которые выдвигали Организацию на передовую позицию «линии фронта» авиационных новостей.

Вслед за попыткой взрыва во время коммерческого рейса 25 декабря 2009 г. в мире прошло четыре региональные конференции на уровне министров, которые приняли Декларацию по авиационной безопасности для обсуждения на 37-й сессии Ассамблеи вместе с предлагаемыми стратегиями действий в отношении новых и возникающих угроз воздушным судам и средствам.

При появлении облака пепла от извержения исландского вулкана

Эйяфьятлайокюдль в апреле Совет ИКАО и Аэронавигационная комиссия дали оценку возникшей ситуации и подчеркнули необходимость пересмотра существующих инструктивных материалов по вулканическому пеплу, планированию и оперативному реагированию в чрезвычайных обстоятельствах в целях облегчения ситуации в Европе. Со своей стороны Европейская и Североатлантическая специальная группа по вулканическому пеплу (EUR/NAT VATF) ИКАО подготовила поправки для внесения в соответствующие Планы EUR/NAT по организации воздушного движения (ОрВД) в чрезвычайных ситуациях. Одновременно ИКАО учредила новую Международную специальную группу по вулканическому пеплу (IVATF), которая усиленно работает над созданием глобальных рамок контроля рисков для безопасности полетов, связанных с появлением вулканического пепла, с тем чтобы быть более подготовленными к подобным ситуациям в случае их возникновения.

В плане проактивной деятельности ИКАО привела авиационную индустрию к самым убедительным достижениям за последние годы и открыла путь для еще более существенного прогресса в области возобновляемых альтернативных топлив и более высокой эксплуатационной эффективности в целях дальнейшего снижения вредного воздействия воздушного транспорта на окружающую среду, и особенно – на изменение климата.

Все эти примеры отражают то, что по сути явилось главной темой Ассамблеи 2010 года: деятельность ИКАО по единению авиации для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. ■



Симпозиум 2010 года по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP)

Цель Симпозиума, прошедшего в марте 2010 года, заключалась в том, чтобы предложить конкретные действия по двум направлениям: изменение и модернизация системы регулирования в целях повышения эффективности общеобразовательной и профессиональной подготовки и мобилизация авиационного сообщества на совместные действия по повышению престижа авиационных профессий.

Эти проблемы были рассмотрены десятью отдельными тематическими секциями, состоящими из экспертов и специалистов от всего спектра отраслевых партнеров в сфере воздушного транспорта, включая авиационные полномочные органы, авиакомпании, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSPs), учреждения общеобразовательной и профессиональной подготовки и международные организации.

Публикуемый ниже материал является первым из содержащей три части серии обзора информации, предложений и выводов, выработанных на основании выступлений участников Симпозиума. Этот материал сфокусирован на работе секций «Видение проблемы управленческими структурами» и «Цифры и тенденции», а в последующих номерах *Журнала ИКАО* будут публиковаться статьи, посвященные конкретным неохваченным проблемам, открывающимся в сферах, касающихся летных экипажей и специалистов по техническому обслуживанию.



Программа ИКАО по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ставит целью рассмотреть драматический и охватывающий всю отрасль дефицит квалифицированных работников авиационного транспорта, который, как ожидается, возникнет в период с настоящего времени по 2025 год. Этот надвигающийся дефицит профессий по техническому обслуживанию и работе в составе летных экипажей впервые стал ясным широким кругам авиационного сообщества в результате исследований в рамках Программы IATA по вопросам обучения и профессиональной подготовки специалистов (ITQI) (см. врезку на стр. 10).

Симпозиум 2010 года по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP): Семинары (первый день) и Предварительные замечания (второй день)

Первый день мартовского Симпозиума NGAP 2010 года был целиком посвящен работе трех семинаров, на которых обсуждались приоритеты и успехи, обеспечиваемые в настоящее время применением методов квалификационного обучения и научно обоснованных подходов при обучении как членов экипажей, так и специалистов по техническому обслуживанию. Эксплуатанты, регулятивные органы, производители авиационной техники и государства – все внесли свой вклад в эти важные и конструктивные обсуждения, которые помогли четко обозначить проблемы для рассмотрения в оставшийся период четырехдневного Симпозиума NGAP.

На следующий день состоялось официальное открытие Симпозиума, на котором с программным докладом выступила г-жа Джин Пайнет – аэрокосмический инженер, летчик-истребитель, летчик гражданской авиации, летчик-инструктор и летчик-испытатель по программе Concorde/Airbus. Упомянув о 41-й годовщине первого пилотируемого женщиной полета Конкорда, она придала проблеме NGAP более широкий исторический контекст и выделила дополнительные аспекты задачи специального и

ПРЕСС-РЕЛИЗ ПО ВОПРОСАМ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (NGAP)

Причины обнаруживаемых сегодня тенденций дефицита персонала NGAP представляют собой широкий спектр демографических, социальных, географических и политических факторов. К ним относятся увеличение среднего возраста работающих специалистов, востребованность и доступность использования многих авиационных специальностей в других отраслях промышленности, значительные различия потребностей сектора в зависимости от рассматриваемых государств и регионов, а также реальность того, что «далекая синяя высь» в восприятии подрастающего поколения, по данным демографической статистики, уже не столь пленительна или увлекательна, как было раньше.

Нашло освещение и то, что вследствие чрезвычайно циклического характера воздушно-транспортного сектора экономики с его сопоставимыми периодами найма и увольнения процесс привлечения и удержания персонала затрудняется. К тому же негармонизированные правительственные программы могут иметь тенденцию еще больше усугублять проблемы и озабоченность в плане подбора и расстановки кадров в авиационной индустрии.

Первые ответные действия на столь серьезный вызов, с которым в свете этих прогнозов и озабоченностей столкнулась мировая авиация и многие ее партнеры, выразились в форме состоявшегося в мае 2009 года специального заседания Круглого стола по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP), организованного совместно ИКАО и ИАТА. Заседание было проведено прежде всего для того, чтобы участники – 43 специалиста, представляющие авиационную промышленность, регулирующие органы, университеты, центры обучения и другие объединения отрасли, прониклись серьезностью проблемы и высказали свое мнение в отношении оценки важности первоочередных целей.

Участники заседания Круглого стола ИКАО достигли первоначального консенсуса в том, что аспекты кадрового дефицита в авиационной индустрии в обозримом будущем станут причиной серьезных проблем. Они договорились, что необходимо придать официальный статус Целевой рабочей группе по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAPTF) и добровольным партнерам, вызвавшимся взять на себя ответственность как за главное направление деятельности группы, так и за деятельность в тех областях, которые попадут в сферу ее озабоченности.

Первое заседание Целевой группы (NGAPTF/1) состоялось в октябре 2009 года, чтобы ознакомить ИКАО с текущим состоянием проводимых исследований. Кроме того, целью октябрьской встречи была выработка рабочей программы для звеньев группы NGAP, в том числе определение границ охвата проблемы и установление сроков, а также составление ясной картины масштабов дефицита специалистов по всему миру в ближнесрочной и долгосрочной перспективе. Участники заседания рассмотрели степень остроты проблемы как по географическим регионам, так и по направлениям карьеры (пилот, диспетчер, механик, специалист по электронным системам безопасности полетов (ATSEP) и пр.) и завершили работу обсуждением программы и целей прошедшего в марте Симпозиума NGAP 2010.

общеобразовательного обучения следующего поколения авиационных специалистов. Сюда входят последние технологические разработки, касающиеся конструкторских и физиологических факторов, которые позволяют человеку более эффективно усваивать разрастающиеся с увеличивающейся быстротой достижения в сфере совершенствования воздушных судов и аэронавигации.

Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес сделал важные для участников Симпозиума предварительные замечания,

касающиеся необходимости коллективного рассмотрения международным авиационным сообществом сложных и взаимосвязанных проблем NGAP путем всеобъемлющего и гармонизированного подхода. Обращаясь к собравшимся экспертам, г-н Гонсалес подчеркнул, что качество образования, предоставляемого начинающим специалистам, должно оставаться под неусыпным контролем и непрерывно улучшаться.

«Мы вступаем в могущественный новый мир, не имея ни в какой его части

достаточных возможностей для обучения. Политические и регулятивные структуры не вполне сориентированы на проведение наступательной, упреждающей политики, так необходимой сейчас для набора, общеобразовательной и профессиональной подготовки и сохранения следующего поколения авиационных специалистов. Если мы не обратимся к проблеме качества образования, то решения о найме рабочей силы будут обосновываться главным образом соображениями бизнеса, рабочие места заполнятся лицами с неадекватной подготовкой и безопасность полетов подвергнется риску».

В своем вступительном слове г-н Гонсалес говорил также о разделении поколений и о необходимости для партнеров по отрасли провести переоценку эффективности их систем образования и подготовки специалистов с учетом потребностей молодой рабочей силы, более технологически продвинутой и приверженной к пользованию компьютером. Подробнее с этой проблемой читатели могут ознакомиться в статье Карлоса Санчес-Лозано на стр. 26 Журнала ИКАО Том 65 № 4, 2010.

Старший вице-президент Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) по вопросам безопасности полетов, эксплуатации и инфраструктуры (SO&I) Гюнтер Матшниг в своих предварительных замечаниях подчеркнул цель ИАТА модернизировать обучение, сделать отрасль более привлекательной для ее новобранцев и увеличить пропускную способность и степень гармонизации рынка.

Относительно обучения Матшниг согласился с точкой зрения Джин Пайнет в том, что в новых курсах и программах должны найти отражение как современные, так и прогнозируемые требования, связанные с последними технологическими разработками. Он подчеркнул, что для повышения общего уровня профессиональной подготовки специалистов отрасли будет выгодно воспользоваться преимуществами методов квалификационного обучения и научно обоснованных подходов, которые планируется поэтапно вводить в масштабах всей индустрии в ближайшие несколько лет.

Матшниг отметил также, что ИАТА будет тесно сотрудничать со специальной



GCAA

دولة الامارات العربية المتحدة
الهيئة العامة للطيران المدني
UAE General Civil Aviation Authority

Bringing to you...

Sheikh Zayed Centre



State-of-the-art world class Air Traffic Control facility and regional centre of excellence for air traffic control. Official opened in November 2009

The state-of-the-art centre is the largest and busiest air traffic management facility in the Middle East and one of the world's most technically advanced centres in terms of its design. It is equipped with the latest technology to accommodate traffic growth for the next twenty years for a total traffic volume exceeding two million annual movements.

GCAA
SECURING THE SKIES

For more information please contact us:

Sheikh Zayed Air Navigation Centre

P.O.Box 666

Abu Dhabi, UAE

Tel : +971 (0)2-5996885

Fax: +971 (0)2-5996883

e-mail: info@szc.gcaa.ae

www.gcaa.ae

СИМПОЗИУМ NGAP – ТЕМАТИЧЕСКИЕ СЕКЦИИ

Четырехдневный Симпозиум NGAP, прошедший в марте 2010 года, был плановым мероприятием ИКАО. Он открылся серией семинаров, после чего в течение трех дней прошли заседания тематических секций, рассмотревших проблему NGAP с выделением аспектов по следующим областям:

День 2:

Секция 1 – Видение проблемы управленческими структурами

Секция 2 – Цифры и тенденции

Секция 3 – Пилоты и выполнение полетов

День 3:

Секция 4 – Организация воздушного движения и техническое обслуживание

Секция 5 – Центры обучения специалистов (1)

Секция 6 – Центры обучения специалистов (2)

Секция 7 – Тренажеры

День 4:

Секция 8 – Производители исходного оборудования и обучение специалистов

Секция 9 – Правила обновления и гармонизации (1)

Секция 10 – Правила обновления и гармонизации (2)

группой NGAP (см. врезку на стр. 10) в ее деятельности по приданию большей привлекательности выбору авиационной карьеры студентами на этапах обучения по программам среднего и средне-специального образования. Он подчеркнул, что индустрия получит колоссальные выгоды от гармонизированных и опирающихся на методы квалификационного обучения по профессиям для своих новобранцев.

Второй день Симпозиума – заседания тематических секций: Секция 1 – «Видение проблемы управленческими структурами»

В первом выступлении на заседании этой секции Симпозиума исполняющая обязанности помощника руководителя по авиационной политике, планированию и экологии в Федеральном авиационном управлении США (FAA) Ненси Ло-Бью дала краткий анализ состояния авиационной инфраструктуры своей страны и привела соответствующие цифры по количеству нанимаемых работников в этой сфере. Г-жа Ло-Бью подчеркнула, что ситуация в США отражает глобальные тенденции, выражающиеся в том, что индустрия страны растет, а ее технологии модернизируются темпами, опережающими соответствующие цифры прироста рабочей силы.

СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Ниже публикуются краткие интервью с председателями различных подгрупп Целевой рабочей группы NGAP, введенных в действие для лучшего понимания и решения проблемы будущего дефицита квалифицированных авиационных специалистов. Деятельность шести из этих отдельных подгрупп освещается на следующих страницах.

Подгруппа по вопросам аккредитации

Аккредитация исполняет важную роль, помогая авиации быть уверенной в том, что, когда следующее поколение авиационных специалистов начинает занимать новые должности, профессиональная подготовка и компетенция, имеющаяся у них за плечами, соответствует сложности стоящих перед ними задач.

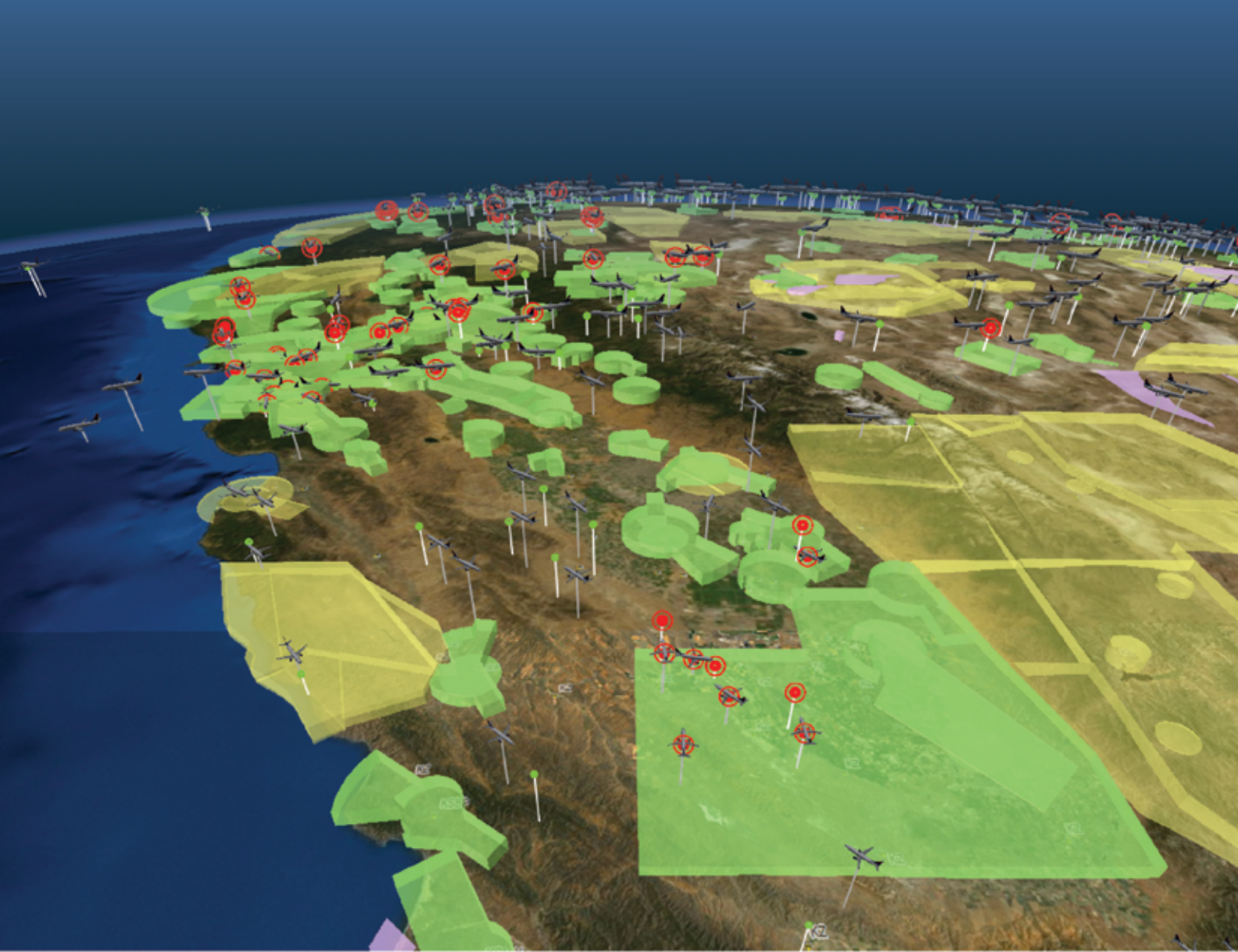
«Важно отметить, что аккредитационная работа сфокусирована непосредственно на подготовке специалистов до уровня бакалавра и присвоения им соответствующей ученой степени или на эквивалентных программах обучения, которые эти новоиспеченные молодые пилоты, диспетчеры и работники сферы технического обслуживания должны пройти на своем пути к новой карьере», – комментирует Питер Мортон, бывший президент Международной авиационной аккредитационной комиссии (AABI). «Наша роль, как органов аккредитации, – гарантировать, что знания и навыки, приобретенные в процессе освоения программ обучения и специальной подготовки, соответствуют потребностям студентов и отрасли, ради чего эти программы и создавались. Следует подчеркнуть, что наша аккредитация программ, базирующаяся на принципе обеспечения равных возможностей для трудоустройства, отделена от роли, которую играют государства и частно-государственные псевдоорганы в аккредитации самих институтов сферы общеобразовательного и специального обучения, так же как и в аттестации выпускников, готовых занять свое место в индустрии».

Г-н Мортон указал, что, как ему представляется, программа NGAP скорее нацелена на решение внезапно возникшей долгосрочной проблемы, а не является средством преодоления за короткое время нехватки будущих авиационных специалистов в конкретных регионах. Он считает, что постепенное внедрение процесса аккредитации и других мер, предпринимаемых ИКАО для гарантии качества образования, будет полностью завершено приблизительно в течение двух ближайших десятилетий.

«Мы стремимся подойти к решению этих задач исходя из наилучших сценариев, с тем чтобы отрасль внезапно не обнаружила, что находится в кризисной ситуации», – добавил г-н Мортон, – но, с точки зрения AABI, Международная ассоциация транспортной авиации (IATA) и ИКАО заранее предвидели такой вариант развития событий, что дает нам время рассмотреть и принять лучшие из возможных решений проблем NGAP».

По словам г-на Мортон, расширение роли аккредитации программ обучения в Регионах ИКАО послужит повышению качества подготовки новых авиационных специалистов, которые должны будут приступать к своим обязанностям на протяжении следующих нескольких десятков лет, и ИКАО сыграет свою важную роль в повышении мотивации государств – членов Организации к тому, чтобы иметь собственные программы, более соответствующие местным условиям и проанализированные специалистами AABI на предмет предоставления равных условий для трудоустройства.

«Наиболее вероятно, что значение программы NGAP будет расти по мере того, как все больше и больше молодых авиационных специалистов будут пополнять трудовые ресурсы, – заключил г-н Мортон. – Возглавив программу NGAP, ИКАО предоставила мировой авиации инструмент, с помощью которого широко развитый процесс эффективного преодоления будущего дефицита квалифицированной рабочей силы может быть должным образом проанализирован и поддержан и соответствующие варианты решения проблемы найдут разработку».



Connect your People and Workflows with ArcGIS®

Esri's geographic information system (GIS) software provides the framework for enterprise-wide information integration. ArcGIS® is a powerful solution for your aeronautical production and information management that allows efficient and timely analysis for informed decision-making processes.

With Esri technology, you can

- Visualize and analyze complex situations.
- Create effective plans and solutions.
- Combine disparate information from across multiple business units.

Learn more at www.esri.com/aeronautical.

"ArcGIS Server provides the platform for ICAO to develop more robust, user-friendly, and secure enterprise GIS applications."

Gilbert Lasnier
GIS Services Manager
ICAO



Затем г-жа Ло-Бью подробно остановилась на мерах, которые FAA принимает для преодоления дефицита квалифицированных специалистов, а также на достижениях отрасли в сфере спутниковых технологий, ориентированных на использование «бесшовного неба». Эти достижения помогают определить области знаний, которыми должны овладеть проходящие обучение авиационные специалисты, и роли, которые этим специалистам предстоит занять. Она отметила, что FAA является лидирующим членом Целевой межведомственной рабочей группы США по активизации пользования воздушным пространством и что ее страна уже в течение нескольких лет предпринимает усилия по удовлетворению потребности в выпускниках с более глубокими научными знаниями путем осуществления инициатив типа междисциплинарной

Результаты Отчета IATA о ходе осуществления программы по вопросам обучения и профессиональной подготовки специалистов (ITQI) за 2009 год

Потребности в пилотах и подготовке специалистов	2018	2026
Требуемое количество пилотов для эксплуатации вновь построенных воздушных судов	193,100	350,200
Требуемое количество новых пилотов для эксплуатации дополнительного парка воздушных судов	135,000	227,500
Требуемое количество новых пилотов для заполнения пробелов, образующихся в результате колебаний спроса и количества пилотов, уходящих на пенсию	72,600	125,400
Общее количество новых пилотов (для дополнительного парка ВС и заполнения пробелов), требующих обучения с первоначальных основ	207,600	352,900
Общее количество новых пилотов, требующих переподготовки для эксплуатации ВС, поступающих на замену списываемых	57,930	122,700
Потребное количество специалистов по техническому обслуживанию	2018	2026
Общее количество специалистов по техническому обслуживанию для дополнительного парка ВС	247,100	420,000
Общее количество специалистов по техническому обслуживанию для дополнительного парка ВС и заполнения пробелов, образующихся в результате колебаний спроса и количества работников, уходящих на пенсию	405,500	739,000

Отчет IATA по программе ITQI за 2009 год, Раздел 4.1, стр. 9–10

СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Подгруппа по пропаганде программы NGAP

Пропаганда будет играть ключевую роль в процессе осуществления программы NGAP ИКАО в связи с тем, обращаясь к студентам и убеждая их в преимуществах авиационной карьеры, она, по сути, является одним из первых наиболее важных шагов в решении соответствующих проблем.

«В настоящее время в качестве главного приоритета мы разрабатываем наш Web-сайт, а в дальнейшем проведем несколько национальных/региональных конференций по подготовке очередного Симпозиума NGAP», – комментирует председатель подгруппы по пропаганде программы профессор Пол Бейтс.

Приглашения для участия в конференциях будут рассылаться всем государствам – членам ИКАО. Г-н Бейтс рассчитывает, что эти государства солидаризируют свою позицию с содержащейся в приглашении информацией и доведут ее до сведения образовательных институтов на своих территориях. Просьба стать добровольным участником и партнером по проведению серии семинаров и информационных сессий, которую г-н Бейтс надеется завершить до очередного Симпозиума, будет направлена соответствующим высшим учебным заведениям, колледжам и университетам.

«Основной целью таких семинаров с нашей стороны станет предоставление самой свежей информации, так же как и получение ясной картины региональной и национальной обстановки в результате обратной связи с участниками семинаров, – заметил г-н Бейтс. – В случае если какие-то институты или студенты не смогут своевременно принять решения об участии в том или ином организуемом мероприятии, поддержкой этого процесса будет служить Web-сайт».

Вице-председатель подгруппы Митчелл Кокбёрн в дополнение к сказанному подчеркнул важность вовлечения в процесс NGAP обучающихся студентов. Он и еще несколько других партнеров вошли в упреждающий контакт с ИКАО после ознакомления с информацией о Симпозиуме NGAP 2010 на Web-сайте Организации.

«В последний день Симпозиума, после того как мы приняли участие в дискуссиях и задали множество вопросов при обсуждении многочисленных выступлений, к нам обратились директор Аэронавигационного управления Секретариата ИКАО Ненси Грэм и президент Международной авиационной аккредитационной комиссии (AABI) Том Карни с предложением войти в число членов Объединенной целевой рабочей группы NGAP», – сказал г-н Кокбёрн. Он и его близкий коллега Стефан Коробайло немедленно воспользовались представившейся возможностью и с тех пор посвящают свое время деятельности подгруппы по пропаганде программы NGAP.

Г-н Кокбёрн подчеркнул необходимость наличия более эффективных линий связи между студентами и отраслью. В дополнение к Web-сайту в Интернете и запланированным конференциям он и г-н Бейтс в настоящее время курируют разработку комплектов программ, точно «подогнанных» под конкретные цели. Один из этих комплектов предназначен студентам высших учебных заведений государств – членов Организации, а другой нацелен на демографический состав обучающихся в колледжах и университетах.

«Жизненно необходимо организовать эти линии связи так, чтобы студенты могли быть хорошо осведомлены об ожиданиях индустрии и требуемом уровне профессиональной подготовки для их будущей работы по найму, – сказал в заключение г-н Кокбёрн. – Теперь наша задача – привести в действие рычаги запуска процесса проведения конференций/осуществления комплектов программ и определить, сможем ли мы спонсировать какое-то количество студентов для их командирования на следующий Симпозиум, с тем чтобы они стали разделять региональные виды на будущее».

Идея в том, чтобы запустить от внешнего источника наметившийся процесс взаимодействия отрасли со студентами и создать самоукрепляющийся цикл обучения в поддержку более широким целям программы NGAP»

Программы STEM (Наука, Технология, Машиностроение и Математика).

Капитан Ян Брюнтон, руководитель авиакомпании Caribbean Airlines (CA), рассказал о передовых методах этого перевозчика в области эксплуатации и о целях, которые ставит компания. Свои замечания он посвятил главным образом важности обучения специалистов до уровня итоговых результатов CA на сегодняшний день и в будущем.

Г-н Брюнтон отметил, что для коммерческой деятельности в условиях высокой конкуренции, которой свойственны постоянные усилия по снижению затрат без нанесения существенного ущерба качественным показателям, ключевыми компонентами любого эффективного решения становятся технологические достижения и высокий уровень компетентности нанимаемых сотрудников. Он обрисовал инновационные подходы, используемые CA для увеличения до предела своих ресурсов обучения и найма рабочей силы, и выделил острые проблемы Карибского региона в области привлечения и удержания квалифицированных авиационных кадров.

В отношении нанимаемых работников в сфере технического обслуживания и, в частности, их специальностей г-н Брюнтон заявил, что продолжающееся разделение профессий на авионику и механику в целях выдачи соответствующих дипломов уже больше не находит отражения в последних тенденциях развития авиационной технологии, где системы и оборудование становятся в возрастающей степени взаимно

интегрированными. По его словам, с точки зрения CA движение в направлении режима обучения и процесса специализации, которые бы готовили техника и/или инженера, более способного эффективно совмещать обе специальности, в большей степени отвечает интересам отрасли и лучше соотносится с быстро развивающимися технологиями сегодняшнего дня.

Г-н Брюнтон особо подчеркнул, что качество подготовки студента с первоначальных основ, обеспечиваемое современными возможностями обучения в век Интернета, способствует более легкой адаптации к современным вызовам в сфере авиационного технического обслуживания. В заключение он прокомментировал распределение временных интервалов в Программе NGAP ИКАО в соответствии с представлениями отраслью перспективы на ближайшие десятилетия и подчеркнул, что если говорить более конкретно о регионе деятельности CA, то здесь Организация занимает прочное лидерство в проведении мер по ускорению важных ближнесрочных усовершенствований процесса сотрудничества и гармонизации регулирующих положений.

Заседание секции 1 Симпозиума завершили два дополнительных выступления.

Руководитель Квебекской аэрокосмической ассоциации Жак Саада указал, что авиационный сектор является жизненно необходимым для экономики канадской провинции Квебек. Центральное место в основных положениях, высказанных им в отношении проблем NGAP, заняли возможности и проблемы

СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Подгруппа по техническому обслуживанию

Подгруппа по техническому обслуживанию, входящая в состав Целевой рабочей группы NGAP и возглавляемая IATA, разработала инструктивный материал по квалификационной системе обучения. Этот инструктивный материал войдет как составная часть в Правила аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала (PANS-TRG) ИКАО.

«Наша работа в прямом смысле строилась на тех положениях, которые были доведены до окончательного вида совместными усилиями IATA и ИКАО при создании Справочника по аттестации пилота ВС с многочленным экипажем (MPL), – начал сотрудник IATA, руководитель проекта по программе обучения и профессиональной подготовке (ITQI) в сфере технического обслуживания Том Фодор. – Мы подготовили главу по квалификационному обучению в области технического обслуживания и внесли требуемые изменения в Документ *Правила аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала (PANS-TRG) ИКАО*, который в настоящее время обновляется на местах согласно соответствующему Письму Государствам, разосланному ИКАО».

Г-н Фодор тесно сотрудничает с ИКАО по программе ITQI IATA и в параллельно идущих процессах, курируемых Целевой рабочей группой NGAP ИКАО. Г-н Фодор особо подчеркнул, что это во многом взаимодополняющие программы и что ИКАО и IATA существенно взаимодействуют на каждом уровне, который проходит процесс.

«Обучение, опирающееся на учет квалификации, это отправное положение рабочей программы нашей подгруппы, – сказал г-н Фодор. – Для всех должностей, требования к которым сейчас претерпевают эту эволюцию, нам необходимо все время рассматривать аспекты, касающиеся отбора сотрудников и критериев системы управления качеством, что станет поддержкой и повысит эффективность общей методологии, в направлении к которой мы сейчас продвигаемся».

IATA и ИКАО стремятся собрать в единый новый инструктивный материал по обучению то, что извлекается из процесса осуществления программ ITQI/NGAP. Со стороны ИКАО многие соответствующие стандарты и рекомендуемая практика уже включены в Приложения и Руководства при их изменении. Цель ИКАО – разработать инструктивный материал по обучению с учетом квалификации курсанта так, чтобы обучающим организациям было легче находить все, что им нужно, под одной обложкой.

Подгруппа разрабатывает также новый Документ ИКАО, касающийся порядка официального утверждения институтов, которые удовлетворяют критериям качества и могут поэтому быть квалифицированы как поставщики квалификационного обучения в области технического обслуживания. Аналогичный документ по лицензированию пилотов воздушного судна с многочленным экипажем уже подготовлен, и есть надежда, что через пару месяцев мы будем его иметь в окончательном виде.

«Реализуемая в настоящее время степень взаимного сотрудничества между IATA и ИКАО заслуживает упоминания потому, что процесс осуществления программ ITQI и NGAP продвигается вперед, – заключил г-н Фодор. – На самых высоких оперативных уровнях члены IATA глубоко осознают эффективность и профессионализм, находящие отражение в конечных продуктах, которые наши организации теперь производят совместно, и очень высоко оценивают структуры сотрудничества, позволяющие обеспечивать этот прогресс».



«Волга-Днепр»: безопасность полетов – в центре внимания

Реализация стратегии лидерства

Идею об использовании военно-транспортного самолета Ан-124 «Руслан» для коммерческих перевозок двадцать лет назад впервые предложил мировому авиационному сообществу Алексей Исайкин, в то время являвшийся подполковником советских военно-воздушных сил. На Западе тогда мало кто верил, что у этого предприятия есть какие-либо шансы на успех.

Сейчас Алексей Исайкин руководит одним из наиболее известных в мире и успешных грузовых авиаперевозчиков – Группой компаний «Волга-Днепр» (Volga-Dnepr Group), которая фактически создала за эти годы на международном транспортно-логистическом рынке абсолютно новый сегмент – авиаперевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов.

В 1990 году у компании был только один Ан-124. Сейчас «Волга-Днепр» входит в число самых успешных российских компаний на мировом рынке. Общий объем продаж Группы в 2009 году превысил 1,2 млрд долл. Интернациональный коллектив «Волга-Днепр» насчитывает 3 000 сотрудников. Флот авиакомпании имеет 10 грузовых самолетов Ан-124-100 «Руслан» – больше, чем у кого-либо в мире. Кроме того, «Волга-Днепр» эксплуатирует три новейших модернизированных транспортника Ил-76ТД-90ВД, которые соответствуют всем современным и перспективным требованиям ИКАО и выполняют полеты по всему миру без ограничений. А в 2004 году в составе Группы была создана авиакомпания Air-BridgeCargo, которая специализируется на регулярных грузовых авиаперевозках. Сегодня ее флот включает 10 грузовых самолетов семейства Boeing-747.

Одна из первоначальных проблем, которую Группе «Волга-Днепр» было необходимо решить в 1990 году в целях реализации своих далеко идущих планов, заключалась в необходимости предоставить заказчикам и мировому авиационному сообществу гарантии надежности самолета, о котором многие на Западе в то время и не слышали. Безопасен ли он в эксплуатации и каким образом «Волга-Днепр» будет осуществлять техническое обслуживание своего флота воздушных судов?

Эти вопросы вскоре отпали, так как «Волга-Днепр» и ее Ан-124 в короткий срок продемонстрировали уникальные и надежные эксплуатационные качества, позволявшие предоставлять заказчикам решения сложнейших логистических задач, не имевшие ранее аналогов. Сверхтяжелые и негабаритные грузы, на доставку которых морским и автомобильным транспортом прежде уходили недели, теперь прибывали в пункт назначения буквально за несколько часов благодаря самолету Ан-124 и высокому профессионализму сотрудников авиакомпании в области планирования логистики и сложнейших погрузочных операций. Когда речь идет, например, о таких грузах, как срочно необходимое буровое оборудование для нефте- и газодобывающей промышленности, отсутствие которого приносит ежедневно миллионные убытки, то становится ясно, почему Ан-124 настолько востребован и является сегодня

необходимым звеном глобальной цепи снабжения, особенно в той нише рынка, созданию которой он способствовал.

Теперь в число заказчиков Группы входят правительства, ведущие благотворительные организации и агентства по оказанию помощи, а также наиболее известные компании из таких отраслей, как аэрокосмическая и оборонная промышленность, строительство крупных инженерных сооружений, нефте- и газодобыча, машиностроение и авиация.

Создание Volga-Dnepr Technics

Своевременное и высокопрофессиональное техническое обслуживание «Русланов», на которые существует столь высокий спрос по всему миру, находится в центре внимания Группы «Волга-Днепр». С учетом уникальности своих самолетов Группа приняла стратегическое решение создать собственную глобальную сеть сертифицированных центров технического обслуживания и ремонта (ТОиР) в ключевых точках пересечения маршрутов. В 1996 году были открыты два таких центра – в Шенноне (Ирландия) и Шардже (ОАЭ).

Сегодня Volga-Dnepr Technics – Подгруппу в составе «Волга-Днепр» – возглавляет Виктор Шерин. Он руководит центрами ТОиР в Москве, Ульяновске, Лейпциге и Шардже. Центр в Лейпциге оказывает поддержку в обеспечении стратегических и гуманитарных авиаперевозок, в том числе по заказу международных организаций и правительств стран Европейского союза.

Центр Volga-Dnepr Gulf в Шардже является самым развитым и передовым в техническом отношении подразделением Volga-Dnepr Technics, где работает более 300 сотрудников. Здесь предоставляется техническое обслуживание и ремонт воздушных судов 50 авиакомпаниям, в том числе – заказчикам из ОАЭ и африканских стран.

Volga-Dnepr Technics: работа по мировым стандартам

В марте 1996 года Центр Volga-Dnepr Technics, осуществлявший линейное техническое обслуживание, получил российский сертификат на обслуживание самолетов Ан-12, Ан-24 и Ан-26. В 2000 году сфера действия сертификата была расширена – Volga-Dnepr Technics получила право обслуживать и ремонтировать все типы воздушных судов российского производства в полном объеме.

В Шардже общая площадь Центра Volga-Dnepr Gulf составляет 5 000 кв. м. Завершается строительство нового ангара площадью 18 000 кв. м, который позволит инженерам одновременно проводить техническое обслуживание двух самолетов Boeing-747 или пяти Ил-76. Это значительно повысит производительность и даст возможность постоянно удовлетворять спрос заказчиков на такие услуги.

Стратегической целью Volga-Dnepr Gulf является расширение возможностей и полномочий Центра в Шардже, чтобы привлечь и тех заказчиков, которые эксплуатируют воздушные суда

западных производителей, в том числе Boeing-747. Для этого потребуются пройти сертификацию в Объединенных Арабских Эмиратах в соответствии с действующими в этой стране авиационными правилами и требованиями (CAR 145). Такая сертификация необходима для всех организаций, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт воздушных судов и их компонентов. Также необходимо соответствовать и требованиям Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), Часть 145, которые регулируют сектор технического обслуживания воздушных судов.

По словам Виктора Шерина, Volga-Dnepr Gulf сможет привлечь перспективных зарубежных заказчиков, когда вступит в строй оборудование для проведения технического обслуживания категории С (C-Check) – с этой целью и ведется строительство нового ангара. Это позволит полностью использовать профессиональные знания и опыт инженерно-технического персонала Центра. «Мы намереваемся совершенствовать и расширять наши возможности в регионе в соответствии с мировыми стандартами», – подчеркивает Виктор Шерин.

Уже сейчас Volga-Dnepr Gulf осуществляет диагностику технического состояния воздушных судов и двигателей посредством современных неразрушающих методов контроля в соответствии со стандартом EN4179 EASA.

В сотрудничестве с крупнейшими конструкторскими бюро и изготовителями воздушных судов и двигателей – такими, как «Антонов», «Ильюшин», «Сатурн», «Прогресс» и Motor Sich, – компания Volga-Dnepr Gulf осуществляет продление сроков эксплуатации самолетов и модульный ремонт авиационных двигателей. Она также производит установку бортовых систем предупреждения столкновений в полете (TCAS), систем предупреждения об опасности сближения с землей (TAWS) и систем сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM).

Volga-Dnepr Gulf обладает сертификатом на техническое обслуживание воздушных судов типов Ан-124-100, Ан-12, Ил-76, Ан-26, Ан-32, Ан-24, Як-40 и Ан-74 – в том числе других государств, включая Украину, Белоруссию, Молдову, Армению и Эфиопию.

Виктор Шерин отмечает, что одна из первых задач компании заключалась в том, чтобы повысить информированность различных регулятивных органов гражданской авиации относительно воздушных судов российского производства. «Существовало много ошибочных представлений, которые надо было преодолеть, но нам удалось объяснить, что российские авиационные правила в такой же степени профессиональны и так же жестко регулируются, как и в других ведущих странах мира, и что мы готовы продемонстрировать это путем утверждения нашего сертификата Международной ассоциацией авиаперевозчиков (IACA)», – говорит Шерин.

«Нам также было необходимо преодолеть существовавшее в то время мнение, согласно которому причины зарегистрированных инцидентов с воздушными судами российских изготовителей носят производственный характер. Как и для всех профессиональных компаний в мире авиации, безопасность полетов и авиационная безопасность являются для нас высочайшими приоритетами. Поэтому, когда мы видим сообщения об инцидентах, в которые вовлечены другие авиакомпании, эксплуатирующие воздушные суда российского производства, мы тщательно анализируем вероятные причины происшествий. Реальность такова, что эти самолеты не всегда



вовремя проходят обязательное техническое обслуживание – таким образом условия их эксплуатации нарушаются, что главным образом происходит из-за стремления эксплуатантов к экономии средств. Подобная практика абсолютно неприемлема и идет вразрез всему, во что мы верим как представители бизнеса, обязанного соответствовать самым высоким мировым стандартам в области безопасности полетов. Тем не менее некоторые авиакомпании продолжают экономить на безопасности, и в результате их действия наносят ущерб репутации конкретных типов воздушных судов, включая самолеты российского производства.

Однако благодаря техническому обслуживанию, которое мы предоставляем, у нас есть возможность оказывать поддержку тем профессиональным эксплуатантам российских воздушных судов, которые осознают свою корпоративную ответственность и понимают, что эксплуатация воздушных судов с регулярным техническим обслуживанием создает дополнительные экономические преимущества».

Поддержание высоких стандартов качества

Группа компаний «Волга-Днепр» не единственная среди тех, кто стремится пропагандировать эксплуатационную надежность и качество российских воздушных судов. Предприятия, которые являются лидерами на рынках России и Содружества Независимых Государств, осуществляют совместную работу по защите и возрождению российско-украинского авиационного производства. В результате этих усилий уже построен чрезвычайно успешный грузовой самолет Ил-76ТД-90ВД, который представляет собой коммерчески более эффективный и более экологичный вариант прежнего Ил-76.

Использование старых вариантов Ил-76 в 2000 году было прекращено на основных рынках в Европе, США, Японии и Австралии, так как самолет не соответствовал стандартам ИКАО по уровню шума на местности и эмиссии вредных веществ. Понимая, что этому уникальному самолету нет аналогичной замены, Группа компаний «Волга-Днепр» возглавила проект по созданию его нового варианта и в 2006 году начала эксплуатацию первого модернизированного Ил-76ТД-90ВД, который отвечает требованиям ИКАО. В настоящее время Группа располагает флотом уже из трех самолетов этого типа и ожидает их дальнейших поставок.

В течение последних нескольких лет Группа компаний «Волга-Днепр» также добилась определенных успехов в продвижении столь крупного и амбициозного проекта государственного значения по возрождению серийного производства самолета Ан-124 в новом, модернизированном облике. Проект продолжает набирать ход, с учетом того, что в предстоящие 20–30 лет мировыми аналитиками прогнозируется повышение спроса на грузовые авиаперевозки, в том числе на перевозки воздушным транспортом промышленных грузов.

вновь нанимаемой рабочей силы, вытекающие из происходящей «экологизации» авиационных технологий и воздушных сообщений, а также необходимость более интенсивного сотрудничества между партнерами по аэрокосмическому сектору экономики в сферах производства, обучения и государственного регулирования.

Самым последним на заседании секции «Видение проблемы управленческими структурами» стало выступление Клода Лозона – вице-президента канадской компании CAE по вопросам обслуживания гражданской авиации Канады. Г-н Лозон подчеркнул, что его компания уже много лет использует методологию построения систем скрупулезного инструктажа, и если всерьез браться за эффективное решение проблемы NGAP, то подобный подход должен стать нормой. Он одобритительно отозвался об изменениях, найденных в недавно опубликованном 3-м издании Документа 9625 ИКАО – *Руководство по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров*, и призвал все

национальные компетентные органы как можно скорее привести свои нормативные документы в соответствие с новыми стандартами, содержащимися в Документе 9625 ИКАО.

Второй день Симпозиума – Заседания тематических секций:

Секция 2 – «Цифры и тенденции»

Заседание тематической секции «Цифры и тенденции» открылось выступлением г-жи Нурдженс Тейсье – руководителя Секции экономического анализа и политики Авиатранспортного управления Секретариата ИКАО. Г-жа Тейсье разъяснила участникам заседания необходимость тщательного отслеживания каких-либо изменений затрат авиакомпаний на топливо, затянущихся последствий финансового кризиса 2008 года и, наконец, общей перспективы развития мировой экономики, с тем чтобы при разработке требований к будущим дипломированным специалистам отрасли точнее предсказать масштабы и срочность любых возможных изменений.

По словам г-жи Тейсье, финансовый кризис 2008 года стал причиной проблемных условий деятельности для авиакомпаний, приведя к падению спроса, снижению производительности и большому количеству банкротств как среди традиционных, так и среди малозатратных перевозчиков (LCCs). Непосредственным следствием кризиса, подчеркнула г-жа Тейсье, стали массовые увольнения всех категорий специалистов в авиакомпаниях в течение последних двух лет.

Анализируя нынешние тенденции темпа роста отраслевых показателей, равного приблизительно 5 %, на основании текущего количества заказов на поставку воздушных судов и наличного резерва, г-жа Тейсье экстраполировала некоторые из наиболее полезных данных на период 2010–2030 годов в отношении потребного количества пилотов и возможностей их подготовки с разбивкой по континентам. Более конкретная информация представлена на рис. 1 (стр. 15).

СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)



Джим Доу

Подгруппа по аттестации членов летных экипажей

Подгруппа NGAP по аттестации членов летных экипажей (FCL) в общем и целом по возможности адаптирует достигнутые результаты отлично выполненной и углубленной работы в других областях, главным образом по программе обучения и профессиональной подготовке (ITQI) IATA.

«Рабочий план, который мы разрабатываем для подгруппы NGAP FCL, будет осуществляться последовательно, – начал председатель подгруппы Джим Доу. – Благодаря тому, что уже сделано в рамках программы ITQI IATA, мы в первую очередь намереваемся попытаться использовать принцип учета уровня квалификации инструктора/экзаменатора и выполнить это уже к концу 2010 года. Затем мы планируем распространить принцип учета квалификации на область аттестации командного состава. Займемся также и проблемой учета квалификации инспекторов».

Г-н Доу пояснил, что в основе квалификации члена летного экипажа лежит отличное исполнение обязанностей определенных уровней сложности для конкретной профессии и области ответственности. Поэтому они являются не минимальными, а, скорее, соответствующими самым высоким уровням квалификации, устанавливаемым как контрольные показатели мастерства. Он также заметил, что такой подход уже используется другими подгруппами NGAP при разработке критериев оценки исполнения обязанностей для других авиационных специальностей, приведя в качестве двух очевидных примеров профессии менеджера аэропорта и диспетчера воздушного движения.

«Вам ведь на самом деле хочется описать стили работы отличных специалистов, а не тех, кто овладел профессиональными обязанностями в минимальной степени, – подчеркнул он. – Это помогает отрасли сосредоточить внимание на результатах обучения, которые проявляются в требуемом уровне квалификации».

Обучение, необходимое для достижения обучающимися этих новых уровней квалификации, требует специфического системного подхода. Это более детализированный метод подготовки, при котором все заранее распланировано, определено и упорядочено в целях наиболее эффективного решения задач обучения. Такой подход коренным образом отличается от применяемых ранее, опирающихся при подготовке экипажей на наращивание общего зарегистрированного количества часов полетного времени согласно предписанным требованиям по аттестации.

«С точки зрения нормативного регулирования при таком режиме одно из существенных вводимых изменений состоит в том, что вам не нужно больше рассказывать организациям или институтам, как готовить специалистов, – вместо этого вы обращаетесь к результатам, – пояснил г-н Доу. – Это позволяет школам разрабатывать очень креативные программы, используя преимущества тренажерного обучения, обучения путем имитации ситуаций и другие инструменты. Для обучающих организаций одной из выгод создания среды системного управления качеством, чего требует этот тип обучения, является то, что он очень динамичен. Он легко адаптируется к новым технологиям и эволюционирующим потребностям подготовки специалистов».

Дополнительная информация о подготовке летных экипажей в рамках программы NGAP будет представлена в более подробном обозрении выступлений по этой теме участников Симпозиума NGAP 2010, публикуемом в следующем номере Журнала ИКАО.

Рисунок 1. Будущие потребности в пилотах с учетом пропускной способности институтов обучения
 На приведенном ниже графике отражены оценочные данные ИКАО по годовым потребностям в пилотах на период 2010–2030 гг. для различных категорий мирового парка воздушных судов.



СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Подгруппа по ATM

Потребность в учреждении подгруппы по вопросам специалистов в сфере ATM (ATMSG) свидетельствует о том, что квалифицированные профессионалы требуются во многих областях сферы организации воздушного движения для гарантии наиболее эффективного, обеспечивающего безопасность полетов и надежного обслуживания воздушных перевозок. Текущая работа в этом направлении сосредоточена на определении к концу 2011 года осуществимых и гармонизированных в глобальном масштабе требований к уровню профессиональной квалификации диспетчеров воздушного движения (ATCOs) и специалистов по электронным средствам обеспечения безопасности полетов (AT-SEPs). Результаты этих усилий будут оформлены в виде предлагаемых дополнений (новых глав) к *Правилам аэронавигационного обслуживания – Подготовка персонала (PANS-TRG)* (Doc 9868 ИКАО) и последующих предлагаемых изменений *Документа Выдача свидетельств авиационному персоналу* (Приложение 1).

«В настоящее время обучение и выдача допуска к работе по специальности согласно оценке уровня квалификации по профессиям ATCO и ATSEP производятся исходя главным образом из взглядов государства на перспективу будущего развития, обоснованных внутренними государственными процедурами, – заявил председатель ATMSG Эндрю Бидл. – Стандартизация некоторых региональных систем обучения была выполнена в Европе, но при этом в них все еще остаются определенные специфические особенности, присущие данному государству. Поэтому на первом этапе ATMSG сконцентрировалась на сведении в единое целое материалов от источников по всему миру и распределении этой работы среди членов подгруппы на специализированном Web-сайте. Следующей стадией станет фаза рационализации с использованием базы данных по собранному материалу. Это определит требуемые уровни квалификации, сформулированные в глобально гармонизированном виде, и даст гарантию, что учтены все области квалификации, которые имеют отношение к данным профессиям».

Изменения в результате введения системы организации воздушного движения в условиях единого европейского неба (SESAR) и программы NGAP могут потребовать от профессионалов ATCO и ATSEP овладения новыми сферами компетентности; в то же время квалификация в некоторых из существующих областей может перестать оставаться необходимой. Поскольку эта работа осуществляется в рамках Целевой рабочей группы по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP TF), представляется приемлемым оценивать уровень квалификации в каждой из областей исходя из ее чувствительности к изменениям в ATM, а также из того, будет или не будет нужно, согласно ожиданиям, повышать или снижать соответствующие требования.

NGAP TF идентифицировала потребность в придании маневренности персоналу специалистов, а Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO) сформулировала необходимость дать четкое определение требуемого уровня квалификации для целого ряда профессий в сфере ATM.

«Один из путей поддержки этих усилий в рамках работы подгруппы, все еще сконцентрированной на разработке требований к квалификации по профессиям ATCO и ATSEP, состоит в установлении «сердцевинной» квалификации, пригодной в наиболее широком спектре авиационных специалистов, – заметил г-н Бидл. – Например, квалификация в сфере систем управления безопасностью авиации представляется подходящей для всех авиационных специалистов. Это помогает нам идентифицировать области навыков, которые могли бы передаваться от одной профессии к другой, и используется при разработке требований к профессиональной квалификации в других профессиях, помимо ATCO и ATSEP».

Г-н Бидл подчеркнул, что, исходя из изложенного, различные подгруппы по тематике NGAP должны координировать свою работу между собой. Например, принятое в настоящее время определение квалификации, которое приводится в Документе PANS-TRG, таково:

«... сочетание навыков, знаний и отношения к делу, необходимых для выполнения той или иной задачи в соответствии с установленным стандартом». Сейчас обсуждается, продолжает ли это определение оставаться адекватным.

Согласно выводам г-жи Тейсье, наиболее остро эта проблема касается Африки, где потребность в пилотах опережает возможности их подготовки в соотношении почти 10 к 1. Другой выступающий на этом заседании, директор Отдела людских ресурсов Управления безопасности аэронавигации Африки и Мадагаскара (ASECNA) Мохамед Мусса, обратился к этой важной проблеме и обозначил некоторые способы ее решения, которые использует его организация. Г-н Мусса остановился на ближнесрочных потребностях в африканских специалистах с разбивкой по должностям и специальностям, представив участникам заседания ясную картину дефицита в регионе Африки и Индийского океана (AFI). Кроме этого, г-н Мусса рассмотрел имеющиеся у ASECNA центры обучения и их направленность, а также постепенные меры, предпринимаемые его организацией в сфере привлечения новобранцев и повышения их квалификации. Он заметил, что отыскание новобранцев с адекватным уровнем владения английским языком – наиболее важный предмет обсуждения на всем Африканском континенте.

С остальными докладами, которыми завершилось заседание секции «Цифры и тенденции», выступили: старший вице-президент по вопросам эксплуатации и административного управления Национальной ассоциации деловой авиации (NBAА) Стив Браун, старший советник по глобальным авиаперевозкам в компании Federal Express Стив Вейл и директор Отдела стратегической технологии и старший инженер-консультант компании Bombardier Aerospace Фасси Кафьек.

Все трое последних выступающих посвятили свои сообщения рассмотрению конкретных потребностей их организаций в наборе новых специалистов и отметили, что новые партнерские отношения сыграют важную роль в решении этой проблемы.

Совместные подходы, служащие рычагами задействования ресурсов общегосударственного сектора и сектора образования в сочетании с индустрией, также особо подчеркивались каждым из выступивших.

В дополнение г-н Фасси Кафьек предложил вниманию слушателей аналитические прогнозы компании Bombardier в отношении очень специфического типа инженерной профессии, которая будет востребована авиастроительным сектором индустрии в 21-м веке. Для овладения ценностями и видами профессионального мастерства, выделенными выступающим, помимо прочего требуется, чтобы новые инженеры в своей подготовке придавали большее значение интеграции систем, конструкций и своей одаренности так, чтобы преуспевать в многообразных междисциплинарных, разнохарактерных и с различной культурой условиях работы. Он подчеркнул, что поскольку предполагается, что инженеры имеют прочные навыки в обращении с материальной частью оборудования или с техникой, то их компетентность в сфере программного обеспечения будет играть все возрастающую роль в их карьерном росте, так как лидерство, дух товарищеского взаимодействия и приверженность к исполнению обязательств перед заказчиками и партнерами по отрасли в растущей степени становятся важными качествами менеджеров проектов.

Очередной Симпозиум по вопросам следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) запланирован на осень 2012 года. Еще два обзора работы Симпозиума NGAP 2010, посвященные более конкретному рассмотрению выступлений на заседании тематической секции «Пилот и специалист по техническому обслуживанию», будут опубликованы в последующих номерах Журнала ИКАО. ■

СИМПОЗИУМ NGAP 2010 – СООБЩЕНИЯ О РАБОТЕ ПОДГРУПП ЦЕЛЕВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Деятельность ИКАО по утверждению программ обучения

ИКАО приходится играть существенную роль в том, чтобы гарантировать доступ сообщества гражданской авиации к объединенному резерву квалифицированных специалистов, необходимых для поддержания требуемых уровней безопасности полетов, авиационной безопасности и обеспечения устойчивого развития.

ИКАО продолжает разработку новой политики обучения, подразумевающей среди прочего процесс официального утверждения организаций и специальных курсов подготовки специалистов. Политика обучения касается всех аспектов обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и разрабатывается в дополнение к деятельности Целевой рабочей группы NGAP, не перекрывая пространство, определяющее круг ее интересов. ИКАО последовательно адресует свою политику обучения во все области гражданской авиации и дает возможность построить всеобъемлющую конструкцию, гарантирующую, что все мероприятия, касающиеся подготовки специалистов, которые осуществляют Управления ИКАО или третьи стороны, будут оценены должным образом и удовлетворяют полноценным стандартам в плане разработки программ и курсов обучения.

Официальное утверждение ИКАО – систематический процесс, осуществляемый с целью гарантировать, что применяемые программы обучения, используемые средства и квалификация инструкторов отвечают критериям, которые в полной мере обеспечат курсантам овладение знаниями, навыками и умениями, необходимыми для выполнения SARPs ИКАО. Политика обучения будет дополняться комплектом документов по официальному утверждению, включая перечень конкретных критериев, разработанных в целях более эффективной поддержки и расширения возможностей Организации по осуществлению основных видов деятельности, определяемых стратегическими целями в отношении подготовки и тестирования специалистов.

«Новая политика и нормативные положения по официальному утверждению будут применимы ко всем видам профессиональной подготовки специалистов, осуществляемым Управлениями ИКАО и ее Региональными отделениями, и в дополнение – любыми внешними обучающими организациями, выдающими Свидетельства об окончании или Свидетельства об успехах с логотипом ИКАО», – подчеркнул капитан Мустафа Хуммади, руководитель секции ИКАО по подготовке специалистов в области авиационной безопасности.

Институты, стремящиеся получить официальное утверждение для осуществления деятельности по подготовке специалистов, несут ответственность за разработку программ и/или проведение курсов обучения в полном соответствии со стандартами и методологическими требованиями ИКАО, включая текущие цели эволюционного развития в направлении подходов к обучению, в возрастающей степени опирающихся на учет уровня квалификации и характеристических критериев (там, где возможно).

Программа ИКАО по подготовке персонала для перевозки опасных грузов

ИКАО приступила к осуществлению новой эксклюзивной Учебной программы по перевозке опасных грузов, основанной на недавно переработанной Программе подготовки персонала для перевозки опасных грузов (Doc 9375). Программа состоит из этого нового документа и нескольких курсов, имеющих целью оказание помощи государствам в соблюдении соответствия широким принципам управления международными перевозками опасных грузов по воздуху, сформулированным в Приложении 18 – *Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху* и подробно изложенным в документе *Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

Основные преимущества Программы ИКАО по подготовке персонала для перевозки опасных грузов:

- Курсы и материалы предоставляются напрямую от ИКАО – без посредничества третьих сторон.
- Программа разработана специально для государственных инспекторов, но будет полезна всему персоналу, занятому перевозкой опасных грузов.
- После успешного итогового тестирования участники Программы получают официальный сертификат ИКАО.
- Содержание курсов базируется на *Технических инструкциях ИКАО* – единственном легитимном источнике правил безопасной перевозки опасных грузов.
- Курсы ведут специалисты высокого уровня с широким опытом в области перевозки опасных грузов.
- Возможно on-site-обучение в целях максимальной доступности и минимизации затрат.

Первый курс – *Пользование техническими инструкциями* – предварительный/ознакомительный курс, в котором раздел *Технические инструкции* дополняется разделом, содержащим примеры и сценарии из реальной жизни. Потенциальные студенты должны хорошо знать авиационную терминологию. Знания в области перевозки опасных грузов по воздуху желательны, но не обязательны. В настоящее время установлены сроки занятий по курсу *Пользование техническими инструкциями* в Монреале, но количество мест ограничено.

Сроки проведения курсов в 2011 году*:

14 – 18 февраля	25 – 29 июля
7 – 11 марта	12 – 16 сентября
11 – 15 апреля	24 – 28 октября
16 – 20 мая	21 – 25 ноября

* За исключением февральских курсов, организованных в г. Брисбэн (Австралия), все остальные курсы будут проходить в Монреале (Канада).
Указанные сроки и условия проведения курсов могут быть изменены.

Зарегистрируйтесь сегодня!

Более подробная информация:

Рик Ли
rlee@icao.int
+ 1-514-954-8219 доб. 7001

Дополнительные справки:

www.icao.int/anb/fls/dangerousgoods/training/





Проблемы и возможности Гаити

Первая после землетрясения миссия ИКАО в Гаити в марте сего года констатировала, что государственная авиационная инфраструктура этой страны крайне нуждается в восстановлении. Организация в короткие сроки выработала План по восстановлению объектов авиатранспортной системы Гаити с указанием приоритетов и дальнейшей координации с гаитянскими властями на летний период, который существенно продвигает процесс формализации соглашений и распределения донорских средств.

Недавно Журнал ИКАО имел беседу с Лореттой Мартин – региональным директором Бюро ИКАО в регионе Северной Америки, Центральной Америки и Карибского моря – по вопросам управления воздушным пространством региона и другим сферам приложения усилий ИКАО, поскольку Организация продолжает оказывать помощь карибскому государству в решении проблем и анализе возможностей разрушенной авиационной системы страны.

После недавней встречи представителей ИКАО с политическим руководством и руководителями гражданской авиации Гаити это государство Карибского бассейна дало официальное согласие на принятие Организацией ведущей роли в управлении усилиями страны по реконструкции объектов своей авиационной системы.

Во встрече, состоявшейся летом 2010 года, приняли участие региональный директор Бюро ИКАО в регионе Северной Америки, Центральной Америки и Карибского моря (НАСС) Лоретта Мартин, генеральный директор Национального управления гражданской авиации Гаити (OFNAC) Джин-Лемерк Пьер и премьер-министр Гаити Джин-Макс Беллерив.

В ходе встречи премьер-министр Беллерив высказал свое согласие и поддержку инициативе ИКАО служить в качестве центрального координационного механизма для всех ключевых усилий по восстановлению авиационного сектора экономики Гаити. Позднее он подписал Специальное соглашение по управленческим услугам (MSA), охватывающее два проекта, в которых ИКАО отводится лидирующая роль. Эти проекты были разработаны с использованием информации, собранной в марте при анализе чрезвычайных обстоятельств региональным отделением НАСС (*Подробности мартовского визита для анализа событий см. в разделе «Немедленная реакция ИКАО» на стр. 19.*)

Осуществление проектов, о которых идет речь, обеспечит прямую и срочную помощь Управлению гражданской авиации Гаити (OFNAC) и Полномочному органу по управлению аэропортами страны (AAN).

Кроме этого, Беллерив подписал новый Меморандум о взаимопонимании (MOU), регулирующий учреждение Организационного комитета гражданской авиации Гаити

«... И то и другое, как часть глобальной помощи, а также совместное участие соседних государств в столь критической для их авиатранспортных систем ситуации – демонстрация международным сообществом беспрецедентного уровня солидарности. Вся эта деятельность была значительно упрощена благодаря подготовленности и действиям ИКАО».

– Джин-Лемерк Пьер, генеральный директор гражданской авиации Гаити

(CASC). Комитет был создан представителями ИКАО и Гаити в дополнение к Временной комиссии государств-доноров по восстановлению Гаити (IHRC). Комиссия IHRC в настоящее время возглавляется совместно премьер-министром Беллеривом и бывшим президентом США Биллом Клинтонном.

«В Гаити располагается большое количество зон, требующих немедленного восстановления, – подчеркнула региональный директор NACC ИКАО Лоретта Мартин. – Процесс, за который мы взялись, главным образом направлен на завершение построения структуры финансирования, что в конечном счете окажет поддержку важному члену и составному компоненту Карибской авиатранспортной системы в частичном, а затем и полном возрождении международной авиации».

Важно помнить, что Гаити осуществляет руководство полетами через управляемый ею Карибский район полетной информации (FIR) и что вследствие этого ее инфраструктура поддерживает аэронавигационное обслуживание воздушных судов, совершающих полеты не только в/из Гаити, но и тех, которым необходимо пролетать через воздушное пространство страны между Северной и Южной Америкой или следовать в пункты назначения Карибского бассейна.

Г-жа Мартин подчеркнула, что ИКАО тесно сотрудничает с OFNAC и регулярно вносит уточнения в стратегии и приоритеты в сфере воздушного транспорта. ИКАО стремится проводить соответствующее планирование с максимально возможным учетом современных требований и в координации с другими агентствами ООН и внешними организациями во избежание дублирования при планировании или разработке проектов. Она заметила также, что ИКАО помогает Гаити

осуществлять более централизованные управление и надзор за специальными благотворительными поставками продуктов или оказанием услуг по восстановлению объектов, связанных с возвращением авиационной инфраструктуре страны полной работоспособности.

«По сути все, что сейчас приведено в рабочее состояние, с точки зрения авиационной инфраструктуры носит пока лишь временный характер, – заметила г-жа Мартин. – Мобильный диспетчерский пункт FAA, хотя и укомплектованный небольшим штатом гаитянских диспетчеров, все еще остается единственно возможным вариантом, обеспечивающим управление воздушным движением в зоне аэропорта. Служба УВД для гаитянского района полетной информации располагается в одной из комнат административного здания OFNAC. Главный терминал в Порт-о-Пренсе, откровенно говоря, превращен в руины и требует восстановления с нулевого уровня. Хотя взлетно-посадочная полоса в аэропорту Порт-о-Пренс¹ после землетрясения и позволила принять в срочном порядке аварийные бригады и гуманитарную помощь, сейчас она вся повреждена и замаслена топливом от тяжелых самолетов, участвовавших в оказании помощи. Повреждения таковы, что перрон сейчас находится под угрозой коллапса».

Из потребных 5,3 млрд долл. США на сегодняшний день получено по грубым подсчетам около 2 %, и на этой стадии предстоит пройти долгий путь к построению в Гаити модернизированной и полностью работоспособной инфраструктуры воздушного транспорта. Стоит обратить внимание на финансовый «фронт», где к настоящему времени только Бразилия, Норвегия, Австралия, Колумбия и Эстония оказали действительную помощь Гаити – в общей сумме приблизительно 506 млн долл. США.

Что касается аэропорта Toussaint L'Ouverture, то для восстановления главного пассажирского терминала, аэропортовых сооружений и взлетно-посадочной полосы потребуются несколько лет; как считает г-жа Мартин, они представляют собой самые важные пункты в списке приоритетных объектов, установленных ИКАО и OFNAC. Частично задача г-жи Мартин состоит в том, чтобы убедить государства-доноры в необходимости решить проблемы авиации даже в ситуации, когда многие гаитяне все еще живут без средств для приобретения крова, пищи и воды. Продемонстрированная в прошлом способность воздушного транспорта содействовать наиболее эффективному развитию и восстановлению, вне зависимости от места бедствия, могла бы стать предметом рассмотрения, что г-жа Мартин особо подчеркнет на следующей краткой встрече с донорами нынешней осенью в Вашингтоне.

Землетрясение в Гаити: Немедленная реакция ИКАО

9–11 марта 2010 г. Многопрофильная группа экспертов по аэронавигации, аэропортовому и техническому сотрудничеству во главе с региональным директором NACC ИКАО Лореттой Мартин посетила Гаити, что было первой ответной реакцией ИКАО на гаитянский кризис.

Ключевые цели этой первой миссии ИКАО в Гаити заключались в следующем:

- Разработать механизм технического сотрудничества ИКАО для координации и управления оказанием помощи от многочисленных доноров для восстановления и реконструкции авиационной системы Гаити. В последнее время по этому пункту достигнут определенный прогресс в результате подписания Специального

¹Международный аэропорт Toussaint L'Ouverture (IATA: PAP, ICAO: MTPP)

Рекомендованный план действий для гражданской авиации Гаити

В приведенной ниже таблице представлены рекомендованные объекты для инвестиций с целью восстановления, укрепления и реконструкции инфраструктуры гражданской авиации Гаити на базе приоритетов и этапов осуществления. Этот план представляет собой «живой» документ и регулярно подвергается дополнительному анализу и пересмотру в отношении приоритетов развития Гаити, касающихся восстановления страны и систем финансирования.

Рекомендованный план действий OFNAC

Описание объекта	Приоритет (1, 2, 3)	Срочность выполнения		
		Безотлагательный	Ближнесрочный (1–2 года)	Среднесрочный (2–5 лет)
Новый временный диспетчерский пункт (АТСТ)	1	X		
Новые радиотехнические средства ОБЧ-связи «воздух–земля» для станции дистанционного управления в районном диспетчерском центре Tete Etang, включая систему дистанционного управления, антенну, радиомачту, источник энергоснабжения, укрытие и другие устройства	1	X		
Система энергоснабжения для существующего районного диспетчерского центра (ACC) и навигационных средств на период эксплуатации до начала функционирования нового оборудования и систем	1	X		
Транспортные средства для доступа сотрудников OFNAC к их оборудованию и выполнения технического обслуживания и контроля	1	X		
Наем и обучение специалистов по аэронавигации, разработка процедур и руководств по аэронавигационному обслуживанию	1	X	X	
Новый диспетчерский пункт (TWR), в том числе система энергоснабжения и оборудование для управления воздушным движением	1		X	
Новое здание районного диспетчерского центра (ACC) (рядом с новым TWR), включая систему энергоснабжения и оборудование для аэронавигационного обслуживания (ANS), а также передислокация существующей станции MEVA VSAT SAT в новом ACC	1		X	
Новое оборудование Doppler VOR и DME в международном аэропорту Порт-о-Пренса для операций в терминале и на маршрутах, включая укрытие, систему энергоснабжения и устройства дистанционного приема информации об эксплуатационной готовности	1	X		
Новая станция Doppler VOR и DME / OBLEON для обслуживания на маршрутах, включая укрытие, систему энергоснабжения и устройства дистанционного приема информации об эксплуатационной готовности	1		X	
Создание оборудованного Регионального координационного центра (RCC) по поиску и спасанию (SAR)	2		X	
Новая система посадки по приборам, глассадная (GP) / DME станция и станция с курсовым посадочным радиомаяком (LLZ) на ВПП 10, в том числе укрытие, система энергоснабжения, устройства дистанционного приема информации об эксплуатационной готовности и другое оборудование	2		X	
Новая станция WAFS VSAT (двухканальная)	2		X	
Установка автоматической системы метеорологического наблюдения (AWOS) в аэропорту Порт-о-Пренса	2		X	

Рекомендованный план действий для Управления аэропортов страны (AAN)

Описание объекта	Приоритет (1, 2, 3)	Срочность выполнения		
		Безотлагательный	Ближнесрочный (1–2 года)	Среднесрочный (2–5 лет)
Реконструкция главной и установка вспомогательной систем энергоснабжения с потребным коммутационным оборудованием для критически важных систем и осветительных устройств	1	X		
Комплектование оборудования для аэропортовых операций, приобретение транспортных средств для обеспечения технического обслуживания и авиационной безопасности, закупка запасных частей для оборудования и транспортных средств, а также связанного оборудования для службы авиационной безопасности	1	X		
Установка системы огней подхода (ALS) к ВПП 10 по категории 1 и замена огней указателя траектории точного захода на посадку (PAPI) к ВПП 28	1	X		
Приобретение индивидуального защитного снаряжения для авиационной спасательно-пожарной службы (RFFS) и воздушного компрессора для автономного дыхательного аппарата (SCBA)	1	X		
Строительство концевой зоны безопасности – на западном конце ВПП	1	X		
Приобретение подметальной машины для уборки ВПП, рулежных дорожек и перрона	1	X		
Строительство временного помещения для регистрации пассажиров, включая приобретение соответствующего оборудования и мебели	1	X		
Установка дискретной системы связи, соединяющей пожарную станцию с диспетчерским пунктом и транспортными средствами аварийно-спасательной и пожарной службы	1	X		
Строительство дополнительного заградительного барьера по периметру аэропорта между существующими стеной и дорогой для создания свободных зон, включая посты охраны периметра и контрольные посты службы авиационной безопасности	1	X		
Установка прожекторного освещения перрона	1	X		
Ремонт поверхности ВПП и рулежных дорожек, восстановление покрытия перрона, замена огней кромок и электроразъемов рулежных дорожек и перрона	1	X		
Реконструкция дренажной системы аэропорта	1	X		
Наем и обучение специалистов по аэропортовым операциям, разработка процедур и руководств по аэропортовым операциям и техническому обслуживанию	1	X	X	
Установка освещаемых указателей в зоне движения аэропорта	1		X	
Строительство нового здания пассажирского терминала, в том числе расширение перрона, соединительных рулежных дорожек, дорог общего пользования и площадок для парковки транспортных средств	1			X
Приобретение оборудования для удаления с ВПП следов резины от колес шасси и для измерения коэффициента трения покрытия ВПП	2		X	
Установка охранного освещения периметра аэропорта, включая систему энергоснабжения	2		X	
Реконструкция и укладка покрытия охранной дороги вдоль периметра аэропорта	2		X	
Реконструкция системы водоснабжения и пожарных гидрантов	2		X	
Восстановление покрытия ВПП 10/28 и рулежной дорожки, реконструкция наземных огней аэродрома (AGL)	2		X	
Передислокация станции RFFS для обеспечения прямого доступа к ВПП и соответствия нормативам времени	2		X	
Установка системы скрытого видеонаблюдения (CCTV) вдоль периметра, на перронах и сооружениях для обеспечения авиационной безопасности	2			X
Строительство параллельной рулежной дорожки (сроки могли бы быть согласованы со строительством начального участка у западного конца ВПП) и скоростной рулежной дорожки	2			X

СВАЗИЛЕНД

Содействие приходу новой эры – роста воздушных перевозок и экономического процветания



Генеральный директор гражданской авиации Свазиленда Соломон Дьюб.

В настоящее время Свазиленд переживает период возрождения и полного капитального ремонта авиационной инфраструктуры и системы воздушных сообщений.

Согласно новому законодательству страны 7 декабря 2009 г., в Международный день гражданской авиации, было создано Управление гражданской авиации Свазиленда. Управлению предоставлена полная самостоятельность в руководстве всеми аспектами деятельности отрасли и поддержании стандартов безопасности полетов и стандартов соответствия, как это четко определено ИКАО. Высший менеджмент Управления теперь осуществляет надзор за интенсивным набором и обучением специалистов в аккредитованных ИКАО институтах в Южной Африке и Соединенном Королевстве в плане регулирования, лицензирования, обеспечения соответствия отрасли и эксплуатации аэропортов.

С проведением этих и других мер Свазиленд приступил к активному устранению всех недостатков любого рода в отношении восьми выделенных ИКАО критических аспектов безопасности полетов. В ближайшее время в стране будет укомплектован и введен в действие новый международный аэропорт Sikhuphe – современный комплекс сооружений, который станет важными стратегическими воротами для маршрутов в регионе и по всему миру.



Всех путешественников, стремящихся вздымать должное потрясающим горным видам и безмятежным зеленым долинам, ожидает пьянящая красота окружающих пейзажей, теплота и гостеприимство жителей страны. Все частные лица и организации, желающие в ближайшем будущем получать выгоду от сотрудничества с безопасным и эффективным авиатранспортным сектором страны, будут с радостью встречены в Свазиленде.

Эти инфраструктурные и эксплуатационные усовершенствования позволяют сети воздушных сообщений Свазиленда войти в 21-й век. Обновленная авиатранспортная система будет способствовать чрезвычайно бурному процессу экономического и социального развития в этой африканской стране, официальные власти которой стимулируют компании и другие организации к установлению новых стратегических отношений, с тем чтобы в полной мере использовать преимущества происходящей модернизации.



Делегаты конференции «Маршруты Африки», Свазиленд, май, 2010.

Эффективное глобальное лидерство через сбалансированные приоритеты

соглашения по управленческим услугам (MSA) и Меморандума о взаимопонимании (MOU), упомянутых в начале настоящей статьи.

- Произвести оценку состояния аэронавигационных средств и служб, в частности возможностей организации воздушного движения (АТМ) в плане соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPs) ИКАО и Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS).
- Произвести оценку состояния аэропортовых средств и служб в плане соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPs) ИКАО.
- Рассмотреть аналитические отчеты, подготовленные Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA), Управлением военно-воздушных сил США (USAF) и ИКАО, а также частными консультантами.
- Выработать требования для восстановления, укрепления и реконструкции системы гражданской авиации и ее инфраструктуры в Гаити.
- Составить план приоритетных действий в сфере восстановления аэронавигационного обслуживания (ANS) и работы аэропортов.
- Рассмотреть предложения по оказанию донорской помощи для восстановления авиационной инфраструктуры, средств и служб, полученной от государств и организаций.

Многое из действий ИКАО в первые часы и дни после землетрясения в Гаити было предписано в упреждающих планах по обслуживанию воздушного движения (АТС) на случай чрезвычайных ситуаций, разработанных ИКАО на региональном уровне. Г-жа Мартин и ее команда координировали имеющуюся информацию через Штаб-квартиру ИКАО для совместного рассмотрения любых данных, которые можно было получить из Гаити и достоверность которых в максимально возможной степени гарантировать. Очень существенную помощь в этом отношении г-жа Мартин получила от руководителя Секции организации воздушного движения в Авиатранспортном управлении ИКАО Криса Дальтона.

Генеральный директор гражданской авиации Гаити Джин-Лемерк Пьер от имени своей страны выразил благодарность за немедленную реакцию ИКАО и международного сообщества, столь критически важную в дни после землетрясения.

«ИКАО начала осуществлять свой Региональный план действий на случай чрезвычайной ситуации в первый же день после землетрясения и рекомендовала соседним с Гаити государствам упростить процедуры приема поступающей гуманитарной помощи, – комментирует Пьер. – Процесс осуществлялся путем организации этими государствами упрощенной схемы аварийного движения или выдачи разрешения прибывающим воздушным судам пользоваться их аэропортами. И то и другое, как часть глобальной помощи, а также совместное участие соседних государств в столь критической для их авиатранспортных систем ситуации – демонстрация международным сообществом беспрецедентного уровня солидарности. Вся эта деятельность была в значительно упрощена благодаря подготовленности и действиям ИКАО».

«Кажется поразительным, что в первое время после катастрофы в критически важных аспектах своей миссии мы могли полностью полагаться на конкретных людей, – говорит г-жа Мартин. – Ни ИКАО, ни даже правительство Соединенных

Штатов, например, сразу после землетрясения не имели никакой связи с Гаити, хотя нам было крайне необходимо получить формальное приглашение, прежде чем приступить к оказанию помощи, – все официальные каналы оказались полностью выведенными из строя. На счастье один из руководителей гаитянской гражданской авиации находился в Майями, где работала Аэронавигационная группа, и нам удалось вступить с ним в контакт, пока он задерживался, ожидая обратный рейс. Он смог связаться с Гаити по личным каналам и получить требуемые подтверждения на месте, что окончательно упростило нам оказание этой неотложной помощи.

Во время землетрясения в Гаити трагически погибли четверо близких коллег г-жи Мартин – генеральный директор гражданской авиации Организации восточно-карибских государств (OECS) Роземонд Джеймс и ее директор по безопасности полетов Грегори МакАлпин, а также генеральные директора Департамента гражданской авиации Нидерландских Антильских островов Зигфрид Франциско и Ауксенио Исенья.

Г-жа Мартин дала высокую оценку работе FAA США и американских военных с первых же дней после получения официального разрешения на оказание помощи. Она также отметила чрезвычайно важную роль, которую сыграла Миссия ООН по стабилизации ситуации в Гаити (MINUSTAH), которая обосновалась там еще перед катастрофой и оказывала критически необходимую поддержку в сфере логистики, безопасности полетов, воздушного и наземного транспорта.

В то же время Лоретта Мартин отозвалась с похвалой о собственной быстрой реакции FAA и ее важной незамедлительной помощи. В FAA есть высокопрофессиональный Отдел по управлению потоком воздушного движения, и обе организации совместно разработали инструкцию для воздушного пространства Гаити в условиях чрезвычайных ситуаций, с тем чтобы воздушные суда с экспертами по чрезвычайным ситуациям, специалистами и гуманитарной помощью из всех концов земного шара наводились на Порт-о-Пренс. FAA и военные США действовали в партнерстве с российской компанией – один из многих примеров проявления интернационального товарищества и сотрудничества в период после землетрясения, так же как и полеты по командам мобильного диспетчерского пункта FAA, восстановившего возможность управления воздушным движением в аэропорту Toussaint L'Ouverture (см. врезку на стр. 24).

Сводка предварительных действий

Члены миссии посетили:

- Офисы премьер-министра, министра общественных работ, транспорта и связи, а также Управление гражданской авиации Гаити (OFNAC).
- Международный аэропорт Toussaint L'Ouverture в Порт-о-Пренсе. Были обследованы: пассажирский терминал, службы спасания и пожарной защиты (RFFS), ВПП, рулежные дорожки, перроны, дорога и стена по периметру, глиссадная зона и курсовой радиомаяк системы ILS, оборудование VOR/DME и временный диспетчерский пункт управления воздушным движением в зоне аэропорта.
- Гаитянский районный диспетчерский центр (ACC) и его технические помещения.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ УВД В АЭРОПОРТУ TOUSSAINT L'OUVERTURE: МОБИЛЬНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ FAA

Сокрушительное землетрясение в Гаити 12 января сего года нанесло серьезные повреждения также и вышке УВД в аэропорту L'Ouverture, в результате чего диспетчерский пункт вышел из строя. Правительство Гаити обратилось к правительству США с просьбой о помощи в решении проблемы, после чего Федеральное управление гражданской авиации (FAA) предоставило стране мобильный диспетчерский пункт, сконструированный специально для использования в подобных критических ситуациях.

Руководство военно-воздушных сил и FAA США в партнерстве с российским подрядчиком обеспечили доставку в страну мобильного диспетчерского пункта с Базы воздушного резерва во Флориде. Эта специализированная передвижная диспетчерская вышка в настоящее время еще работает в аэропорту Порт-о-Пренс – самого крупного в Гаити – и будет использоваться вплоть до постройки постоянного сооружения.

В размещении передвижной вышки FAA на линии полетов было задействовано более 100 военнослужащих, которые также помогли экипажу российского Ан-124 произвести погрузку вышки в самолет. Кроме военно-воздушных сил США и компании Polet Airlines в акции приняли участие и другие организации, такие, как Федеральное агентство по чрезвычайным ситуациям США, Агентство международного развития США и Федеральное бюро расследований. Весь цикл установки вышки до приведения ее в полностью рабочее состояние занял 48 ч.

В первые дни после землетрясения ИКАО и FAA поддерживали постоянный контакт, подтверждая поступающую информацию, организуя необходимые каналы связи и осуществляя координацию в целях скорейшего оказания помощи со стороны США и государств-партнеров в регионе НАСС. Совместные усилия двух авиационных организаций сыграли чрезвычайно важную роль в управлении и упрощении формальностей при оказании неотложной помощи, большая часть которой поставлялась на воздушных судах, прибывающих через Порт-о-Пренс.

В дополнение к определенным долгосрочным приоритетам были рекомендованы следующие срочные меры, которые должны быть предприняты после мартовской миссии ИКАО, так как предполагается, что для этого потребуются минимальные финансовые инвестиции либо их не потребуется вовсе:

- Удаление следов резины, оставленных на ВПП колесами шасси, и восстановление окраски маркировочных знаков.
- Сокращение количества регулярных рейсов, выполняемых воздушными судами, тип или вес которых превосходит эти параметры, соответствующие классификационному числу покрытия (PCN) ВПП.
- Решение проблемы перегруженности транспортом дороги общественного пользования для подъезда к аэропорту посредством процедурного контроля и открытия парковочной площадки рядом с пассажирским терминалом.
- Установка защитного ограждения вокруг Университета Miami Hospital для исключения из контролируемой зоны аэропорта до планового срока его передислокации.
- Перенос лагеря для внутренних мигрантов (IDP) и временных жилищ из зоны непосредственной близости к периметру аэропорта, чтобы обеспечить требуемую свободную зону в целях авиационной безопасности.
- Выполнение процедур по обеспечению авиационной безопасности, таких, как патрулирование периметра, контроль на входе в грузовое помещение, контроль при выходе на посадку,

проверка анкетных данных нанимаемых работников, поверка опознавательных (ID) устройств системы авиационной безопасности, организация системы допуска транспортных средств в контрольную зону аэропорта.

- Просьба к авиакомпаниям о показе противопожарного оборудования, которое может применяться первым в случае возгорания топлива при наземном обслуживании воздушных судов.

Механизм технического сотрудничества для координации помощи от множества доноров

В самом начале работы миссии государство Гаити обратилось с просьбой к ИКАО об упрощении формальностей и оказании помощи правительству, включая Управление гражданской авиации (OFNAC) и Управление аэропортов (AAN), в рассмотрении и размещении различных предложений о помощи от государств и организаций для гарантии, что эта помощь будет скоординированной и даст возможность наиболее эффективно, экономически выгодно и в кратчайшие сроки провести преобразования в Гаити. Именно в этом главным образом состоит роль, которую в настоящее время играет ИКАО в Организационном комитете гражданской авиации (CASC).

Г-жа Мартин заявила, что проведенное ИКАО изучение полного объема донорских предложений о реконструкции авиационной инфраструктуры, средств и служб Гаити обеспечит должную

координацию с партнерами по восстановительным работам и требуемое соответствие Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО (SARPs), а также региональным и национальным планам развития.

Механизм управления донорской помощью имеет два уровня:

Верхний уровень: Комитет CASC, который осуществляет надзор высокого уровня среди доноров и координирует их деятельность.

Нижний уровень: Деятельность, осуществляемая через многочисленные источники донорской помощи. В отношении ИКАО в настоящее время правительством Гаити утверждено два Документа по проектам (PRODOCs) (Специальное соглашение по управленческим услугам (MSA) и Меморандум о взаимопонимании (MOU), ответственность за которые должны взять OFNAC и AAN. Эти проекты были подписаны генеральным секретарем ИКАО и Полномочным органом Правительства Гаити.

Проекты будут осуществляться в соответствии с *Регулятивными и финансовыми правилами ИКАО*. ИКАО в тесной координации с OFNAC и AAN будет также подыскивать альтернативные источники финансирования и другие виды привлечения средств по мере возникновения потребности в поддержке каких-либо других проектов в области авиации. ■

Эволюция USOAP Реализация ожидаемых преимуществ механизма непрерывного мониторинга

Уже более десяти лет ИКАО осуществляет надзор в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов – УППКБП (USOAP). Эти проверки позволили ИКАО произвести оценочный анализ возможностей государств – членов ИКАО в данной сфере и более широко подойти к пониманию этого компонента, критически важного для продолжающегося роста воздушных перевозок и развития авиатранспортной системы.

На момент проведения 36-й Ассамблеи ИКАО в 2007 году процесс USOAP находился на третьем году шестилетнего цикла, осуществляемого согласно всеобъемлющему системному подходу (CSA). Проверки прошли почти в половине всех государств – членов ИКАО, и Секретариат ИКАО представил Ассамблее результаты работы.

Ассамблея выразила полное удовлетворение успехами процесса USOAP, но нашла шестилетний цикл проверок слишком долгим. Делегаты подчеркивали, что Организация должна контролировать государства на базе более частых проверок.



Эволюция Программы USOAP в механизм непрерывного мониторинга (СМА) представляется идеальным решением задачи по сбору регулярной информации об уровне надзора за обеспечением безопасности полетов, осуществляемого государствами – членами ИКАО. В рамках этого нового подхода цикличные проверки будут заменены текущим процессом сбора информации о безопасности полетов, что позволит партнерам в сфере международной гражданской авиации обосновывать свои решения, располагая самыми свежими данными.

Для внедрения СМА потребуется, чтобы сотрудники ИКАО, государства – члены Организации и другие заинтересованные стороны прошли соответствующую подготовку и тщательно ознакомились с новыми инструментами отчетности. Эти инструменты, включающие Протоколы проверок и Анкету по авиационной деятельности государства (SAAQ), позволят постепенно внедрить элементы СМА на всех уровнях.

Такое постепенное внедрение будет происходить в течение подробно спланированного переходного периода, который в предварительном порядке рассчитан на два оставшиеся года цикла проверок.

Методология СМА

В рамках механизма непрерывного мониторинга (СМА) цель Программы USOAP состоит в содействии глобальной безопасности полетов путем постоянного контроля возможностей государств – членов Организации осуществлять надзор в этой сфере. СМА позволяет ИКАО собирать большие

объемы данных по безопасности полетов, которые главным образом предоставляются государствами. Такая информация поступает и от внешних партнеров, а также накапливается в результате проверок и других действий, предусматриваемых USOAP-CMA. Используя CMA, ИКАО сможет усовершенствовать систему надзора за обеспечением безопасности полетов и расширить возможности системы управления безопасностью полетов в государстве следующими мерами:

- Идентификация недостатков при обеспечении безопасности полетов.
- Оценка рисков, связанных с безопасностью полетов.

- Разработка стратегий осуществления и содействия CMA.
- Расстановка приоритетов.

Поскольку CMA основывается на множестве каналов поступления информации, многие из которых могут срабатывать одновременно, при анализе этого нового подхода важно рассмотреть общую картину, прежде чем разбивать процесс на составные этапы.

На циклической схеме (рис. 1) представлен процесс сбора и анализа информации в рамках CMA и показано, как эта информация затем используется для расстановки приоритетов при выборе стратегий.

При том что проведение запланированных действий согласно CMA обеспечит получение большого объема ценных данных и информации, много дополнительных данных в сфере безопасности полетов будет собрано и представлено в Комиссию Программы USOAP в рамках CMA партнерами трех типов.

Государства

Государства – главный источник информации по безопасности полетов, которая собирается путем заполнения и представления в Организацию Анкет по авиационной деятельности государства (SAAQ), Электронных файлов отклонений (EFODs), Протоколов USOAP и уточненных Планов корректирующих мер (CAPs). Кроме того, Государственные программы по безопасности полетов (SSPs) поддерживают разработку упреждающих мер и также служат источниками информации в этой сфере, что может быть использовано в рамках CMA. По мере эволюционирования SSPs с течением времени они могут привести к возрастающему потоку данных по безопасности полетов, и в результате – к усовершенствованию CMA, повышению его практической ценности и эффективности.

Рисунок 1. Типовой цикл сбора данных согласно CMA



WORLD STATISTICS DAY AT ICAO



World Statistics Day
20.10.2010

ICAO will be joining other UN agencies in commemorating the first World Statistics Day on 20 October 2010 with a Forum and reception at its Headquarters. More information and the programme of the event are available at: www.icao.int/wsd2010

IMPORTANCE OF STATISTICS IN AVIATION

For over 65 years ICAO has been producing global civil aviation databases and statistics from raw data received from its Member States and the civil aviation community. These statistical products provide airlines, airports, air navigation services providers, regulators and other stakeholders with the necessary information enabling them to maintain high levels of safety and security standards as well as to be able to monitor and benchmark sustainability indicators.

PLANNING FOR SUSTAINABLE GROWTH

In civil aviation, as in most industries, statistics are essential towards learning from past experience, managing present operations and planning sustainable growth.

USOAP

www.icao.int/cma

Continuous Monitoring Approach

Promoting global aviation safety

by continuously monitoring and updating

the safety oversight capabilities of

all ICAO Member States.



USOAP CMA
Continuous Monitoring Approach

Рисунок 2. План внедрения / переходного периода СМА



Внутренние партнеры

Управление технического сотрудничества ИКАО, региональные бюро и другие управления Организации служат важными поставщиками информации, имеющей отношение к безопасности полетов и касающейся СМА, которая поступает в базу данных ИКАО. По мере накопления таких данных они также могут быть использованы для выработки комплексных анализов безопасности полетов.

Внешние партнеры

Внешние партнеры включают в себя (но не ограничиваются ими) такие международные организации, как Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), Евроконтроль, Европейская комиссия и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA). Эти организации в настоящее время осуществляют собственные программы надзора, миссии инспектирования и/или стандартизации, которые также могут предоставлять ИКАО дополнительную полезную информацию. Посредством расширенных соглашений с такими организациями совместное использование информации может способствовать официальному утверждению текущих данных, которыми располагает ИКАО, что потенциально уменьшает дублирование при мониторинге. Другими внешними партнерами (там, где таковые имеются) являются Региональные организации надзора за безопасностью полетов (RSOOs).

Выгоды и стратегии разработки и эффективного внедрения СМА

В механизм непрерывного мониторинга (СМА) входят разнообразные меры, включая как полномасштабные, так и ограниченные проверки в рамках всеобъемлющего системного подхода (CSA), в зависимости от уровня предоставляемой государствами информации.

В целом СМА представляет собой наилучший долгосрочный, экономически выгодный, ресурсосберегающий и устойчиво развивающийся подход к осуществлению надзора за обеспечением безопасности полетов. Он позволяет более эффективно использовать ресурсы ИКАО, государств-членов и региональных организаций, а также является в гораздо большей степени упреждающим методом управления безопасностью воздушных перевозок – это согласуется с политикой Организации в рамках концепции системы управления безопасностью полетов (SMS).

Подход USOAP–СМА обладает многочисленными преимуществами, включая:

- Переход от одноразовых «моментальных снимков» для оценки систем надзора к процессу предоставления регулярных отчетов, позволяющих более эффективно анализировать ситуацию в режиме реального времени.

- Обеспечение совместного пользования данными по безопасности полетов путем продвижения и поддержки анализов информации в этой сфере со стороны региональных и международных организаций.
- Проведение непрерывного мониторинга возможностей государств-членов в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов и его выполнения.
- Возможность использования упреждающих, а не следующих за событием мер идентификации рисков в сфере безопасности полетов.
- Предоставление государствам и партнерам по отрасли доступа к информации по безопасности полетов в режиме реального времени через онлайн-интерактивную систему.

Разработка соглашений с внешними партнерами по отрасли, так же как и осуществление мер СМА, будет происходить постепенно в течение запланированного переходного периода. Этот процесс предоставит достаточно времени как ИКАО, так и государствам, чтобы адаптироваться к условиям работы с новым механизмом и провести соответствующие испытания процедур и инструментов СМА.

На схеме (рис. 2) представлен поэтапный план внедрения СМА в переходный период и указаны меры, которые при этом будут осуществлять ИКАО и государства – члены Организации.

Успешное и эффективное внедрение механизма непрерывного мониторинга зависит от продолжения сотрудничества, связей и совместного пользования информацией среди всех партнеров в сфере обеспечения безопасности полетов.

Чтобы гарантировать успех и эффективность USOAP–СМА, сотрудники Штаб-квартиры ИКАО и ее региональных бюро, так же как государства-члены и участвующие в процессе международные организации, должны в полной мере осознать важность своей роли и ответственность, быть готовыми к коллективной работе по воплощению в жизнь их совместных обязательств относительно безопасности полетов международной гражданской авиации. ■

Применение передовых, опирающихся на данные, методов непрерывного отслеживания и контроля рисков, связанных с утомляемостью

В течение нескольких лет ИКАО проводит проактивную модернизацию подходов к контролю рисков, связанных с утомляемостью экипажа при воздушных перевозках. Определенный прогресс в этой сфере был существенным образом сформирован уже доказанными принципами и методами, которые в последнее время определяли очень успешную эволюцию авиации, приведшую к использованию систем управления безопасностью полетов – СУБП (SMS), в большой степени базирующихся на управлении данными и учете характеристик.

Разработанная ИКАО в качестве действенного механизма, основанного на учете характеристик, новая система контроля рисков, связанных с утомляемостью (FRMS), является достаточно гибкой, чтобы удовлетворять всем эксплуатационным условиям работы экипажа, и в то же время – защищенной компетентными регулятивными и надзорными органами. Координатор проекта FRMS ИКАО Мишель Миллар занимается приведением этой важной новой разработки в соответствие с требованиями современности.



В 2003 году Группа экспертов по производству полетов (OPS) сформировала новую Подгруппу по ограничению полетного времени для изучения факторов, относящихся к ограничениям полетного и служебного времени, в целях более эффективного контроля утомляемости экипажа.

Деятельность ИКАО в этом направлении фокусировалась на двух наиболее важных аспектах, касающихся данной проблемы: во-первых – обновление требований по ограничению полетного времени, полетного служебного времени и времени отдыха членов экипажа с учетом современных государственных и отраслевых нормативов, и во-вторых – установление более эффективных и опирающихся на характеристики альтернативных вариантов существующих подходов к контролю рисков, связанных с утомляемостью.

«Еще в 2003 году, когда этот процесс только начинался, было уже совершенно ясно, что существующие требования по ограничению полетного служебного времени неадекватны связанным с ними озабоченностям относительно безопасности полетов, – замечает менеджер проекта FRMS ИКАО Мишель Миллар. – Действовали общие инструкции, предписывающие разнообразные произвольно выбранные меры, но они оказались очень неадекватными в том смысле, что наука ушла далеко вперед и появилась новая информация о человеческом теле и о том, как оно реагирует на утомляемость. В авиации тоже уже начали думать о передовых методиках построения системы управления данными, типа SMS, и решать, как их можно использовать, чтобы лучше приспособить такую систему к интересам эксплуатантов и сделать ее более гибкой».

Первая часть этой программы завершилась введением в 2009 году новых перспективных требований по ограничению

полетного и служебного времени для контроля рисков, связанных с утомляемостью. Аналогичным образом внедрение FRMS в качестве дополнительной альтернативы перспективной системе также продвинулось вперед с предложением новых FRMS-Стандартов и Рекомендуемой практики, включенных в Приложение 6, Часть I, которая рассылается государствам для рассмотрения и внесения поправок в 2010 году в виде Писем государствам. Это предложение включает первоначальный проект Инструктивного материала для помощи государствам в рассмотрении документа.

«Для предписанных ограничений полетного и служебного времени характерен подход «всех под одну гребенку», – продолжает Мишель Миллар. – Однако мы хорошо знаем, что эти ограничения распространяются на очень широкий диапазон видов полетов и типов экипажей – даже в контексте единого эксплуатанта. FRMS-подход позволит эксплуатанту собрать тот род данных, который требуется для определения области наиболее специфических рисков, с тем чтобы принимать меры по снижению этих рисков».

В результате FRMS все еще вводит ограничения полетного и служебного времени, но из-за специфики данных, зависящих от контекста, эти ограничения теперь идентифицируются эксплуатантом, точно подгоняются под его потребности и становятся гораздо более гибкими в том смысле, что их можно быстро адаптировать к ситуации, если меняется характер выполнения полетов, – либо временно, либо на долгосрочный период.

«В Части I Приложения 6 в настоящее время содержится целый ряд стандартов, относящихся к ограничениям полетного и служебного времени, которые бессистемно разбросаны по тексту, – добавляет Мишель Миллар. – Согласно последним предложениям ИКАО, как существующие предписываемые меры, так и новые FRMS-Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPs) будут сведены в объединенном разделе о контроле рисков, связанных с утомляемостью, который включается в Часть I Приложения 6».

Поскольку остается требование в предписании ограничений полетного и служебного времени, последнее предложение ИКАО позволяет государствам решать, будут ли они тоже вводить FRMS-регулирование. Там, где оно вводится, эксплуатант может использовать предписанные и/или непредписанные методы контроля рисков, связанных с утомляемостью экипажа. FRMS может вводиться всего на один полет, а это значит, что перевозчики и регулятивные органы имеют возможность накопить некоторый опыт перед введением методов FRMS для более широкого круга эксплуатационных ситуаций.

Однако необходимо обратить внимание, что базовые требования FRMS должны удовлетворяться даже в случае их введения для единственного вида полетов. Эти требования подробно изложены в тексте предложения ИКАО по FRMS. Мишель Миллар подчеркивает также, что методики FRMS потребуют рассмотрения и утверждения государствами, прежде чем их смогут использовать эксплуатанты, чтобы отойти от действующих предписанных ограничений полетного и служебного времени.

«Регулятивным органам нужно убедиться в эффективном функционировании системы FRMS, прежде чем они смогут ее утвердить, – продолжает Мишель Миллар. – Важно, что если эксплуатант соглашается использовать подход FRMS, то значит ему придется реагировать на полученную информацию. В некоторых случаях она может ясно показать, что эксплуатанты могут повысить предписанные ограничения, а в других – уменьшить установленное полетное время, так чтобы оно было меньше предписываемых предельных значений».

В целях недопущения возможных злоупотреблений выдвигается требование, чтобы регулятивный орган и эксплуатант устанавливали верхние пределы полетного и служебного времени для каждого полета. Гибкость заключается в том, что эти ограничения могут сдвигаться вверх или вниз в зависимости от продемонстрированных возможностей эксплуатанта.

Предложение ИКАО по FRMS также содержит рекомендацию, чтобы в тех случаях, когда эксплуатант использует систему FRMS, она была интегрирована с его системой управления безопасностью полетов (SMS). Так же как и SMS, FRMS требует организации эффективной отчетности.

«Кроме того, мы рассматриваем вопрос по включению всех разрабатываемых в настоящее время положений FRMS в перечень тем, которые пересматриваются в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP) ИКАО, – заключает Мишель Миллар, – но на этой стадии еще остаются некоторые детали, которые нужно решить».

Инструктивный материал в поддержку FRMS-Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) будет содержать широкий круг примеров для более ясной иллюстрации, каким образом требования FRMS должны быть эффективно внедрены для разных видов полетов. Работа над Инструктивным материалом ИКАО по FRMS сейчас продвинулась далеко вперед в результате помощи более 30 ученых, отраслевых групп, эксплуатантов и регулятивных органов, принявших участие в деятельности созданной в августе 2009 года Специальной группы по FRMS (FRMSTF), в задачу которой входила разработка соответствующих положений, призванных помочь регулятивным органам осуществлять надзор, а эксплуатантам – внедрять систему FRMS.

Другое важное замечание касается того, что многие уроки, извлеченные из разработки положений по FRMS для Части I Приложения 6, и конкретно – для летного и кабинного экипажей, в конечном итоге будут распространяться и на другие сферы воздушного транспорта, которые получают выгоды от более глубоко разработанных положений в сфере контроля рисков, связанных с утомляемостью. Имеются в виду инженеры по техническому обслуживанию, авиационные диспетчеры и другие специалисты.

Ответы на Письмо государствам, касающееся системы FRMS ИКАО, должны быть даны до середины сентября. Они будут отсортированы и представлены для анализа в Аэронавигационную комиссию ИКАО (ANC), наиболее вероятно, в ноябре этого года. В зависимости от результатов рассмотрения в ANC стандарты могут быть утверждены Советом ИКАО уже в марте 2011 года, чтобы к ноябрю того же года вступить в действие. ■



Авиационный сектор Нигерии:

Крылья, приносящие блага



50 Years of Progress, Peace & Unity

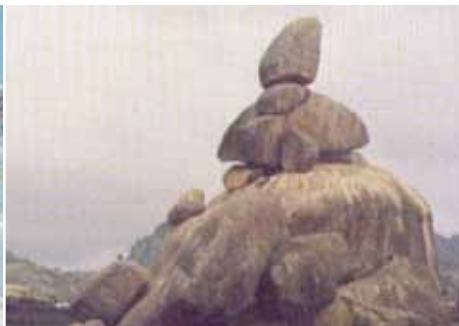


Happy Golden Jubilee, Nigeria

IRS Airlines operates 30 flights daily
to 8 destinations in Nigeria

IRS Airlines
...Delight on the Skies

www.flyirsairlines.com



Один из многочисленных нигерийских туристических пляжей (слева), знаменитая скала Riyom Rock (справа), являющиеся достопримечательностями региона Западного Лагоса. С ростом и развитием авиационного транспорта туризм играет все более важную роль в нигерийской экономике.

Воздушный транспорт является главным двигателем продолжающихся преобразований в нигерийской инфраструктуре. Никакой другой транспортный сектор не может близко сравниться с коммерческой авиацией в отношении темпов и эффективности экономического роста. Наряду с жизненно важным развитием сети наземного транспорта Нигерии для удовлетворения деловых и социальных нужд, похоже, воздушный транспорт является единственной отраслью, которая действительно способна моментально превратить западно-африканскую страну в новый образец развития.

Сегодня гражданская авиация становится все более значимой, так как растет число нигерийских авиапассажиров. Увеличивающийся средний класс в 150-миллионной стране означает громадный потенциал роста, а процветание индустрии туризма и расширяющиеся возможности развития бизнеса – большие перспективы для экономики.

Несмотря на жесткие условия, с которыми сталкиваются местные авиакомпании, рост объемов внутреннего и международного пассажиропотоков в Нигерии составляет около 20 % в год. Значительно возросли темпы и размах прогресса воздушного транспорта Нигерии с недавним назначением на должность министра авиации Фиделии Ньезе (бывшего государственного министра водных ресурсов, обороны и сельского хозяйства), которая сформировала команду руководителей, способных решать комплексные задачи программы модернизации.

С момента вступления в должность министра г-жа Ньезе сконцентрировала свою деятельность на реорганизации авиационной инфраструктуры, повышении безопасности полетов и авиационной безопасности и защите потребителей. Ее заслугой можно считать тот факт, что незадолго до вступления в должность она провела Региональную конференцию министров по авиационной безопасности в Абудже, в ходе которой повлияла на принятие другими участниками из африканских стран



Его Превосходительство доктор Гудлак Джонатан, верховный главнокомандующий Федеральной Республики Президент Федеральной Республики Нигерия

масштабных решений по совершенствованию авиационной безопасности на африканском континенте.

«Администрация Президента Гудлака Джонатана намерена продолжать вкладывать значительные средства в авиационные объекты для обеспечения безопасного, надежного, экологически

чистого воздушного транспорта и устойчивого развития международной гражданской авиации», – заявила г-жа Ньезе.

Правительство Нигерии подчеркивает, что собирается и впредь использовать авиаиндустрию как двигатель экономики, что страна уже построила стратегию экономического развития, подготовив индустрию, и это является залогом будущих успехов.

При построении авиационного сектора Нигерия позиционирует себя с учетом как значительного количества населения, так и преимуществ ее географического положения в центре Африки. Правительство Нигерии рассматривает свою страну в качестве естественного авиатранспортного узла, развивая свою деятельность в регионах Западной и Центральной Африки. Разрабатывается ряд проектов в Лагосе и Абудже с целью открытия воздушного пространства и обеспечения прямых рейсов на дальние расстояния. Дальнейшему развитию будут способствовать новые маршруты в страны Европы, Ближнего Востока, Азиатско-Тихоокеанского региона, Латинской и Северной Америки.

Наличие новых маршрутов и перевозчиков, несомненно, потребует более качественного управления аэропортами и воздушным пространством. Как и в отношении других секторов транспортной индустрии, федеральное правительство проводит политику частно-государственного партнерства (PPP) в качестве экономичного метода обновления аэропортов страны. В июне 2009 года Управлению технического сотрудничества Международной организации гражданской авиации – ИКАО – было поручено исследование с внедрением Дорожной карты согласно Программе концессии государственных аэропортов. Сегодня идея заключается в превращении четырех крупнейших аэропортов – в Лагосе, Абудже, Порт-Харкорде и Кано – в предмет заботы всей Африки, но, чтобы выполнить это, требуется финансирование со стороны частного сектора и поддержание имеющихся связей с различными международными группами, проявившими интерес к управлению этими аэропортами.



Нигерийский аэропорт Муртала Мухаммед эксплуатируется частным образом на условиях ВТО-соглашения (Строительство – Передача – Эксплуатация). Государство проводит аналогичную политику государственно-частного партнерства (PPP) в целях соблюдения интересов других его объектов.

Чтобы избежать ситуации, когда инвесторы хотят проводить крупнейшие операции, игнорируя более мелких игроков, аэропорты будут объединены в PPP-системы, замечательно проявившие себя в других странах. Ряд аспектов, например: пожарная безопасность и авиационная безопасность – будут контролироваться нигерийской стороной; концессионные вопросы будут находиться под пристальным контролем в целях соответствия международным стандартам.

Авиационный сектор Нигерии: Структура управления и политика

Нигерийское Министерство авиации было учреждено Законом о гражданской авиации Нигерии 1964 года. В настоящее время в него входит ряд департаментов, совместно занимающихся всеми вопросами воздушного транспорта Нигерии. Ключевыми вопросами ведают пять организаций, а именно: Нигерийское управление гражданской авиации (NCAA), Нигерийское агентство по управлению воздушным пространством (NAMA), Федеральное управление аэропортов Нигерии (FAAN), Нигерийское метеорологическое агентство (NIMET), а также Нигерийский колледж авиационных технологий (NCAT). Кроме этого, государство имеет Постоянное представительство в ИКАО.

До 1950 года вопросами гражданской авиации Нигерии занимался Департамент общественных работ. Однако в том же году был создан Департамент гражданской авиации; с обретением страной независимости в 1960 году он был переведен во вновь сформированное Министерство транспорта. После этого на протяжении ряда лет вопросами гражданской авиации занимались Министерства работ, связи и транспорта, а также временно сформированное отдельное Министерство. В 1980 году оно отделилось от Федерального министерства транспорта, чтобы впоследствии объединиться в составе Министерств работ и транспорта с целью образования Министерства транспорта.

Тем не менее Федеральное правительство позже посчитало целесообразным провести реструктуризацию Министерства транспорта. Как часть этого процесса авиационное регулирование вновь привело к созданию Министерства авиации. Указанная реструктуризация позволит авиатранспортной индустрии играть более эффективную роль при выполнении правительственной повестки дня из семи пунктов в отношении целенаправленного национального развития.

Одной из задач недавно созданного Министерства авиации является формулирование общих политических рамок, определяющих необходимый рост авиации и связанного с ним бизнеса в Нигерии. Министерству предстоит поддерживать безопасное, экологичное и устойчивое развитие воздушного транспорта в Нигерии, и в этих целях оно обновляет и внедряет свой Национальный план развития авиации, соответствующий Стандартам и Рекомендуемой практике (SAPRs) ИКАО, а также другим национальным приоритетам.



Официальные лица ИКАО и Нигерии в ходе проведения Региональной конференции ИКАО по авиационной безопасности в Абудже (Нигерия). Слева направо: уполномоченный по вопросам инфраструктуры и энергетики Комиссии Африканского совета Элхам Ибрахим, почетный министр авиации Нигерии Фиделия Ньезе, генеральный секретарь ИКАО Раймон Бенжамен и директор Авиатранспортного управления ИКАО Фоласаде Одутула.

Министерство, состоящее из пяти Главных управлений (учетно-финансового; людских ресурсов; планирования, закупок, анализа и исследований; безопасности полетов и технической политики; авиатранспортного), в настоящее время возглавляет почетный министр авиации, г-жа Фиделия Ньезе.

Сотрудничество с ИКАО

Нигерия выполняет важную функцию в области воздушного транспорта – предоставляет авиатранспортные услуги и аэронавигационное оборудование на рынке международной гражданской авиации. С момента членства в Совете ИКАО в 1962 году страна активно сотрудничает с Организацией, содействуя стабильному развитию и росту международной гражданской авиации, особенно в Африке.



FULLY INTEGRATED OPERATIONS **UPSTREAM**

The Caverton Offshore Support Group provides its clients with a comprehensive suite of offshore support services including crew transportation, platform supply, standby safety services and anchor handling capabilities in both shallow and deepwater environments. We maintain an unyielding commitment to safety as a core value, and safe operations are not just a priority, but the foundation upon which the Group operates. We also have the global strength and flexibility of resources to provide our clients with the highest level of service taking them **FURTHER, FASTER** and **DEEPER** than ever before.

DRILLING RIGS | HELICOPTERS & SPECIALIZED FIXED WING AIRCRAFT | OFFSHORE SUPPORT VESSELS

SUPPORTING SUB-SAHARAN AFRICAN OIL & GAS EXPLORATION EFFORTS
LAGOS • PORT HARCOURT • MALABO • SAO TOME • ACCRA • LUANDA

1, Prince Kayode Akingbade close, off Muri Okunola Street,
Victoria Island, Lagos. **Tel:** 01 - 270 5656.
Fax: 01 - 4618745, 2701342. **E-mail:** info@caverton-offshore.com
www.caverton-offshore.com



Представитель Нигерии в Совете ИКАО Олмуйва Бенард Алиу является действующим вице-президентом Совета и возглавляет Исполнительный комитет Комплексной программы внедрения в AFI-регионе – Африки и Индийского океана (ACIP). Он также работал в Организации в качестве председателя Финансового комитета и Комитетов по техническому сотрудничеству, президента Конференции ИКАО по вопросам авиации и альтернативных топлив, а также являлся членом ряда других комитетов и рабочих групп ИКАО.

Нигерия продолжает активно способствовать работе ИКАО посредством участия ее экспертов в работе технических совещаний и рабочих/исследовательских групп. Это, например:

- Группа по международной авиации и изменению климата (GIACC).
- Группа по климату в Генеральном директорате гражданской авиации – DGCA (DGCIG).
- Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).
- Исследовательская группа по авиационной безопасности (AVSEC).
- Группа экспертов по экономике аэропортов (AEP).
- Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).
- Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP).
- Группа экспертов по статистике (STAP).
- Группа экспертов по упрощению формальностей (FALP).
- Техническая консультативная группа по машиночитываемым проездным документам (TAG/MRTD).
- Региональная группа по прогнозированию авиоперевозок (Группа по прогнозированию авиоперевозок в регионе Африки и Индийского океана).
- Группа экспертов по авиационной безопасности (AVSECP).
- Руководящий орган по международным финансовым механизмам для обеспечения безопасности полетов (IFFAS).
- Комиссия экспертов Контрольного управления Международного регистра (CESAIR).
- Группа экспертов Public Key Directory (PKD).
- Исследовательская группа по новым и



Почетные гости во время ознакомительного визита в Штаб-квартиру ИКАО почетного нигерийского министра в августе 2010 года.

Слева направо: генеральный директор Управления гражданской авиации Нигерии Гаролд Олусегун Демурен, Президент Совета ИКАО Роберто Кобе Гонсалес, почетный министр авиации Фиделиа Акуатаба Ньезе, представитель Нигерии в Совете ИКАО Олмуйва Бенард Алиу.

потенциальным угрозам для гражданской авиации.

- Служба аэронавигационной информации – Исследовательская группа по управлению аэронавигационной информацией (AIS-AIMSG).
- Исследовательская группа по медицинскому обеспечению.

Нигерия стала крупнейшим партнером ИКАО по развитию авиации в Африке, участвуя в ряде программ и содействуя стратегическим целям Организации по улучшению безопасности полетов и авиационной безопасности, устойчивому развитию и охране окружающей среды. За прошедшие три года Нигерия спонсировала крупные международные инициативы ИКАО, включая Комплексную программу внедрения в AFI-регионе (AFI-план), направленную на улучшение

безопасности полетов в Африке, создание региональной организации по безопасности полетов, проведение ряда международных и региональных конференций, семинаров, симпозиумов и совещаний, например:

- Семинар «Глобальная дорожная карта безопасности полетов», 2008.
 - Семинар «Навигация на основе характеристик», 2008.
 - Симпозиум по воздушному транспорту, 2008.
 - Учебный семинар «Система управления безопасностью полетов» (SMS), 2008.
 - Региональный семинар по машиночитываемым проездным документам (MRTD), 2009.
 - Региональная конференция министров по авиационной безопасности, 2010.
- Аналогичные меры предпринимаются для



Президент ИКАО Роберто Кобе Гонсалес на встрече с первой нигерийской женщиной-пилотом и инструктором Нигерийского колледжа авиационных технологий (NCAT) капитаном Чиньюэре Калу в ходе недавнего визита. В центре – генеральный директор САА Нигерии Гаролд Демурен.

поддержки Африканской комиссии гражданской авиации (AFCAC) и Африканского союза в проведении программ, направленных на ускорение роста авиации на континенте. Усилия Нигерии в этом отношении заключаются в капиталовложениях и командировании экспертов в AF-CAC. Нигерия является штаб-квартирой Проекта COSCAP Группы Banjul Accord (BAG) и Организации BAG по надзору за обеспечением безопасности полетов (BA-GASOO).

Кроме этого, правительство Нигерии решило выдвинуть кандидатуру от Нигерии для переизбрания в Часть II Совета ИКАО на 37-й Сессии Ассамблеи ИКАО (28 сентября – 8 октября, 2010).

«Нет нужды говорить о том, что правительство Нигерии будет продолжать поддерживать деятельность Организации по повышению экономичности и эффективности отрасли и достижению стратегических целей в сотрудничестве с другими государствами-членами», – отметил Алиу.

Нигерийское Управление гражданской авиации: надзор за безопасностью полетов и авиационной безопасностью

Нигерийское Управление гражданской авиации (NCAA) является регулятивным органом для авиации Нигерии. Оно было создано в 1999 году для надзора за всеми аспектами безопасности полетов и надежности аэронавигации в соответствии с SAPRs ИКАО. Нынешний глава NCAA Гаролд Демурен вступил в



Некоторые самолеты, эксплуатируемые сегодня авиакомпаниями Нигерии.

должность в декабре 2005 года после ряда чрезвычайных происшествий в Нигерии.

Закон о гражданской авиации 2006 года предоставил NCAA самостоятельность и независимость от политического вмешательства, с полномочиями проведения широкомасштабной проверки сектора воздушного транспорта в целом. Руководство NCAA приступило к созданию динамичного сектора, сопоставимого с лучшими в мире, с целью построения индустрии не только без чрезвычайных происшествий, но и открытой для инвестиций. Первым успехом Нигерии стало



Национальная Ассамблея Нигерии одобрила Закон о гражданской авиации 2006 года.



Трехмерные сканеры человеческого тела, недавно установленные в Международном аэропорту Муртала Мухаммед в Лагосе.

признание соответствия требованиям Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов – УППКБП (USOAP). Это в значительной степени было достигнуто повторной сертификацией индустрии в целом, включая авиакомпании, аэропорты, воздушные суда и людские ресурсы. Уровень квалифицированного персонала по всем направлениям авиационной деятельности в Нигерии был повышен благодаря интенсивной программе подготовки специалистов.

Обновление парка воздушных судов Нигерии было действительно серьезной задачей, в большой степени связанной с условиями аренды по Кейптаунскому соглашению, вступившему в силу спустя пять лет после проведения в 2001 году Объединенной конференции в Южной Африке, что фактически обеспечило появление новых воздушных судов в стране. Демурен отмечает, что воздушные суда нового поколения значительно снижают затраты на техническое обслуживание и топливо и обеспечивают более высокий уровень безопасности и комфорта пассажиров. Он надеется, что авиационная индустрия страны сможет охватить пять-шесть авиакомпаний, способных работать на внутренних, межафриканских и международных маршрутах, основываясь на принципах грамотного руководства, талантливого управления и частно-государственного партнерства.

Кроме этого, глава NCAA поддерживает присоединение к ИАТА нигерийских перевозчиков, желающих работать на международных маршрутах. Прохождение проверки эксплуатационной безопасности, проводящейся ИАТА (IOSA), является предварительным условием членства. Демурен сыграл важную роль в учреждении Представительства ИАТА в своей стране. Оно было открыто в 2008 году главным исполнительным директором Джованни Бизиньяни, который с удовлетворением отметил, что вопросы воздушного транспорта Нигерии входят в

число семи приоритетных реформ, и объяснил, что его присутствие имело целью активизировать выполнение обязательств ИАТА перед Африкой и положить начало новым подходам к развитию индустрии в Западной Африке. Нигерийский офис ИАТА также будет обслуживать Гану, Сьерра-Леоне, Гамбию, Либерию и Кабо-Верде.

Одной из наиболее неотложных задач Нигерии стало получение желанного статуса Первой категории от Федерального управления гражданской авиации США (FAA). Присвоение Первой категории FAA в рамках Международной ассоциации по безопасности полетов (IASA) позволяет государственным перевозчикам выполнять прямые полеты в США. Как правило, процесс занимает 5 лет, однако NCAA старается ускорить процедуру получения требуемого статуса примерно наполовину. Демурен предупредил относительно «срезания

углов» в этом вопросе, а также неоднократно подчеркивал, что задача состоит не просто в получении статуса Первой категории, но и в его поддержании. Демурен отметил, что Нигерия выполнила 90 % работы для утверждения Первой категории FAA, и выразил надежду на множество преимуществ, ожидаемых от процесса в целом.

«Речь идет не только о статусе Первой категории, но и о создании жизнеспособной системы, которая будет служить Нигерии и Западно-Африканскому региону долгие годы», – отметил Демурен.

Наряду с улаживанием окончательных вопросов, Arik Air, одна из официальных нигерийских авиакомпаний, уже приступила к выполнению прямых рейсов между Лагосом и Нью-Йорком по условиям соглашения, при котором перевозчик берет воздушное судно в аренду у Португалии – страны Первой категории. Одновременно NCAA продолжает координацию совместных действий с другими полугосударственными организациями, в частности с Федеральным управлением аэропортов Нигерии (FAAN) и Нигерийским агентством по управлению воздушным пространством (NAMA), в целях обеспечения совместного



Главный терминал международного аэропорта Муртала Мухаммед в Лагосе.



NAMA

NIGERIAN AIRSPACE MANAGEMENT AGENCY

MURTALA MUHAMMED INTERNATIONAL AIRPORT
PMB 21084 IKEJA LAGOS NIGERIA
Tel: +234 (01) 4931140 - 9
Fax: +234 (01)4977573

Nigerian Airspace Management Agency (NAMA)—10 Years of Progress

INTRODUCTION

Created in 1999, the Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) is the nation's sole provider of air navigation services. As an ICAO contracting state, Nigeria operates under ICAO standards and recommended practices (SARPs). It is currently implementing its National CNS/ATM plan in tandem with the AFI and ICAO Global CNS/ATM plans.

The Agency is continuously upgrading and deploying new navigational equipment to meet demands for domestic and international services for both airports and overflying international traffic. Air Navigation services provided include integrated communication, navigation, surveillance and air traffic management activities (CNS/ATM).

AIR NAVIGATION EQUIPMENT UPGRADE

NAMA has undertaken and proposed a number of projects to fast-track the upgrade of its Air Navigation Equipment/Airspace to world class levels.

1. RADAR (Surveillance)

Nigeria's outdated analog-based radar technology for terminal approach did not provide total coverage of the entire airspace. The new Total Radar Coverage system for Nigeria (TRACON) is designed to modernize the country's air traffic management infrastructure. It includes: Primary Surveillance Radar STAR 2000 (PSR), Monopulse Secondary Surveillance Radar (MSSR-RSM 970), Integrated Flight and Radar Data processing (Eurocat 2000-C) at the four major airports – Lagos, Kano, Abuja and Port Harcourt, as well as stand-alone MSSR RSM – 970 at five other locations.

The Lagos and Abuja segments are currently flight-checked and fully operational, while the Port Harcourt and Kano segments are undergoing final testing and flight checking. The systems at Maiduguri, Obubra, Ilorin, Numan and Talata-Mafara are in various phases of testing prior to final flight checking. A 5-year technical support agreement was put in place effective January 2010. The completed system will provide the following:

- Enhancement of safety and security in the entire Airspace of the Nation.
- Reduce Air Traffic Delay, thus reducing cost for airspace users.
- Increased ATC capacity.
- Traffic conflict detection capability.
- Automatic billing system for NAMA.
- State of the art training facilities for ATCOs.

2. COMMUNICATIONS

The aging Satellite Communications system (SATCOM) was reactivated with increased speed for both voice and data, thereby forming the backbone of the country's aeronautical communication system and will eventually be replaced by the ongoing VSAT deployment.

A total VHF coverage project is underway to deliver: Total VHF coverage of the Nigerian Airspace (Air-Ground/Controller – Pilot); ATS –DS (Ground – Ground/Controller –Controller). When completed in June 2010, it will be operational at eight airports and one non-airport location: Abuja, Lagos, Kano, Port-Harcourt, Ilorin, Jos, Maiduguri, Sokoto and Wukari, respectively.

VSAT backbone infrastructure for aeronautical communications is required to carry VHF voice, ATS DS, AFTN, Radar data, Video and Internet. Under the TRACON and AIS automation projects, VSAT components are to be installed as follows:

- TRACON: VSAT installed in Abuja, Lagos, Kano, Port Harcourt and the remote MSSR locations – Ilorin, Talata, Mafara, Numan, Obubra, and Maiduguri.
- AIS Automation: VSATs will be installed at: Kano, Lagos, Port Harcourt, Abuja, Maiduguri, Ilorin, Sokoto, Wukari and NEMA, Abuja.

The destination plan integrates all CNS/ATM projects to achieve total Radar and communication coverage of the Nation's airspace to enhance safety and security of all flights. ADS-B or C and CPDLC to enhance oceanic airspace coverage is also contemplated.

3. MOBILE CONTROL TOWERS

NAMA has acquired two motorized Air Traffic Control Towers (i.e. Mobile Towers) for air traffic management in emergency situations. They are currently located in the Southern and Northern zones to cover those airports.

Technical configurations of the towers include, among other things: four (4) aeronautical radio frequencies comprising two Very High Frequency Radio (VHF), one High Frequency Radio (HF), and one frequency modulated radio (FM).

The mobile towers also have voice-activated Very High Directional Finder (VDF) capability for indicating the bearing of an aircraft. There is also a 25kva generating set to power the system. The towers are motorized on brand new Renault 210 Trailers and have meteorological facilities including speed and wind direction.

In line with the international aviation move towards Global Positioning System (GPS) technology for air navigation, NAMA has configured the mobile towers with state of the art GPS receivers, should Nigeria decide to adopt the GPS mode for air navigation. The entire towers system has back-up spares to ensure continuous serviceability.

4. NAVIGATIONAL AIDS

Navigational Aids (ILS, VOR and DME) at most of the airports and enroute stations have recently been flight checked while new navigational aids have been procured.

5. CALIBRATION

NAMA ensures that its equipment meets acceptable parameters/criteria for the assurance of safety of air navigation as per the requirements of ICAO Annex 10. Flight checks are done twice yearly of its CNS equipment including: ILS, VOR, DME, and Radar.

6. WORLD GEODETIC SURVEY-84 PROJECT

Adoption of Global Navigation Satellite System (GNSS) technology in modern air navigation requires that spatial co-ordinates be established on an ICAO acceptable international terrestrial reference framework known as WGS-84. NAMA's future air navigation system will use communications, navigation, and surveillance (CNS) technologies compatible with the WGS-84 platform.

The WGS and Upgrading Contract signed with IATA in 2009 covered 22 Airports, all of which have been surveyed. Two state-owned airports, Akwa Ibom and Gombe, also asked to be included. All 24 airports have now been surveyed, and full reports delivered to NAMA.

The GNSS Procedures, including SIDs and STARs, for the four major international airports – Lagos, Abuja, Kano and Port Harcourt – are awaiting charting and publication prior to necessary flight validation, and NCAA's final approval.

This project is a pre-requisite for Performance-Based-Navigation (PBN) implementation with deliverables that will enable the transition from Terrestrial to Satellite-based systems. When fully implemented, the system will offer numerous benefits:

- More flexible and direct routing.
- Instrument approaches will be possible where/when NAVAIDs are unavailable.
- No requirement for ground-based equipment or electric power.
- Reduced fuel consumption and emissions.
- Increased availability of airports in poor weather conditions.
- Life-cycle cost savings.

CONCLUSION

The CNS/ATM equipment deployment/upgrade and associated personnel training and implementation of Safety Management Systems (SMS) are being implemented in Nigeria in accordance with international best practices.

Because these projects are capital intensive and foreign exchange sensitive, substantial funding assistance has been received from the Federal Government and the World Bank.

NAMA therefore encourages prompt payment for navigational and other services provided to airlines so that it can ensure continuous availability of these services which are central to aviation safety.



Международный аэропорт Ннамди Азикве (Абуджа).



Вид на терминал 2 аэропорта Муртала Мухаммед со стороны аэродрома.

подхода к решению всех вопросов безопасности в авиации.

Аэропорты Нигерии: развитие с целью решения региональных и международных задач 21-го века

Федеральное управление аэропортов Нигерии (FAAN), в качестве члена Международного совета аэропортов (ACI), руководит работой всех коммерческих аэропортов Нигерии, обеспечивает надлежащее техническое и аэронавигационное обслуживание воздушного транспорта страны. Недавно администрация FAAN провела проверку инфраструктуры всех аэропортовых объектов страны и по результатам этой проверки смогло определить наиболее приоритетные вопросы, требующие внимания. В результате проверки был выявлен ряд аспектов, требующих срочного вмешательства, в частности: системы освещения аэродромов, противопожарное оборудование, состояние и прочность ВПП по всей стране.

«Мы провели полную реконструкцию Международного аэропорта в Порт-Харкорде, включая системы освещения аэродрома, – отметил технический директор FAAN Ричард Айсебеогун. – Это было серьезной задачей, но мы сегодня с удовольствием отмечаем, что возобновление работы аэропорта оказало позитивное воздействие на развитие региона Дельты Нигера».

Несмотря на срочность этой работы, FAAN также приступило к решению еще более важного вопроса: квалификация персонала, обслуживающего клиентов. За последние 15 месяцев в стране и за

рубежом 47 сотрудников FAAN прошли обучение по ряду обучающих программ.

Хотя руководство по модернизации аэропортов государства признает сегодняшние обязательства, существуют финансовые ограничения. При наличии 20 аэропортов в стране и 12-месячных временных рамках перестройки ВПП Нигерия сможет закончить работы на последней ВПП, чтобы опять вернуться к первой. По этой причине FAAN стремится поддерживать частно-государственное партнерство, с тем чтобы инвесторы могли участвовать и извлекать выгоду из текущего развития государственных объектов.

Целью является не замена государственной монополии на частную, а развитие условий для создания конкурентной среды свободного рынка, обеспечивающей возврат вложений инвесторам.

Сотрудничество по новым аэропортам

Деятельность современных аэропортов обусловлена существующими технологиями. Нигерия применяет в своих аэропортах новые технологии в качестве основного средства технического усовершенствования. Для этого правительство ищет новых партнеров. FAAN стало партнером компании Maevis Nigeria Limited, которая впоследствии внедрила в государстве систему управления аэропортами (AOMS).

Maevis AOMS координирует работу ряда систем, в частности системы табло информации о рейсах, оборудования терминала общего пользования (CUTE), систем поиска неполученного багажа

(BRCs), то есть всех элементов, необходимых для современного и надежного путешествия. Направленная на соблюдение интересов пассажиров, система обслуживания в конкретном аэропорту зависит от простоты регистрации, вылета пассажиров, получения своего багажа и отъезда из аэропорта.

FAAN будет принимать Африканскую региональную конференцию в знак признания заслуг нигерийского воздушного транспорта, которые, как отмечает Айсебеогун, подтверждаются его дальнейшим развитием, вдохновленным многими разработками в авиационном секторе государства.

Разработки MMA2

Государственно-частное партнерство в настоящее время представляет бизнес-модель разработки нигерийской инфраструктуры. Первым успешным примером такой инициативы в авиационном секторе страны стало восстановление главного терминала аэропорта Муртала Мухаммед, ныне называемого MMA2, перестройка которого была вызвана пожаром основного здания в 2000 году. Работы по новому терминалу были начаты в 2003 году, после того как компания Vi-Courtney Limited получила 36-летнюю концессию на базе ВТО-соглашения (Строительство – Передача – Эксплуатация). Аэропорт MMA2 был открыт спустя четыре года, в 2007 году.

Финансирование проекта MMA2 явилось успешным пробным вариантом проверки ВТО-проектов в Нигерии, в то время когда долгосрочного финансирования почти не существовало. Как первая новая бизнес-

NIGERIAN COLLEGE OF AVIATION TECHNOLOGY, ZARIA

Training for excellence...



The Nigerian College of Aviation Technology, Zaria

was established in 1964.

It is a unique
civil aviation training institution that conducts various training in

Flying,

Aircraft Maintenance Engineering,

Air Traffic Control,

Aeronautical Telecommunications Engineering,

and Aviation Management, etc.

Contact us

+234 69875367

+234 69875317

+234 69896550



rector@ncat.gov.ng

deputy-rector@ncat.gov.ng

registrar@ncat.gov.ng

www.ncat.gov.ng



Одна из новых и успешных установок TRACON в Нигерии.

модель финансирования инфраструктуры MMA2-терминал превзошел ожидания и стал самым современным примером и эффективным поставщиком обслуживания пассажиров и грузов.

Перестройка воздушного пространства: Нигерийское агентство по управлению воздушным пространством (NAMA)

NAMA было создано в мае 1999 года в рамках Программы соответствия ИКАО, выступающей за разделение функций поставщиков обслуживания и регулятивных органов. NAMA также весьма активно участвует в работе Организации поставщиков аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO).

NAMA четко определило свое стремление обеспечить безопасную, эффективную и экономически рентабельную систему аэронавигации, с целью довести ее до признания как поставщика аэронавигационного обслуживания (ANSP) мирового класса, с лидерством в области систем связи, навигации и наблюдения (CNS), а также информационных и связанных технологий (ICT). Это позволило осуществить вложение в объеме около 7 млрд найра (примерно 50 млн долл. США) для построения системы современного аэронавигационного обслуживания в Нигерии.

NAMA добилось значительных успехов в области организации воздушного движения (ОВД), а также достигло и поддерживает более высокий уровень стандартов безопасности полетов.

«Мы прошли долгий путь, – прокомментировал технический директор NAMA Ибрагим Усман Ауйо, – и продолжаем придерживаться следующего четкого принципа: обеспечение безопасности полетов и экономического благополучия пользователей нигерийского воздушного пространства. NAMA является надежным партнером индустрии, и если мы намерены правильно изменить состояние авиационной отрасли, то ее жизнеспособность и видение перспектив должны быть в центре внимания сегодняшнего правительства».

В течение нескольких последних месяцев NAMA преуспевает в осуществлении двух крупных проектов. Первый из них – комплексный ОВЧ-охват, который в итоге улучшит связь между пилотами и диспетчерами, обеспечив постоянный контакт экипажа с соответствующими центрами в пределах нигерийского воздушного пространства. Теперь воздушные суда будут иметь полный доступ к обслуживанию воздушного движения (ОВД), что позволит более безопасно и эффективно выполнять посадки в

стране. Данное обновление предусматривает переход от наземных систем к спутниковым, который повсеместно будет завершен к 2015 году.

Всеобщий радиолокационный охват

Другим крупным проектом, выполняемым NAMA, учитывающим прошлые недостатки и обеспечивающим будущий успех, является Всеобщий охват воздушного пространства радиолокаторами в Нигерии (TRACON). Неудовлетворенный пятилетней задержкой выполнения проекта, предыдущий министр авиации определил подрядчику крайний срок 18 месяцев, по истечении которого было завершено строительство и ввод в эксплуатацию РЛС в Лагосе и Абудже, соответственно в августе и сентябре 2009 года. Завершение работ в других аэропортах, включенных в проект, ожидается летом 2010 года.

Представитель NAMA Ауйо отметил, что нигерийское оборудование TRACON является наиболее современным в Африке, если не в мире. Точное отслеживание самолетов, входящих в воздушное пространство Нигерии, сегодня обеспечивает не только выгоды в области авиационной безопасности, но и коммерческие преимущества. Автоматическая система регистрации (ABS) входит в систему TRACON и способна уловить любое воздушное судно, входящее в воздушное пространство страны.

«Как только самолет входит в наше воздушное пространство и устанавливает связь с нашими диспетчерами, оно незамедлительно регистрируется, – объяснил Ауйо. – Выход из нигерийского воздушного пространства также автоматически регистрируется».

Предсказывать непредсказуемое: Нигерийское метеорологическое агентство (NIMET)

Прогресс в области конструирования воздушных судов, радиолокационных систем и организации воздушного движения в совокупности способствовал обеспечению самых безопасных за все время воздушных перевозок. Тем не менее существует фактор, не поддающийся контролю: погода. Он является элементом полетного плана, в равной степени касающимся как пилотов, так и пассажиров, а также одним из наиболее важных определяющих факторов, связанных с авиационными происшествиями.

Главный вопрос расследования любого авиационного происшествия неизбежно касается погодных условий. По этой причине метеорологические службы представляют область аэронавигационного обслуживания, строго регулируемого ИКАО во взаимодействии со Всемирной метеорологической организацией (WMO). Каждое государство – член ИКАО обязано назначить национального поставщика метеорологического обслуживания, ответственного за предоставление аэронавигационной метеорологической информации в целях обеспечения безопасности полетов.

Нигерийское метеорологическое агентство (NIMET) является официальным поставщиком метеорологического обслуживания

ОЧЕРК О СТРАНЕ – НИГЕРИЯ

в Нигерии. Агентство было основано в 2003 году с целью предоставления метеорологических данных для поддержания устойчивого социального и природоохранного развития, разработки политики и обеспечения безопасных воздушных, наземных и морских перевозок. Специалист по физике атмосферы Энтони Эньюфором, генеральный директор NI-MET, координирует политику агентства в целях модернизационного развития, характерного для авиационного сектора Нигерии в течение последних трех лет.

«Нельзя обеспечить безопасность авиации без точной и своевременной информации о погоде, – пояснил Эньюфором. – Для этого требуется сильное, хорошо оснащенное современное метеорологическое агентство, такое, как NIMET. Мне приятно отметить, что наше правительство полностью понимает это, и мы ощущаем его поддержку в обеспечении инфраструктуры, необходимой для предоставления жизненно важной информации нигерийскому авиационному сектору».

Правительство Нигерии вкладывает миллионы долларов для обеспечения должного выполнения агентством NIMET своих задач. Сегодня агентство испытывает гордость за широкий спектр новых технических разработок, коренным образом меняющих его возможности. Проект метеорологической Доплеровской ЛРС агентства NIMET подразумевает сеть из шести радиолокаторов, которые позволяют осуществлять более эффективный контроль за метеорологическими системами.

Еще одним крайне важным проектом NIMET, предназначенным для обеспечения безопасности авиационного транспорта, является Система предупреждения о сдвиге ветра на малых высотах (LLWAS). Сдвиг ветра – это внезапное изменение направления или скорости ветра, представляющее серьезную опасность при посадке и взлете воздушного судна.

«Мы незамедлительно стали внедрять LLWAS во всех четырех нигерийских международных аэропортах, а затем будем делать это в остальных аэропортах, – заверил Эньюфором. – В восьми аэропортах страны уже установлены грозовые датчики».

Нигерийский колледж авиационных технологий (NCAT)

NCAT, расположенный в городе Зариа (штат Кадуна), является главнейшим авиационным учебным заведением в Западно-африканском субрегионе. Его главной задачей является

ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ НИГЕРИЙСКОГО БЮРО РАССЛЕДОВАНИЙ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (AIB)

- Расследование авиационных происшествий и катастроф в нигерийском воздушном пространстве и в случаях, когда затронуты интересы Нигерии.
- Выдача рекомендаций по безопасности полетов.
- Сбор и анализ данных по безопасности полетов в целях предотвращения катастроф и происшествий.
- Обеспечение соответствия рекомендациям по безопасности полетов через программы мониторинга по предотвращению катастроф.
- Поддержание связи и сотрудничества с партнерами по отрасли в целях обеспечения безопасности полетов.



ACCIDENT INVESTIGATION BUREAU

Nnamdi Azikiwe International Airport,
Abuja, Nigeria

PMB 016, Murtala Muhammed Int'l Airport
Ikeja, Lagos, Nigeria

24hr Emergency Lines:

+ 234-807-709-0909- Duty Line 1
+ 234-807-709-0908- Duty Line 2

Commissioner/CEO Hotline:

+ 234-807-709-0900

Website/E-mail:

www.aib.gov.ng
enquiries@aib.gov.ng
commissioner@aib.gov.ng

"Safety is no accident, it is planned"

высококачественная начальная подготовка пилотов коммерческой авиации, диспетчеров воздушного движения, инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов, инженеров авиационной электросвязи, авиационных техников и аэронавигационных метеорологов, а также других авиационных специалистов.

NCAT был основан в 1964 году при сотрудничестве с ИКАО и Программой развития ООН – ПРООН (UNDP) в интересах Нигерии и всех африканских стран. Колледж гордится более чем 40-летним опытом подготовки кадров для авиационной индустрии Африки. В академической деятельности NCAT участвуют следующие основные школы подготовки:

- Лётная школа.
- Школа инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов (АМЕ).
- Школа инженеров авиационной электросвязи (АТЕ).
- Школа по обслуживанию воздушного движения (ОВД) и систем связи.
- Школа авиационного менеджмента.

Нигерийское Бюро расследований авиационных происшествий (AIB)

Законом о гражданской авиации 2006 года (Раздел 29), принятым Федеральным правительством Нигерии, было учреждено Нигерийское Бюро расследований авиационных происшествий в качестве корпоративного органа и независимого агентства, подчиняющегося Президенту через министра авиации. Деятельность Бюро началась в апреле 2007 года, его возглавляет уполномоченный руководитель / главный исполнительный директор Сэм Одуселу.

Автономность, предоставленная AIB, обеспечила независимость от бюрократии правительства и политического влияния для последующей гарантии и повышения доверия к его отчетам. Цель AIB – стать ведущей организацией по расследованию авиационных происшествий в интересах обеспечения более качественной безопасности полетов, проведения высокопрофессиональных расследований летных происшествий

силами обученных и преданных своему делу авиационных специалистов, использующих хорошее оборудование.

Программа AIB по предотвращению авиационных происшествий

Помимо расследования катастроф и серьезных авиационных происшествий, нигерийское AIB также собирает полетные данные и проводит исследования по выявлению тенденций и непредвиденных ситуаций в авиатранспортной системе, которые могут снижать уровень безопасности полетов. Приоритетные данные передаются сектору для принятия необходимых действий. Бюро также проверяет различные объекты на соответствие рекомендациям безопасности.

Лаборатория AIB по исследованию бортовых регистраторов FDR/CVR

AIB скоро приступит к эксплуатации FDR/CVR-лаборатории, предназначенной для расшифровки регистраторов параметров полета и кабинных речевых регистраторов. Согласно графику сроков

ввод в действие этого нового объекта в Лагосе ожидается в ближайшее время.

Возрождение авиационного сектора Нигерии

Мировая авиационная индустрия пережила недавно трудные времена. Последние десятилетия характеризовались высокими ценами на топливо и ожесточенной конкуренцией; кроме того, необходимо сказать о террористических актах 11 сентября 2001 г. и прошлогоднем экономическом спаде. Воздействие последнего подтверждено статистикой ИАТА, свидетельствующей о всеобщем резком падении спроса на пассажирские перевозки в 2009 году на 3,5 %, при коэффициенте загрузки 75 %.

За этот период нигерийские авиакомпании получили больше выгод по сравнению с индустрией в целом благодаря значительным инвестициям государства, достижениям технологии и инфраструктуры, а также дерегулированию авиационной индустрии страны. Сегодня Нигерия представляет собой замечательный пример растущей рыночной экономики, которая оживилась



— Учебные самолеты NCAT (сверху) и студенты, работающие на техническом объекте (внизу).





**Like a doctor, NIMET prescribes
the weather and climatic requirements
for the Aviation sector**



Our Contact

33 Pope John Paul 11 Street, off Gana Street, Maitama District, Abuja
Tel: +234-9-4130710; 4130709, Fax +234-4130710 Web: www.nimetng.org

NIMET

NIMET. . . Providing Weather, Climate and Water Information for Sustainable Development and Safety. . .



В737-500 компании Aero Contractor.

в период мирового кризиса; в прошлом году Федеральное управление аэропортов Нигерии (FAAN) объявило о 31%-ном росте авиаперевозок в стране.

Одним из наиболее значимых достижений возрождающейся авиационной индустрии Нигерии является быстрый количественный рост внутренних перевозчиков. Облегченный доступ к финансовым средствам подстегнул конкуренцию эксплуатантов в Нигерии, одновременно с этим повысив стандарты обслуживания и надежности и расширив выбор, что представляет собой огромные преимущества для пассажиров страны.

Компания Aero Contractors

В прошлом году Aero Contractors отметила свое 50-летие работы в Нигерии, реформировав структуру управления и модернизировав свои услуги. В ее состав вошли два новых технических директора: Шафиул Сайед, который будет руководить отделом Fixed Wing, и Ричард Босвелл, которому поручено возглавить Вертолетный отдел Rotary Wing компании. Переход к двойному управлению был необходим для улучшения бизнеса компании.

«За последнее время Aero Contractors была связана с выполнением ряда заказов, – признал Сайед. – Но потом мы перестроили нашу бизнес-модель, с тем чтобы обратить внимание на убытки по ряду проектов, а также на коэффициент загрузки ниже 50 % при регулярных полетах».

Ранее Сайед работал в качестве управляющего British Airways в Западной Африке. Новое руководство Aero будет перестроено с учетом основных задач обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и надежности, которые, по их мнению, являются истинными ценностями их организации.

«Наша перестройка использует эти ценности для создания бизнеса мирового класса, обеспечивающего успех для наших партнеров, клиентов и других коллег, – отметил Сайед. – Следуя принципам, опробованным и испытанным на низкокзатратных перевозчиках, нам удалось минимально снизить тарифы, например до 35 долл. США на внутренних рейсах в один конец. Это будет продвигать нашу компанию по пути прогресса, пока мы не увидим, что она – лучшая в Нигерии».

Компания Arik Air

Arik Air недавно появилась в авиации Нигерии, но быстро становится знаком качества для воздушного транспорта в Западной Африке и за ее пределами. Значительной вехой стал тот факт, что новый перевозчик зарекомендовал себя в качестве первой современной нигерийской авиакомпании, начавшей выполнять рейсы в США.

«Санкция на выполнение нами рейсов в США стала свидетельством силы отрасли, которая испытывала определенные трудности на протяжении последнего десятилетия, – отметил главный исполнительный директор Arik Майкл Арумем-Ихиде. – Мы всемерно гордимся выполнением такой важной роли в этих изменениях».

Большая часть успеха компании Arik достигнута благодаря потрясающему коллективу опытных специалистов-профессионалов, прилагающих усилия для поддержания престижа авиакомпании мирового класса. Арумем-Ихиде особенно гордится тем, что 95 % сотрудников его компании являются гражданами Нигерии.

«Нигерия обладает большим количеством хорошо подготовленных и способных работников, которым нужно предоставить возможность проявить доказательства своих



навыков, – отметил он. – На протяжении слишком долгого периода страну покинуло много довольно талантливых людей. Мы очень хотели бы повернуть этот поток в обратную сторону».

Первой задачей, с которой столкнулась компания Arık, стало обеспечение кредита доверия среди нигерийских потребителей в период недостаточного доверия к сектору воздушных перевозок на то время. Арумем-Ихиде и его сторонники были уверены в том, что в случае успеха компании Arık Air предстояла бы большая работа по восстановлению доверия потребителей. Авиакомпания решила этот вопрос благодаря приобретению новейших воздушных судов и установлению сотрудничества с лучшими партнерами по отрасли, такими, как Lufthansa Technik.

После этого компания Arık Air приступила к выполнению тройной стратегии: объединение на домашнем, затем – на национальном, а потом – на международном уровне. В итоге компания выполняет рейсы по 19 направлениям в



Нигерии, ее доля на рынке составляет более 40 %.

«Сегодня мы сфокусированы на открытии Западно-африканского региона и обеспечении связи ключевых рынков бизнеса и туризма в Гане, Сьерра-Леоне, Сенегале и Гамбии, – продолжил Арумем-Ихиде. – В международном плане компания Arık взяла на себя обязательства прежних перевозчиков. С самого начала мы были намерены не только копировать действия этих авиакомпаний, но, в отличие от них, оставаться приверженцами наших

наследия и культуры. Бренд Arık будет представлять Нигерию в мире, и я верю, что он демонстрирует лучшие достижения современной Нигерии и выделяет ее среди других стран ...

Мы приступили к созданию авиакомпании, услугами которой будут пользоваться с гордостью не только в Нигерии, но и во всем мире, – завершил он. – Сейчас наша цель – превзойти ожидания наших пассажиров в мире и продемонстрировать полномочия в качестве авиационного флагмана Нигерии и ворот в Западную Африку».

Chanchangi Airlines Congratulates ICAO on it's 37th General Assembly and The Government and People of the Federal Republic of Nigeria on their 50th Independence Anniversary



Chanchangi Airlines



Committed to providing efficient, prompt and reliable services in the industry and ensure safety for passengers and their luggage

Headquarters: Kaduna, Nigeria



Passenger and Charter Services across Africa

Компания Dana Air

Расширение спроса на услуги воздушного транспорта привлекло новых участников на нигерийский авиационный рынок. Dana Group является одним из таких участников, начинавший с фармацевтической деятельности, на базе которой он стал крупным игроком в сфере торговли и индустрии. С началом деятельности компания Dana Air входит в авиатранспортный сектор.

Видение компанией своего статуса заключается в том, что она должна быть признана и принята в авиационном сообществе как наиболее надежная и дружелюбная для клиентов нигерийская авиакомпания. По мнению главного исполнительного директора Dana Air Джеки Хатирамани, целью авиакомпании является предоставление самого высокого качества обслуживания на борту и вложение серьезных финансовых средств в обучение персонала.

«В компании Dana Air самое пристальное внимание мы уделяем нашим

сотрудникам. Для поступления в наш коллектив существуют весьма жесткие требования – с целью принять самых лучших работников, – пояснил он. – Компания Dana разработала для своих сотрудников обязательную программу постоянной переподготовки и работает сообща с компанией Iberia по ключевым вопросам в этом отношении».

Несмотря на обширность задач, компания Dana Air в ближайшие месяцы также надеется на охват большего числа нигерийских городов.

«Мы поставили перед собой задачу развития нигерийской авиационной индустрии, – отметил Хатирамани. – Мы воспользуемся экономическим ростом и будем способствовать развитию туризма».

Авиакомпания IRS Airlines

IRS Airlines продолжает оставаться стабильным и непритязательным участником нигерийского авиационного рынка с 2003 года. Сегодня эта авиакомпания является значимым и надежным эксплуатантом в аэропортах

Лагоса, Абуджи, Кано, Порт-Харкорта, Майдугури, Йолы и Энугу.

Благодаря эксплуатационной стабильности авиакомпания IRS постепенно, но уверенно перерастает в более крупного партнера на рынке авиаперевозок, совместно используя воздушные суда компаний Fokker и Embraer, а также привлекая квалифицированный технический и административный персонал из других сфер, сопряженных с индустрией.

Компания Chanchangi Airlines

С началом регулярных внутренних пассажирских перевозок в апреле 1997 года Chanchangi Airlines, сотрудничавшая с югославской Aviogenex, стала пользоваться популярностью пассажиров. Ее целью является предоставление эффективного, быстрого и надежного обслуживания отрасли. Авиакомпания выполняет ежедневные рейсы в Лагос, Абуджу, Кадуну, Порт-Харкорт и Оверри с использованием самолетов Boeing.

0700 FLY DANA

www.flydanaair.com

Come Fly With Me

Over 18 Daily Flights
5 Major Nigerian Cities

ABUJA KANO LAGOS PORT-HARCOURT UYO

*Online fares starting from **N12,600**

Smiles On!
...Always





В штат компании Chanchangi входит ряд высококлассных технических сотрудников и администраторов, прежде работавших в Nigeria Airways, а также бывших сотрудников ряда других нигерийских и международных организаций. В целом задачей Chanchangi является поддержание профессионального уровня и доверия авиапассажиров.

Компания Overland Airways

Overland приступила к выполнению внутренних регулярных пассажирских авиарейсов в 2003 году. С тех пор она старалась найти свою нишу на рынке в качестве надежного челночного оператора, не только обеспечивающего связь Абуджи и Лагоса с рядом других аэропортов, но и создавшего важную сеть маршрутов Север–Запад, включающих другие нигерийские города. В эту сеть входят: Кано, Кастина, Джос, Мина, Ибадан и Акуре, в то время как чартерные рейсы в основном обслуживают центрально- и западно-африканские направления.

Overland эксплуатирует новый парк воздушных судов, включая турбовинтовые Beechcraft и ATR.

Компания Air Nigeria

Air Nigeria начала свою работу в июне 2005 года как флагман нигерийского частного сектора, используя инструменты, обеспеченные Меморандумом понимания между Федеральным правительством Нигерии и авиакомпанией Virgin Atlantic Airways Соединенного Королевства. Компания приступила к работе одновременно с выполнением межконтинентальных и внутренних/региональных маршрутов под флагом Virgin Nigeria.

Вследствие окончательного выхода Virgin Atlantic Airways из совместного предприятия компания поменяла руководство и название на новое – Air Nigeria, а также и владельца. Согласно заявлению главного исполнительного директора Джимоха Ибрахима, компания намерена расширить свой парк к октябрю 2010 года.

Деятельность Air Nigeria полностью автоматизирована. Это первый нигерийский перевозчик, освоивший План ИАТА по счетам и финансовому регулированию (BSP), основанный на 100%-ной продаже электронных авиабилетов в Нигерии.

Компания Air Nigeria имеет весьма крепкие позиции и широкую сеть маршрутов в Западной, Центральной и Южной Африке. У нее значительные клиентура и доверие потребителей, которые главный исполнительный директор пообещал повышать и в дальнейшем благодаря корпоративной лояльности и более жестким обязательствам по предоставлению услуг.

Компания Kabo Air

Kabo Air, базирующаяся в Кано, относится к первому поколению авиакомпаний, выполняющих регулярные частные коммерческие перевозки и заложивших основу либерализации нигерийского внутреннего рынка в начале 1980-х годов. Компания выросла и заняла преобладающее положение при выполнении как внутренних, так и международных чартерных перевозок.

За последние годы компания Kabo ушла из сферы внутренних перевозок и ныне занимается выполнением регулярных межконтинентальных полетов в Каир, Дубай и Джидду, а также ежегодно обеспечивает перевозку паломников в Саудовскую Аравию, предоставляет иные чартерные услуги. Парк состоит из самолетов B-747 и других реактивных дальнемагистральных самолетов Boeing.

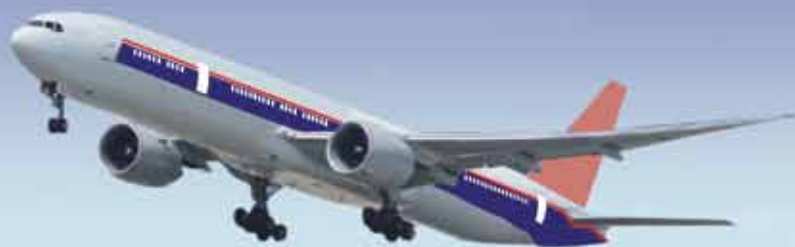
Заключение

Нигерийская авиация сегодня на подъеме. Федеральное правительство Нигерии продолжает осуществлять согласованные усилия по укреплению индустрии посредством существенных капиталовложений в обеспечение и поддержание инфраструктуры, объектов и в создание благоприятных условий для участия частного сектора через инициативы государственно-частного партнерства.

Эти усилия продолжают способствовать безопасности, эффективности и надежности нигерийского авиатранспортного сектора. Сегодняшние статистические данные показывают, что в ближайшее время темпы развития нигерийской авиации будут превышать мировые. ■

A NEW LIFT.

- Total commitment to safety
- Fleet renewal
- Non-punitive reporting system
- Zero accidents
- Zero fatalities
- Zero tolerance to violation of safety regulations



NIGERIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

Ensuring Safety and Efficiency in Air Transport and Navigation

Aviation House

P.M.B 2129, 21039, Murtala Muhammed Airport, Ikeja, Lagos, Nigeria.

Tel: 234-1-4721521, Fax: 234-1-2790421

E-mail: info@ncaa.gov.ng, Website: www.ncaa.gov.ng



Подгруппа APANPIRG ATM/AIS/SAR

5–9 июля 2010 г. прошла 20-я Конференция (ATM/AIS/SAR SG/20) Подгруппы по организации воздушного движения (ATM), службам аэронавигационной информации (AIS), поиску и спасанию (SAR), входящей в Региональную группу по аэронавигационному планированию и внедрению проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG). Принимающей стороной Конференции выступило Управление гражданской авиации Сингапура. На Конференции, участниками которой были 80 представителей от 20 государств и трех международных организаций, обсуждались проблемы в сфере ATM/AIS/SAR, включая усовершенствование структуры маршрутов ОБД (ATS) и внесение изменений в план полета. Кроме этого, участники Конференции разработали 15 проектов решений и заключений для рассмотрения на 21-й Конференции (APANPIRG/21) Региональной группы APANPIRG.



Конференция APANPIRG CNS/MET SG/14

19–22 июля 2010 г. в Джакарте (Индонезия) состоялась 14-я Конференция (CNS/MET SG/14) Подгруппы по связи, навигации и наблюдению (CNS) и метеорологическому обслуживанию (MET) Региональной группы по аэронавигационному планированию и внедрению проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG). Конференцию принимал Генеральный директорат гражданской авиации Индонезии (DGCA). В Конференции приняли участие 103 представителя от 24 государств / отраслевых управлений, Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) и Международного общества авиационной электросвязи (SITA). Конференция обсудила вопросы планирования и внедрения в сфере связи, навигации, наблюдения и метеорологического обслуживания, включая усовершенствование систем связи Авиационной фиксированной службы (AFS) и Авиационной подвижной спутниковой службы (AMS(R)S), навигации на основе характеристик (PBN), автоматического зависящего наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B), Службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) и Службы слежения за тропическими циклонами (ITCW), а также требования по обмену информацией о важных погодных явлениях (SIGMET) и оперативной информацией о погоде (OPMET). Кроме этого, участники Конференции разработали 28 проектов решений и заключений для рассмотрения на 21-й Конференции (APANPIRG/21).

От имени и по поручению генерального директора гражданской авиации Индонезии (DGCA) Герри Бапти Конференцию открыл секретарь DGCA Арфиянти Самад.

Вклад Сербии

17 июня 2010 г. на краткой церемонии в Штаб-квартире ИКАО Сербия депонировала письменное Уведомление о своем присоединении в качестве государства-пользователя к Международной программе COSPAS-SARSAT (Спутниковая система поиска и спасания терпящих бедствие судов). Программа обеспечивает точное, своевременное и надежное оповещение о приеме сигналов бедствия с выдачей информации о местонахождении источника для принятия компетентными органами Службы поиска и спасания (SAR) мер по оказанию помощи попавшим в беду людям. По заключенному 1 июля 1988 г. в Париже Соглашению, ИКАО и Международная морская организация (ИМО) являются объединенными депозитариями Международной программы COSPAS-SARSAT.



На фото, сделанном во время церемонии (слева направо): Руководитель Отделения международного сотрудничества Королевских военно-воздушных сил Дании Ове Уруп-Мадсен; директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям ИКАО Денис Уайбэк; заместитель председателя Секретариата и руководитель главных операций Секретариата Программы COSPAS-SARSAT в Монреале Черил Бертойя; заместитель генерального директора Директората гражданской авиации Сербии Горан Джовичик; руководитель Службы поиска и спасания военно-воздушных сил Сербии Милорад Джеремик.

HIGHLIGHTS

ICAO AIR TRANSPORT DATA AND ANALYSES

All information in one place.

For more information, contact: Tel: + 1 514-954-8136, Fax: + 1 514-954-6744, E-mail: eap@icao.int

AIR CARRIERS

Including Low Cost Carriers Traffic

Traffic - Commercial Air Carriers
Based on data reported to ICAO

Period	Passengers Carried - Scheduled Flights			Total
	Domestic Flights	International Flights	TRAFFIC FLOWS	
Traffic & Financials	On-Flight Origin and Destination			
Fleet / Personnel	Traffic by Flight Stage			

AIRPORTS

Traffic - International Airports

Description	Total aircraft movements (all loads)	Passengers			Direct Transit
		Embarked	Disembarked	Total	
Traffic & Financials					

ECONOMIC STUDIES AND DATABASES

- Regional Differences in International Airline Operating Economics
- Regional and Global Traffic Forecasts
- Statistical Reports
- Tariffs for Airports and Air Navigation Services
- World's Air Service Agreements

And much more ...

ICAO DATA AND ANALYSES ... THE ESSENTIAL TOOLS FOR:

- ✓ Route Development and Planning
- ✓ Air Traffic Flow Analyses and Forecasting
- ✓ Market Analyses and Strategy Development (e.g. market share, flight frequencies)
- ✓ Performance Benchmarking
- ✓ Financial and Operating Cost Analyses
- ✓ Investment Project Evaluation (e.g. privatization, IPO, due diligence)
- ✓ Air Transport Economic Studies
- ✓ Aviation Consulting Assignments



Global Aviation Data at your Fingertips

DAILY UPDATES



INFORMATION?
Contact:
eap@icao.int



The source you can trust

Проблемы и перспективы Гражданская авиация Саудовской Аравии



الهيئة العامة للطيران المدني
General Authority of Civil Aviation

История развития гражданской авиации Саудовской Аравии начинается с 1945 года, когда бывший король Абдулазиз заложил основы ныне расширяющейся и современной авиатранспортной системы страны.

За истекшее время Королевство Саудовская Аравия вывело свою авиационную индустрию в ранг высших приоритетов, постоянно поддерживая развитие отрасли воздушных перевозок, как фундаментального вкладчика в социальный и экономический процесс страны площадью 2 250 000 кв. км (что равно трети площади Европейского континента).

Для географии Саудовской Аравии характерно рассредоточение городов и деревень по двум главным направлениям: коридор с севера на юг, простирающийся более чем на 2000 км, который начинается с города Табук на севере, проходит через Джидду и заканчивается Наджраном на юге, и ось с востока на запад более 1 400 км – из Дахрана на побережье Персидского залива, через столицу Эр-Рияд, до Джидды вдоль Красного моря на западе.

В свете этой географической реальности возникла необходимость «перекинуть мосты» между соседними территориями, связать отдаленные города, деревни и регионы между собой, не говоря уже об их сообщении с внешним миром, используя самое современное из существующих средств. Как идеальное решение с целью расстановки приоритетов для страны воздушный транспорт способствовал бы большей сплоченности населения, повышению уровня жизни в городах и регионах и, в дополнение, мог бы улучшить взаимодействие с другими государствами и цивилизациями.

Движимое этими благородными побуждениями правительство Королевства занялось проблемой создания сектора

гражданской авиации в стране, что стало очевидным после того, как в пределах территории государства начал совершать полеты первый самолет. В 1949 году была создана Арабская авиационная ассоциация, а в 1953 году – опубликованы Правила гражданской авиации Саудовской Аравии, разработанные на базе действующих международных правил.

Правительство Королевства Саудовская Аравия также играло свою конкретную, жизненно важную и своевременную роль, эффективно содействуя ряду международных организаций и ассоциаций гражданской авиации, главной среди которых является Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Королевство стало одним из первых государств, официально утвердивших свое присоединение к самому важному договору в сфере гражданской авиации – Чикагской конвенции 1944 года.

Компоненты успеха авиации Саудовской Аравии

В дополнение к своей обширной территории Королевство Саудовская Аравия является уникальным в сравнении с другими странами Ближневосточного региона из-за наличия ряда факторов. Они способствуют совершенствованию авиационной индустрии на нескольких уровнях и обеспечивают Королевству статус приводного механизма социального и экономического развития. К ним относятся:

1. Особый статус Королевства в мусульманском мире

В настоящее время в мире насчитывается более 1,57 млрд мусульман, что составляет около четверти всего населения Земли. В Саудовской Аравии расположены самые почитаемые мусульманские святыни (Мекка, Медина и другие места поклонения при хадже), и приблизительно 5 млн



Хранитель двух Святынь (Его Величество король Абдулла) и Его Королевское Высочество крон-принц (принц султан Бин Абдулазиз) внимательно изучают проект развития KAIA.

приверженцев Ислама ежегодно приезжают в страну для отправления обрядов хаджа и умры. Ожидается, что после завершения крупномасштабных проектов эта цифра удвоится.

2. Высочайший уровень безопасности и политической стабильности

3. Стратегическое географическое положение

Расположенная посреди крупных континентов земного шара (Азии, Африки и Европы), маршрутная сеть гражданской авиации Королевства играет жизненно важную роль в обеспечении воздушной связи между странами Востока и Запада и привлечении в регион международных авиакомпаний.

4. Экономическая, финансовая и нефтяная мощь

Королевство является одним из главных нефтяных государств и располагает наиболее крупными запасами нефти в сравнении с любой другой страной мира. В нефтяной сектор экономики Саудовской Аравии для осуществления различных проектов и работы на объектах обслуживания привлекается около 7 млн иностранцев.

5. Местные экономические факторы

Чистые доходы среднестатистического гражданина Саудовской Аравии высоки, что позволяет ему выбирать воздушный транспорт как самое быстрое и простое средство перемещения из пункта А в пункт Б в пределах региона и всего мира. Это в свою очередь заставляет совершенствоваться индустрию воздушных перевозок страны.

6. Смелые планы развития

Государственное планирование в Королевстве производится в соответствии или с превышением текущих потребностей и будущих вызовов и основывается на ясном представлении, четко определенных целях и твердой решимости их реализовать. Это обуславливается натурой граждан Королевства, которым свойственно ставить амбициозные цели и воплощать начинания с тщательно просчитанным риском.



7. Потенциал диверсификации туристической индустрии

Кроме вышеупомянутых центров паломничества и религиозных святынь, обширная территория Королевства характеризуется разнообразием ландшафтных зон, представляющих интерес для различных видов туризма в изменяющихся климатических условиях. Королевству принадлежит

самый протяженный участок территории вдоль Красного моря (приблизительно 2400 км), что составляет около 80 % восточной части побережья этого водного бассейна – одного из самых привлекательных для туристов морей на земном шаре из-за своих уникальных свойств. В дополнение к побережью Красного моря на востоке страны находится

ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ САУДОВСКОЙ АРАВИИ (GACA)

1. Организационные функции

- Разработка и применение правил и регулятивных норм в отношении сектора гражданской авиации Королевства и авиатранспортной индустрии в целом, включая выдачу лицензий всех видов и форм на выполнение транспортных операций и предоставление вспомогательных услуг.
- Выдача лицензий летным экипажам, станциям технического обслуживания, компаниям и организациям, осуществляющим свою деятельность в этой области (в дополнение к летным школам).
- Заключение двусторонних соглашений между Королевством и другими странами.
- Разработка политики и процедур для поддержания авиационной безопасности в аэропортах, безопасности воздушного движения и стандартов эксплуатации и технического обслуживания.
- Разработка факторов, обеспечивающих прибыль аэропортов Королевства и связанных с ними объектов, сохранность капиталовложений и привлечение большего объема инвестиций..

2. Эксплуатационные функции

- Строительство, управление, эксплуатация, техническое обслуживание и развитие аэропортов гражданской авиации, их поддержка посредством внедрения проектов по инфраструктуре.
- Надзор за работой персонала аэропортов

3. Обслуживающие функции

- Создание, управление, эксплуатация и обновление аэронавигационных систем, организация воздушного движения, выдача разрешений на транзит и посадку.
- Управление, контроль и проверки, в рамках своей юрисдикции, деятельности авиакомпаний, а также национальных и международных авиатранспортных компаний, осуществляющих свою деятельность в Королевстве.



Новый проект KAIA в Саудовской Аравии.

завораживающе прекрасный участок береговой линии в 1 000 км.

Параллельно Красному морю простирается цепь красивейших гор с вершинами до 3000 м над уровнем моря. Помимо ландшафтов, эти места привлекательны еще и как очаровательные летние курорты. Пустыни Саудовской Аравии также считаются одной из самых подходящих территорий для авиационных видов спорта и рекреационной деятельности, связанной с природными условиями. В Королевстве находятся многие развалины сооружений времен древних цивилизаций, такие, как Мадаин Салих.

Исходя из этих особенностей становится очевидным, что Королевство Саудовская Аравия представляет собой обширный рынок в сфере путешествий и туризма, который в будущем может только разрастаться и активизироваться. Страна считается самой крупной среди других государств Региона, способной конкурировать в устройстве международных аэропортов

и обеспечивать большой объем воздушных перевозок. Соответственно, Королевство оказывает гостеприимство авиакомпаниям из различных государств мира, продолжает модернизировать множество объектов и создавать новые возможности для международных эксплуатантов в извлечении выгоды из высокого туристического потенциала страны.

Прогресс, построенный на достижениях

Внимательный взгляд на историю Главного управления гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) позволяет выделить целый ряд существенных достижений. Они были скоординированы, выстраивались путем последовательных мер при наблюдении широких кругов мирового сообщества гражданской авиации и обеспечили прогресс в отрасли, в сферах науки, технологии и управления. Общеизвестно, что авиационная индустрия страны характеризуется быстрыми и динамичными изменениями. GACA

стратегически развивала эти изменения, делая их необходимыми и характерными для Королевства.

Некоторые из главных достижений можно в общих чертах разделить на следующие четыре категории по важности и соответствию уровню прогресса, демонстрируемого государством в последнее время:

Наиболее развитая сеть аэропортов на Ближнем Востоке

Королевство преуспело в строительстве и эксплуатации крупнейшей на Ближнем Востоке сети аэропортов. Сеть включает 27 аэропортов, четыре из которых являются международными и семь – региональными, работающими в режиме международных аэропортов в сезоны пиковой загрузки. Королевство эксплуатирует также 13 аэропортов внутренних авиалиний.

Все эти объекты построены на основании тщательного анализа их целесообразности с учетом многочисленных факторов, в том числе: плотности населения в каждом районе, взаимозависимости между данным районом и другими районами, а также связанных с этим объемами экономической и туристической деятельности. Аэропорты снабжены самыми современными системами и оборудованием в соответствии с требованиями международных стандартов и спецификаций. Подготовку планов строительства GACA осуществляло с глубокой проработкой, направленной на обеспечение аэропортам возможности высочайшего качества обслуживания пассажиров и





Mobile phone and internet services now available onboard our new Airbus A330s



Onboard our new Airbus A330 aircraft you will find many benefits and services to enjoy. For the first time, you can use your mobile phone and browse the internet and complete your tasks easily during your flight.

Sit relaxed on our comfortable seats in a quiet cabin and enjoy a wide variety of programmes with our state-of-the-art entertainment system.

www.saudiairlines.com



SAUDI ARABIAN AIRLINES
الخطوط الجوية العربية السعودية

A New Era

удовлетворение самых строгих стандартов в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности.

Общий объем финансовых инвестиций правительства Королевства в поддержку инфраструктуры гражданской авиации приближается к 27 млрд долл. США, что ясно демонстрирует, насколько щедры эти траты в сравнении с тратами многих других государств. Это способствовало превращению аэропортов Королевства в динамичные культурные и урбанистические центры. После завершения строительства через аэропорты Саудовской Аравии проходит постоянно увеличивающийся поток воздушных перевозок, и общее количество прибывающих, отбывающих и транзитных пассажиров, обслуженных аэропортами Королевства в 2009 году, достигло 44,3 млн. Для сравнения: в 1999 году эта цифра составила 28,7 млн. Аналогично, общий объем грузовых авиаперевозок в 2009 году достиг 53 623 т по сравнению с 47 173 т в 1999-м.

На конец 2009 года аэропорты Королевства привлекли около 60 международных авиаперевозчиков дополнительно к другим перевозчикам, обслуживающим специальные рейсы в периоды хаджа и умры. Аэропорты Саудовской Аравии извлекают прибыль из этих увеличений объема грузовых и пассажирских перевозок, тогда как, по данным статистики ИКАО и Международного совета аэропортов (ACI), большинство остальных аэропортов мира в те же периоды несут убытки. Это ясно подтверждает, что рынок авиапутешествий в стране сейчас вырос – вслед за динамичностью авиакомпаний и все возрастающим потоком воздушного движения.

Квалифицированный персонал

Этот аспект GACA четко выделяло в качестве приоритета с первых дней авиации Саудовской Аравии в целях эффективной подготовки большого количества квалифицированных специалистов для авиатранспортного сектора Королевства. В списке приоритетов эта задача заняла самую верхнюю позицию, так как стало очевидно, что образование и переподготовка персонала для воздушного транспорта страны – главное условие достижения стратегических целей.



Королевский терминал в Международном аэропорту им. короля Фахда в восточном регионе Королевства.

GACA всегда придерживалась твердого убеждения в необходимости развития системы подготовки кадров, которая обеспечивала бы воздушный транспорт Королевства умелыми, владеющими «ноу-хау», эффективными специалистами с высоким потенциалом, способными демонстрировать и передавать другим свой профессиональный опыт, мастерство и знания в области технологии и эксплуатации. Деятельность в этом направлении началась сразу же, приобрела разные формы и достигла таких больших успехов, что их все невозможно обозначить в короткой статье. Для понимания хотя бы общей картины остановимся на следующих достижениях:

- В 1962 году в Джидде был открыт технический институт для подготовки специалистов по управлению воздушным движением, навигационным средствам связи, техническому обслуживанию навигационных систем, противопожарным и спасательным системам и метеорологии.
- В 1966 году еще один институт был открыт в Дахране, в восточном районе страны. Институт специализируется на техническом обслуживании радиоэлектронного навигационного оборудования.
- За этим последовало создание ряда дополнительных центров обучения.
- GACA направляет значительное количество нанятых сотрудников, прибывших в Королевство из-за рубежа,

на обучение и профессиональную подготовку в специализированные университеты и институты Соединенных Штатов, Канады, Соединенного Королевства, Германии, Франции и других стран. Этот процесс никогда не прерывался со времени возникновения гражданской авиации в Королевстве.

В результате указанных и многих других усилий страна стала располагать обученными, квалифицированными и лицензированными национальными кадрами и в значительной степени подпитываться профессиональным опытом, воспринимаемым от развитых стран. В свою очередь это послужило приводным механизмом для удовлетворения потребностей страны в приобретении и эксплуатации самых современных систем и оборудования, а также для передачи специальных знаний другим сотрудникам. В осуществлении этих мер нельзя недооценивать роль ИКАО.

В свете грандиозных достижений сектора гражданской авиации Королевства в течение последних десятилетий, не говоря уже о потребности современного воздушного транспорта решать проблему постоянно возрастающего дефицита квалифицированного персонала, Институт технической подготовки Саудовской Аравии в Джидде был недавно преобразован в более технически ориентированную передовую учебную академию, называемую теперь Саудовской академией гражданской авиации.



Proudly introducing passengers from around the world to the Kingdom of Saudi Arabia

The Middle East witnessed the highest air passenger growth in the world in 2009—a testament to the Region's strategically placed hubs. Saudi Arabia particularly, featuring the largest economy in the Middle East and a rapidly-growing population, has the potential to achieve remarkable growth in this sector.

Strategic Fleet and Operational Growth

Two years ago, SAA reached major deals with Airbus and Boeing regarding the purchase of 82 new aircraft. In May 2010 it migrated its reservations services to the Amadeus passenger management system, allowing its travellers to take advantage of complete e-ticketing and e-payment systems through the convenience of online access.

SAA operates more than 450 flights daily to 80 destinations. It has an on-time performance rate of 85 percent—far ahead of many leading airlines in the world. SAA will eventually increase its flight frequency and number of destinations based on the results of an ongoing visibility study. It is presently focused more intently on improving services to its existing destinations.

Ensuring Customer Loyalty and Satisfaction

SAA manages a loyalty programme known as ALFURSAN. It is a unique value-offering providing SAA frequent flyers with a wide-range of benefits and privileges, including car rental discounts, credit card bonus programmes and discounts at world-class hotels.

Looking toward the Future

SAA began important privatization efforts in 2006, including its Catering and Cargo activities. An agreement with Al-Ahli Capital and Morgan Stanley was signed in March of this year regarding the airline's Aviation Unit, and its Ground-handling and Maintenance Services are also now undergoing a privatization review.

SAA's goal is nothing less than to become a Top-10 carrier. Its current slogan translates simply as "New Era", and the airline is effectively balancing its efficiency and safety priorities as it moves forward during this new phase in its success, re-shaping its corporate structures and modernizing its fleet and operations for the challenges ahead.



الخطوط الجوية العربية السعودية
SAUDI ARABIAN AIRLINES

Эта эволюция стала результатом реализации комплексного плана, разработанного в сотрудничестве с аккредитованными и специализированными национальными и международными институтами, в том числе французским Thales University, Французской академией гражданской авиации, Институтом пожарного дела в Техасе, компанией French Civil Pool F&R и ИКАО.

Главнейшей из целей этого проекта было решение проблемы нехватки персонала для GACA, аэропортов Королевства, а также предприятий страны, осуществляющих аэронавигационное обслуживание. Проект также предусматривал повышение стандарта требований к способностям и квалификации имеющихся работников по найму GACA до уровня, соответствующего международным системам и стандартам в сфере гражданской авиации, с тем чтобы более эффективно поддерживать безопасность полетов и авиационную безопасность в воздушном пространстве Королевства.

Академия осуществляет четыре типа обучения: базовая подготовка, подготовка с выдачей диплома о высшем образовании, переподготовка с целью повышения квалификации и подготовка для получения лицензии. Предлагаемые Академией направления специализации включают все профессии в областях управления воздушным движением, технического обслуживания навигационных систем, пожарной защиты и спасания, авиационной безопасности, эксплуатационной безопасности и владения профессиональным английским языком.

Безопасность полетов и авиационная безопасность

Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности – фундаментальная задача всех партнеров по отрасли в мировой системе гражданской авиации.

Сознавая важность этой проблемы и полностью отдавая себе отчет в том, что индустрия не может процветать и устойчиво развиваться, если не гарантируются безопасность полетов и авиационная безопасность пассажирам, воздушным судам и аэропортам, правительство Саудовской Аравии в лице GACA утвердило стратегию,

направленную на установление баланса между выработкой эффективных правил и программ по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, с одной стороны, и упрощением формальностей проездных процедур – с другой, чтобы обеспечить пассажирам максимальные преимущества путешествия, которое должно быть комфортным и приятным, насколько это возможно.

Для решения этой задачи GACA осуществило ряд проектов, процедур и инициатив, которые можно свести к следующим пунктам:

- Строгое исполнение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) ИКАО по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации не только в отношении процедур, но также и строительства аэропортов, развития инфраструктуры, эксплуатации, технического обслуживания и предоставления услуг. GACA учредило новые специализированные отделы по мониторингу соответствия правилам и нормам в сфере безопасности полетов, в частности – собственный Отдел контроля безопасности полетов и качества.
- GACA в настоящее время привлечено к процессу внедрения современной системы авиационной безопасности в рамках утвержденного Проекта по защите аэропортов Королевства. Предусмотренные Проектом исследования и требуемые технические, охранные и инженерные спецификации разработаны в сотрудничестве с совместным предприятием, образованным из U.S. Trans Secure Company и национального партнера. Это совместное предприятие уже приступило к работе и по ее завершении представит результаты в вышестоящие инстанции для утверждения.
- GACA учредило проект строительства Поисково-спасательного центра (SAR), который должен базироваться в Джидде и выполнять операции, получая информацию от сети спутниковой связи. Этот получивший международное признание проект нацелен на спасение жизни и имущества людей с использованием новейших технологий. Он привязан к Международной

организации по поиску и спасанию и охватывает девять арабских государств, включая Кувейт, Бахрейн, Катар, Оман, ОАЭ, Ливан, Сирию, Иорданию и Йемен.

- Эффективное партнерство и сотрудничество с различными организациями и странами по всем мероприятиям и программам через комитеты по вопросам авиационной безопасности и безопасности полетов гражданской авиации. Например, Королевство является активным членом Комитета по безопасности гражданской авиации ИКАО, и GACA выступило в качестве принимающей стороны 2-й Международной конференции по авиационной безопасности в арабских странах, прошедшей в Джидде под девизом «Вместе преодолеем угрозы авиационной безопасности». Кроме этого, Королевству удалось укрепить взаимное сотрудничество в области авиационной безопасности с рядом государств путем заключения двухсторонних соглашений. Это способствовало в прошлом и станет содействовать в будущем повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в Ближневосточном регионе.

Кроме этого, стоит упомянуть, что аэропорты Королевства были обследованы ИКАО в рамках реализации Универсальной программы проверок организации контроля за безопасностью полетов – УППКБП (USOAP) и степень их соответствия стандартам была признана равной 98 %, в то время как международный показатель в среднем составляет 72 %.

Крупномасштабные проекты развития

Вследствие возрастающих темпов увеличения объемов воздушных перевозок через аэропорты Королевства GACA убедилось в необходимости утверждения ряда проектов развития аэропортов страны, чтобы аэропорты адаптировались к этому росту и повысили стандарты при оказании соответствующих услуг.

GACA утвердило также проекты строительства новых аэропортов с общей оценочной стоимостью 8,3 млрд долл. США. Ниже приводится краткая сводка наиболее важных проектов.



Аэропорт Янбу им. принца Абдулмохсена на западном побережье Королевства Саудовской Аравии.

1. Проект развития Международного аэропорта им. короля Абдулазиза (KAIA)

Главная цель проекта – справиться с возрастающим объемом воздушных перевозок и соответствовать уровню технических достижений в мировой индустрии гражданской авиации. Первый этап реализации проекта предусматривает увеличение пропускной способности аэропорта KAIA с 14 млн пассажиров в год до ежегодных 30 млн к концу 2013 года. Затем, после завершения Третьего этапа проекта, среднегодовую пропускную способность предполагается довести до 80 млн пассажиров. В проект включено строительство ряда важных сооружений, в том числе, но не ограничиваясь ими:

- **Комплекс пассажирских терминалов:**
Это колоссальный комплекс общей площадью 678 000 кв. м. Он позволит всем авиакомпаниям работать под одной крышей. Конструкцией предусмотрено расположение выходов на перрон близко от зон оформления вылета с возможностью размещения рядом большого количества мест для стоянки воздушных судов. Также предусматривается построить рельсовую дорогу для перевозки пассажиров между терминалами.
- **46 выходов на перрон:**
Эти выходы будут соединяться с комплексом терминалов 96 телескопическими трапами, которые смогут обслуживать воздушные суда самых разных конфигураций и размеров, включая A380. Конструкции выходов на перрон придана большая гибкость, с тем чтобы их можно было использовать как для международных, так и для внутренних рейсов в зависимости от эксплуатационных требований.
- **Парковочные сооружения:**
Аэропорт KAIA после завершения Первого этапа строительства будет способен вместить 12 800 единиц транспорта, а в будущем эта цифра составит 26 000. Часть стояночной инфраструктуры аэропорта, предназначенная для кратковременной парковки автомобилей, расположена перед Комплексом пассажирских терминалов. Парковочные площадки и зоны терминалов соединены между собой движущимися тротуарами, что обеспечивает легкость перемещения пассажиров от автомобилей в зоны оформления

вылета внутри комплекса. Предусмотрена также и зона для длительной стоянки с меньшей оплатой.

- **Обширный грузовой комплекс аэропорта:**
По завершении Первого этапа строительства пропускная способность грузового комплекса составит 1 млн тонн в год.
- **Новый контрольно-диспетчерский пункт управления воздушным движением:**
Оборудован новейшими аэронавигационными системами и системами связи.
- **Новые ВПП, рулежные дорожки и перроны:**
Способны принимать крупногабаритные воздушные суда нового поколения, в дополнение к очень большому количеству стандартных воздушных судов.
- **Новые дороги и мосты:**
Для обеспечения легкого подъезда и выезда Комплекс пассажирских терминалов будет оборудован сетью дорог и мостов, соединяющей аэропорт с двумя скоростными шоссе Джидды.
- **Железнодорожная станция:**
Это сооружение свяжет аэропорт с Меккой и Мединой регулярным движением скоростных экспрессов, что принесет большие удобства пассажирам, в том числе и тем, кто приезжает для умры. Будет также организовано движение легких поездов между аэропортом и пригородом Джидды.
- **Интегрированные системы безопасности полетов и авиационной безопасности:**
Соответствие самым современным международным спецификациям и стандартам.
- **Станции и системы энерго- и водоснабжения.**
- **Современные системы табло информации о рейсах (FIDS).**
- **Современные устройства выдачи багажа.**
- **Новое топлиохранилище.**

Архитектурный проект KAIA:

Архитектура аэропорта выдержана в исламском стиле, что согласуется с природными особенностями Саудовской Аравии.

Возможности инвестирования в KAIA:

В соответствии с Генеральным планом аэропорта KAIA на Первом этапе строительства общая площадь зоны для коммерческих инвестиций внутри комплекса пассажирских терминалов составляет 51 700 кв. м. Еще 6,5 кв. км снаружи комплекса пассажирских терминалов отводится для размещения целого ряда связанных с аэропортом коммерческих предприятий. Это предоставляет широкие возможности вложения капитала для частного сектора и сводится к следующему:

- Возможность инвестирования в предприятия, интегрированные с авиатранспортной индустрией: рынки беспрошальной торговли, институты авиационной ориентации, отрасли легкой промышленности, работающие на индустрию.
- Возможности инвестирования в предприятия обслуживания общего назначения: гостиницы всех категорий, центры охраны здоровья, торговые, рекреационные и культурные центры, бизнес-офисы и бизнес-центры, выставки, музеи, производство светотехнической и радиоэлектронной техники.



» Over 30 major
airport projects
completed to date...

Saudi Binladin Group provides complete solutions for aeronautical infrastructure projects, regardless of location, scope, or complexity.

From turnkey airports to terminal and runway renovations, we possess the know-how, expertise and resources to meet and exceed your expectations.

When selecting your next infrastructure development partner, rely on our extensive experience to consistently support your goals.



*We Design, Build,
Operate and
Maintain Airports.*

مجموعة بن لادن السعودية
SAUDI BINLADIN GROUP



www.sbg.com.sa

2. Новые аэропорты внутренних авиалиний

В настоящее время аэропорты внутренних авиалиний Королевства находятся в стадии реализации ряда проектов развития. Некоторые из проектов предусматривают по существу строительство новых аэропортов, другие – радикальную реконструкцию. Третья категория касается реконструкции меньших масштабов, направленной на адаптацию к растущему объему перевозок и другому перспективному спросу. GACA осуществляет проекты строительства новых аэропортов, таких, как:

- **Аэропорт им. принца Абдула Маджида Бин Абдулазиза в Уле:**
Это сооружение уже на 90 % завершено, и в конце 2010 года, как ожидается, должно состояться открытие аэропорта. По приблизительной оценке, общая стоимость строительства достигнет 42,2 млн долл. Пропускная способность аэропорта составит 100 000 пассажиров в год, он сможет одновременно обслуживать сразу три самолета.
- **Новый региональный аэропорт им. короля Абдуллы Бин Абдулазиза в Джизане:**
Этот аэропорт сооружается в новом месте. В качестве первого шага строительства в настоящее время проводится тендер на разработку Генерального плана и рабочей документации нового аэропорта. Бюджет проекта составляет 2,7 млн долл.

- **Новый аэропорт Таиф:**
Аэропорт будет построен в новом месте. Компетентные органы GACA сейчас изучают поступившие предложения по вариантам Генерального плана и соответствующей рабочей документации строительства. Ориентировочная стоимость проекта – 5,9 млн долл.

3. Проекты радикального обновления внутренних аэропортов

- **Аэропорт Неджран:**
В настоящее время выполняется крупный проект строительства новых пассажирских терминалов с пропускной способностью 1,4 млн пассажиров в год, нового перрона, на котором смогут разместиться четыре самолета одновременно, а также развития новых инженерных служб и соответствующей аэропортовой инфраструктуры. Проект стоимостью 84 млн долл. на сегодня выполнен на 35 %.
- **Аэропорт Табук:**
В настоящее время в аэропорту выполняется крупный проект по строительству пассажирских терминалов с пропускной способностью 1,3 млн пассажиров в год, а также развитию новых инженерных служб и соответствующей аэропортовой инфраструктуры. Стоимость – 60,5 млн долл., выполнен на 90 %.

4. Проекты расширения и обновления

Проекты выполняются в 8 аэропортах: Баха, Рафха, Шарорра, Хаса, Таиф,

Веджх, Куассим и Хаил. Сюда входит расширение и обновление пассажирских терминалов и ряда важных объектов. Общая стоимость этих проектов составляет около 16,6 млн долл. Согласно общему плану по указанным проектам и временным рамкам на сегодня выполнено 85 % соответствующих разработок.

5. Подготовка генеральных планов для ряда внутренних аэропортов

Сюда входят 16 внутренних аэропортов: Абха, Биша, Хаса, Джоуф, Куассим, Баха, Вади Эддавасир, Шарорра, Веджх, Тураиф, Рафха, Давадми, Квайзома, Хаил, Аррар и Куарайат. Более детальная проработка этих планов касается аэропортов Хаил, Аррар и Куарайат. Бюджет этих проектов составляет 8 млн долл., проекты выполнены на 35 %.

Модернизация аэронавигационного обслуживания и инфраструктуры

Одним из главных приоритетов GACA являются аэронавигационные системы, в первую очередь дающие преимущества при эффективном оснащении и эксплуатации воздушного пространства, обеспечивающих как безопасность полетов, так и эффективность авиационной системы Королевства.

Управление твердо применяет и следует всем соответствующим SARPs ИКАО и активно участвует в работе многих международных специальных групп по исследованию, касающемуся повышения



Проект новой автомобильной стоянки в Международном аэропорту им. короля Абдулазиза.

... A **star** shines

Since its inception in 1999, National Air Services Group (NAS) has grown into one of the leading Aviation Service Groups in the Middle East; and today is soaring to new heights with nasair, NASTECH and NASJET - the three wings of fame from its group.

Commitment to delivering uncompromised service and setting new standards in terms of safety and performance is what has helped NAS Group to be a cut above the rest. So expect nothing but a world-class experience every time you take off with NAS.

NASTECH



NASJET



الوطنية للخدمات الجوية (ناس)
National Air Services (NAS)

технических стандартов, связанных с аэронавигационными системами. Аэронавигационные системы Королевства Саудовской Аравии постоянно обновляются для обеспечения их сегодняшнего соответствия и, по возможности, готовности к применению всех новых технических разработок, появляющихся в этой области. Для достижения этой цели Управление за последнее время выполнило ряд проектов. Среди них:

1. Два проекта регионального диспетчерского центра – в Джидде и Рияде:

Проект решает вопросы растущего числа самолетов, использующих воздушное пространство Королевства. За последние годы эта цифра удвоилась, что вызвало необходимость строительства двух региональных центров по контролю и направлению низколетящих самолетов (от 15 000 до 29 000 футов). Второй центр был сооружен в Рияде для управления воздушным движением на высотах, превышающих 29 000 футов. Проект стоимостью 58 млн долл. был выполнен.

2. Проект навигационных систем связи для региональных диспетчерских центров в Рияде и Джидде:

Целью проекта является усовершенствовать и заменить навигационные системы связи, обеспечивающие два диспетчерских центра голосовой связью. Для этого выбрано 74 региональных центра. Стоимость проекта – 1,5 млн долл.

3. Проект обновления навигационных систем связи:

Целью проекта является обновление и замена навигационных систем связи и диспетчерских пунктов в аэропортах, оборудованных такими пунктами, а также обновление 34 станций дистанционной связи «земля–воздух» (RCAG), 17 станций цифровой навигационной связи и 13 прогрессивных цифровых систем передачи для автоматической передачи информации в районе аэродрома (D-ATIS) во всех аэропортах Королевства. Проект выполнен на 90 %, его предположительная общая стоимость составляет 21,3 млн долл.

4. Проект замены радиолокационных (РЛ) систем в аэропортах KAIA и KKIA:

Этот проект охватывает современные РЛ-системы (PSR/SSR); его цель – замена устаревших компонентов и использование преимуществ прогрессивных технологий, применяемых в региональных диспетчерских центрах в Рияде и Джидде. Новая сеть обеспечивает полный контроль зоны маневрирования и захода на посадку в соответствии с применяемыми стандартами ИКАО. Проект был выполнен за 13,5 млн долл.

5. Системы посадки по приборам / дальномерное оборудование (ILS / DME):

Проект подразумевает замену устаревшего оборудования в большинстве аэропортов Королевства на 24 новые системы, которые обеспечивают безопасные взлет и посадку даже в самых сложных погодных условиях (при крайне низкой вертикальной и горизонтальной видимости). Проект выполнен на 97 %, его стоимость составляет 13,5 млн долл.

6. Проект навигационных систем управления полетом VOR/DVOR/TACAN/DME:

Эти системы обеспечивают полет самолета в сложных погодных условиях, позволяя определять его местоположение и расстояние до ближайших аэропортов. В большинстве

аэропортов и военных авиабаз было заменено более чем 40 систем на самые современные. Стоимость выполненного проекта – 11 млн долл.

7. Системы дистанционного управления установкой аэронавигационного обслуживания:

Проектом предусмотрены передовые системы управления, обеспечивающие дистанционный доступ и управление системами навигации в различных пунктах Королевства. В случае отказа специальные дисплейные устройства, установленные в Центре управления техническим обслуживанием Джидды, обеспечивают немедленное проведение техобслуживания.

8. Применение глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS):

Система оказывает помощь в рекогносцировке при неточных заходах на посадку, помимо предоставления услуг передовой системы для управления, оповещения, уведомления, регистрации и извещений NOTAM. Проект включает высокопрофессиональную подготовку специалистов для GACA по разработке, выпуску и распределению авиационных бюллетеней и процедур. Проект выполнен на 63 %.

9. Международный аэропорт в Медине им. принца Мухаммеда Бин Абдулазиза (PMA-APP):

Этот новый центр обладает современной радиолокационной системой для управления маневрированием и заходом на посадку в районе аэродрома (TMAR), повышающей новую роль аэропорта в качестве полностью международного объекта. Стоимость выполненного проекта составляет 13,5 млн долл.

10. Проект Радиолокационного центра гражданской авиации (CARC):

Один из наиболее значимых проектов GACA. Эксплуатация сети радиолокационных систем гражданской авиации позволит GACA обеспечить максимальную безопасность полетов, повышение пропускной способности и эффективности использования воздушного пространства в каждом регионе Саудовской Аравии. Проект выполнен на 15 %, его конечная стоимость – 60 млн долл.

Международные и региональные отношения

С начала 1940-х годов Королевство Саудовской Аравии заняло ясную позицию в международных органах по вопросам гражданской авиации. За это время оно поддержало многие международные организации и участвовало в создании некоторых из них. Оно также эффективно участвовало в разработке стратегических рабочих планов этих организаций и содействовало их принятым программам и проектам.

Кроме этого, GACA принимает активное участие в работе конференций и семинаров, проводимых этими организациями. Оно сыграло важную роль в работе многих специализированных комитетов, которые, по его мнению, существенно влияют на деятельность международного сообщества в целом и авиационной индустрии в частности. В свою очередь это заставило GACA пойти на укрепление сотрудничества с зарубежными странами и международными и региональными авиатранспортными организациями. Самыми главными среди них являются ИКАО и АСІ.

Наиболее значимые инициативы и достижения GACA на международном и региональном уровне – следующие:

1. Королевство предоставляет технических специалистов и свои рабочие документы в Комитеты Ближневосточного бюро ИКАО (MID) и соответствующие комитеты ИКАО: это, в частности: Аэронавигационные комитеты, Комитеты по авиационной безопасности, Комитеты по формулировкам и дипломатическим конференциям и Комитеты по упрощению формальностей. Очень важной является Ближневосточная региональная группа по аэронавигационному планированию и внедрению проектов (MIDANPIRG), а также ряд подчиненных ей групп, например группа по системам CNS/ATM и RNP.
2. В знак признания деятельности Королевства ИКАО выбрала его для участия в работе групп экспертов, таких, как Группа по авиационной безопасности, Группа экспертов по взрывчатым веществам, Группа экспертов по связи, Мобильная аэронавигационная группа, Группа по автоматическому управлению, Группа экспертов по развитию вторичных РЛС наведения, Группа по предотвращению катастроф, Группа специалистов-разработчиков по машиночитываемым паспортам и визам, Группа по перспективной аэронавигации.
3. GACA также имеет совместные соглашения с Федеральным управлением гражданской авиации (FAA) США. Наиболее важными областями этого сотрудничества являются стандарты, спецификации и

обучение по вопросам безопасности полетов, летной годности и подготовки пилотов-инспекторов.

4. Посредством постоянных усилий, прилагаемых представителями Королевства, при сотрудничестве с рядом арабских стран – членом ИКАО арабский язык был признан официальным языком этой престижной Организации.
5. Королевство было выбрано уже в девятый раз в качестве члена Совета ИКАО (Часть II). Ожидается, что Королевство в очередной раз с успехом пройдет выборы в Совет в сентябре-октябре 2010 года.
6. С момента присоединения к ИКАО Королевство участвовало в совещаниях Генеральной ассамблеи, проводимых каждые три года, на которых определяются приоритеты Организации, принимаются рабочая программа и следующий трехлетний бюджет.
7. Кроме этого, Королевство оказывает значительную финансовую поддержку программам ИКАО. Например, в мае 2010 года Королевство внесло 152 508 долл. на Программы проверок в области безопасности полетов и авиационной безопасности. В августе 2008 года Королевство внесло 250 000 долл. в качестве поддержки Комплексного регионального плана внедрения проектов по безопасности полетов в Африке (AFI-плана).
8. В начале мая 2010 года вице-президент GACA по связям с международными организациями Его Высочество принц Турки Бин Файсал Аль Сауд был избран первым заместителем главного

исполнительного директора Регионального совета ACI по Азиатско-Тихоокеанскому региону.

9. В начале 2009 года Его Высочество принц Турки был избран полноправным членом Всемирного правления ACI, состоящего из 29 представителей пяти региональных бюро. Срок членства составляет три года.
10. В ходе проведения 14-й Конференции CANSO в Осло (Норвегия) в июне 2010 года Королевство было избрано в качестве члена Исполнительного совета организации. Это избрание стало знаком признания статуса и роли Королевства в модернизации своей системы аэронавигационного обслуживания. Перед этим, в январе 2010 года, на 2-й Конференции CANSO в Дубае Президент GACA был избран главным исполнительным директором Комитета по гражданской авиации CANSO по Ближнему Востоку как председатель Комитета.
11. Королевство стало одним из главных учредителей Арабской организации гражданской авиации (АОСА), и Его Превосходительство президент GACA возглавлял работу Исполнительного совета в течение двух заседаний. Кроме того, представитель Саудовской Аравии Абдулла Муглад был первым главным исполнительным директором АОСА.

Стратегические преобразования

В 2004 году Совет министров Саудовской Аравии одобрил резолюцию, призывающую к преобразованию полномочного органа гражданской авиации страны (PCA) в финансово и

Компания Nasair: все внимание пассажирам

Nasair является первой и наилучшей авиакомпанией в Саудовской Аравии, выполняющей как внутренние, так и международные рейсы, применяя принцип низкочастотных перевозок. Созданная в феврале 2007 года, авиакомпания сегодня выполняет полеты по 27 маршрутам как в Саудовской Аравии, так и за рубежом. Ежедневно выполняется более 400 рейсов. Современный парк воздушных судов состоит из Airbus A320 и Embraer E190/195, что представляет уникальную возможность использовать «самый молодой» парк на Ближнем Востоке.

По-арабски «nas» означает народ. Компания Nasair всегда следует принципу фокусироваться на пассажирах: электронное оформление авиабилетов, простое и эффективное, – в помощь пассажирам, на выбор – еда и напитки во время полета.

Как отмечено, компания Nasair работает на основе принципа «разумного перевозчика». Она старается предоставлять приемлемые услуги, конкурентоспособные и упрощенные тарифные схемы (единый класс), своевременные вылет и прибытие. Чем раньше приобретается билет компании Nasair, тем дешевле он стоит. Целью авиакомпании всегда является обеспечение ее пассажирам простоты, эффективности и доступности.



административно независимый общий орган, работающий на коммерческой основе. Это стало шагом вперед на пути либерализации авиационного сектора гражданской авиации Королевства и его уверенности в получении собственной прибыли, покрывающей эксплуатационные и инвестиционные затраты, – процесса преобразований, который приведет к улучшению финансовых результатов и сфокусирует внимание на услугах потребителям. Новый орган стал называться Главное управление гражданской авиации (GACA).

Был предпринят ряд инициатив по улучшению качества предоставляемых услуг, эффективности затрат и превращению гражданской авиации Саудовской Аравии в сектор, более привлекательный для частных инвестиций.

Стратегические планы

Преобразование гражданской авиации Саудовской Аравии потребовало осуществление 10-летнего стратегического плана, включающего в себя два подплана, со следующими задачами:

- Преобразование Саудовских аэропортов в независимые компании, находящиеся во владении холдинговой компании GACA, с целью улучшения финансовых показателей и повышения качества услуг.
- Превращение KAIA в Джидде в узловой аэропорт.
- Способствование максимальному росту прибыли аэропортов.
- Создание фонда по развитию аэропортов и финансированию убыточных аэропортов.
- Преобразование Саудовских авионавигационных служб в независимую корпорацию, которая сбалансирует цели безопасности полетов и рентабельности.
- Улучшение стандартов безопасности полетов и обслуживания во всех аэропортах.

Результаты преобразований

1. Проекты развития комплекса терминалов аэропорта KAIA в Джидде для обслуживания паломников, совершающих обряды хаджа и умры: Крупный проект, заверченный в конце 2009 года, сможет обеспечить обслуживание возрастающего числа паломников в ближайшие 20 лет. Проект выполнен с использованием ВТО-системы (Строительство – Передача – Эксплуатация) совместным венчурным предприятием, в состав которого входят саудовская компания и французская компания ADPI, специализирующаяся на строительстве и эксплуатации аэропортов. Проект стоимостью 246 млн долл. смог снять все эксплуатационные проблемы и поднять качество услуг. Указанное совместное предприятие будет эксплуатировать комплекс в течение 20 лет.
2. Проект развития Международного аэропорта в Медине им. принца Мухаммеда Бин Абдулазиза: GACA предприняло ряд шагов по выполнению этого проекта на основе ВТО-системы при содействии IFC. Передача проекта ожидается к концу 2010 года. Аэропорт станет первым, приватизированным частным сектором. В него вложено около 1,2 млрд долл. Ожидается, что пропускная способность аэропорта увеличится до 12 млн пассажиров в год.
3. Проект аэропортов-сити: В целях принятия этой системы GACA заключило контракт с IFC по подготовке необходимых исследований для строительства таких городов в четырех международных аэропортах, начиная с KAIA и двух объектов в Джидде. Он будет осуществляться двумя компаниями-инвесторами. Ожидается, что бюджет только для KAIA составит 2,5 млрд долл.
4. Управление международными аэропортами: GACA наняло две международные

управляющие компании: немецкую Fraport – для управления KAIA и KKIA и Shangi Company – для управления KFIA на востоке страны. По условиям контрактов эксплуатационные процедуры и методы будут соответствовать международным нормам, основанным на характеристиках. Будет начато проведение ряда обучающих программ для улучшения навыков и знаний персонала аэропортов.

Целью контрактов является повысить уровень обслуживания и получить соответствующую долю рынка авиаперевозок. Это будет способствовать постепенному переходу аэропортов из общественного сектора в финансово и административно независимые организации, опирающиеся на собственные инвестиции и прибыли. Затем все три компании станут независимыми частными компаниями.

5. Лицензирование новых авиаперевозчиков GACA выдало необходимые лицензии трем новым авиаперевозчикам (NAS, SAMA, и Al wafar). Эти три компании считаются низкочастотными перевозчиками, которые позволяют расширить возможности путешествовать и упростить формальности для граждан Саудовской Аравии и гостей, приезжающих в Королевство. GACA открыло двери для заинтересованных инвесторов.

Отдел защиты потребителей

Новый отдел защиты потребителей, специально сфокусированный на вопросах авиации, был создан для рассмотрения вопросов контрактных взаимоотношений пассажиров и авиакомпаний. С момента своего создания новый отдел успешно решил ряд спорных вопросов и проблем, возникших между перевозчиком и пассажирами. ■

AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

The Best Choice



Set to work in over 150 airports in America and Africa

DBMET Meteorological Data Bank

DBESS Equipments, Systems & Services Data Bank

AeroBilling Airport Services Billing

<ComGate> AFTN/AMHS Gateway

DBAIS AIS Data Bank

AMHS User Agent



Software developed under ISO 9001:2008 Certification by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com