

Аэронавигация №6²⁰¹²₍₂₇₎

Издается под эгидой Координационного Совета «ЕВРАЗИЯ»



Министр транспорта
России
в Московском центре

Научно-практическая
конференция
в Санкт-Петербурге

Авиация Узбекистана —
достижения
и перспективы

THALES

WE MAKE THE WORLD SAFER

THALES INTERNATIONAL

17, Fonvizina Str., 050051, Almaty, Kazakhstan

tel.: +7 727 258 81 61

+7 727 263 02 08

fax: +7 727 258 20 58



Генеральным директором Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» назначен Моисеенко Игорь Николаевич.

Редакция журнала «Аэронавигация» поздравляет Игоря Николаевича с высоким назначением и желает больших успехов на новом поприще!

Совещание в МЦ АУВД



26 ноября проведено выездное совещание в новом центре управления полетами под председательством министра транспорта РФ Максима Соколова. На встрече присутствовали заместитель министра транспорта Валерий Окулов, глава Росавиации Александр Нерадько, генеральный директор ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей» Владислав Меньщиков, генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Моисеенко, директор Московского центра АУВД Владимир Ужаков, а также представители подрядных организаций. Рассмотрены вопросы завершения строительно-монтажных работ, готовности технологических систем УВД ЦУП к проведению приемо-сдаточных испытаний, ввод в эксплуатацию и переход на УВД с использованием новой АС ОрВД (системы организации воздушного движения), сроки сдачи объекта в целом. Министр дал поручение провести мониторинг проведенных





строительно-монтажных работ в части их соответствия откорректированной проектно-сметной документации, а также до 15 декабря 2012 г. составить план подготовки диспетчерского состава для работы на новой АС ОрВД. Представителями Ростехнадзора подтверждена готовность откорректированной проектно-сметной документации, направленной для прохождения государственной экспертизы в ФАУ «Главгосэкспертиза». По итогам совещания было принято решение о подготовке проекта Распоряжения Правительства РФ с уточнением сроков ввода объекта в эксплуатацию и осуществления УВД на новой АС ОрВД. ■





Владимир КРИВОРОГ: «Наши приоритеты — безопасность и качество!»

Хочется отметить, что филиал успешно решает свою основную задачу — обеспечение безопасности воздушного движения. Безусловно, это заслуга всего большого коллектива (в филиале около двух с половиной тысяч работников), способного решать самые сложные задачи в области предоставления аэронавигационного обслуживания пользователям воздушного пространства.

На протяжении 17-ти лет, преодолев ряд структурно-реорганизационных мероприятий, филиал «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в состав которого входят 7 центров ОВД, расположенных в городах: Мурманск, Петрозаводск, Архангельск, Санкт-Петербург, Вологда, Великие Луки и Калининград, является крупнейшим предприятием, призванным решать задачи по организации, обслуживанию воздушного движения и радиотехническому обеспечению полетов. Наиболее крупными центрами являются Санкт-Петербургский и Архангельский, а подразделениями в Нарьян-Маре, Котласе, Лешуконском, Амдерме. Важное место в организационной деятельности филиала занимают международные связи, позволяющие решать вопросы гармонизации воздушного пространства в интересах пользователей. Особый статус филиалу придает его приграничное расположение. По вопросам организации воздушного движения мы взаимодействуем с 10 зарубежными центрами ОВД: Анкоридж (США), Рейкьявик (Исландия), Буде (Норвегия), Тампере (Финляндия), Мальмо (Швеция), Варшава (Польша), Таллинн (Эстония), Рига (Латвия), Вильнюс (Литва), Минск (Белоруссия). Столь широкая география смежных зарубежных центров обусловлена прохождением через воздушное пространство, контролируемое центрами филиала, основных потоков воздушного движения, проходящих через территорию Российской Федерации и связывающих Европу со странами Восточной, Юго-Восточной Азии по транссибирским, трансазиатским, трансполярным маршрутам, Америку — с Индией и Юго-Западной Азией по кроссполярным маршрутам. Для удобства

Владимир Семенович КРИВОРОГ

в 1972 году окончил Кировоградское ЛШУ ГА. Работал в Грузинском УГА диспетчером, старшим диспетчером службы движения. В 1983 году окончил командный факультет Академии ГА. Продолжил работу начальником Тбилисского РЦ ЕС ОрВД. В 1992 году окончил ФВКК Академии ГА по специальности «Организация производства». Работал диспетчером службы движения ГУАП «Пулково».

С августа 1994 года — заместитель генерального директора ГП «Сев-Запаэроконтроль», ГУДП «Сев-Запаэронавигация» по ОрВД. С сентября 2002 года — генеральный директор ГУДП «Сев-Запаэронавигация», получившего затем статус филиала ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

пользователей филиал постоянно работает над внедрением более экономичных и безопасных новых воздушных трасс.

Структура воздушного пространства филиала «Аэронавигация Северо-Запада» установлена с учетом потребностей пользователей воздушного пространства, оснащенности средствами РТОП и АС, конфигурации государственной границы. Организация воздушного пространства в зоне ответственности филиала позволяет поддерживать требуемую пропускную способность и необходимый уровень безопасности воздушного движения.

В целях более эффективного использования воздушного пространства, повышения уровня безопасности полетов и увеличения пропускной способности районов ОВД в 2012 году в филиале были





согласованы 6 новых участков маршрутов ОВД. Изменены диапазоны эшелонов и условия использования 5 участков маршрутов ОВД. Согласованы представления по изменениям в сборник маршрутов ОВД РФ об установлении новых участков МВЛ и установлении участков МВЛ открытых для международных полетов в границах ответственности Санкт-Петербургского и Великолукского МДП. Эти МВЛ свяжут Санкт-Петербург с Финляндией, Эстонией и Белоруссией.

Проведены необходимые мероприятия по подготовке персонала ОВД к работе в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» и «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных и введенных в действие в этом году, новому формату флайт-плана.

С 1.04.12 в филиале создана группа аэронавигационной информации на базе Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД, задачами которой являются:

- Обеспечение подразделений филиала аэронавигационной информацией.
- Предоставление аэронавигационной информации в государственный банк данных по структуре воздушного пространства и ОВД.
- Контроль функционирования системы менеджмента качества по доведению аэронавигационных данных подразделениям филиала «Аэронавигация Северо-Запада».

В филиале создана и успешно функционирует рабочая группа по апробации международных стандартов ICAO в зоне ответственности Санкт-Петербургского центра ОВД.

В рабочую группу вошли: филиал «Аэронавигация Северо-Запада», ООО «Воздушные ворота северной столицы», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», ОАО «Аэрофлот», Авиакомпания Lufthansa. Проведено 6 рабочих встреч по выработке предложений для внедрения международных стандартов ICAO.

Основным направлением деятельности рабочей группы являются:

- выработка предложений по внесению изменений в нормативно-правовые документы РФ;
- организация одновременного использования параллельных ВПП аэродрома Пулково, участие в разработке схем маневрирования в районе аэродрома;
- внедрение принципа гибкого использования воздушного пространства;
- разграничение ответственности между органами ОВД и специализированным подразделением управления движением на перроне;
- корректировка технологий работы органов ОВД с целью исключения устаревших процедур ОВД;
- создание оптимального радионавигационного поля в районе ответственности Санкт-Петербургского аэроузла с целью установления процедур захода на посадку по международным стандартам;
- комплексный подход управления безопасностью и минимизация рисков до приемлемого уровня.

По службе радиотехнического обеспечения полетов в 2012 году выполнены следующие мероприятия:

- завершена работа по оснащению Мурманского РЦ средствами ВЧ радиосвязи в рамках создания авиационной сети радиосвязи и передачи данных ДКМВ диапазона по программе ФЦП, оборудование введено в эксплуатацию в интересах океанического сектора;



- в Санкт-Петербургском и Архангельском центрах ОВД поставлено и введено в эксплуатацию оборудование ВЧ радиосвязи радиопередатчики ПП-500, ПП-1000 и радиоприемники ПТ-100ПРМ для организации радиотелефонной и телеграфной связи, а также передачи цифровой информации в режиме передачи данных;

- введен в эксплуатацию новый АППЦ в Петрозаводском центре ОВД для организации ОВЧ радиосвязи в интересах Петрозаводского и Санкт-Петербургского центров ОВД;

- проведена модернизация КСА УВД НОРД до версии 3 в Архангельском центре ОВД (Лешуконское и Васьково);

- введены в эксплуатацию средства навигации азимутально-дальномерные радиомаяки РМА-90/РМД-90 в Великолукском и Архангельском центрах ОВД (В. Луки, Котлас, Лешуконское);

- завершаются работы по вводу в эксплуатацию вторичных радиолокаторов МВРЛ «Аврора» в Петрозаводском и Вологодском центрах ОВД, трассового радиолокатора нового поколения «Сопка-2» в Архангельском центре (Котлас);

- завершается работа по созданию интегрированной сети связи для организации перевода сектора Великие Луки в Санкт-Петербургский центр ОВД.

Проводятся мероприятия по вводу в эксплуатацию системы безречевое взаимодействия OLDI между центрами ОВД:

- Санкт-Петербург — Таллинн, Санкт-Петербург — Тампере;

- в 2012 г. Санкт-Петербург — Вологда;

- запланировано внедрение процедур OLDI между центрами ОВД Калининград — Вильнюс; Калининград — Варшава.



Проведены рабочие встречи: май — Вильнюс, октябрь — Нида (Литва). В ноябре проведены рабочие встречи с LGC Латвия в Санкт-Петербурге и с Белаэронавигацией в Минске.

Заключены договоры с ООО «Фирма «НИТА» на внедрение процедур OLDI между РЦ: Санкт-Петербург — Архангельск, Архангельск — Нарьян-Мар, Котлас — Вологда.

В перспективе: Калининград — Мальме, Санкт-Петербург — Рига, Санкт-Петербург — Минск, Мурманск — Боде, Мурманск — Рейкьявик.

Подходят к завершению мероприятия по модернизации Калининградского РЦ ЕС ОрВД.

Калининградский центр ЕС ОрВД входит в состав филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и является не только самым западным, но и самым «молодым».

Помимо предоставления аэронавигационного обслуживания пользователям воздушного пространства, Калининградский центр ОВД также задействован в обеспечении программ:

- «Инициатива по сотрудничеству с органом противодействия террористическим угрозам

в процессе управления воздушным движением в воздушном пространстве Совета Россия — НАТО»;

- «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации» по созданию единой радиолокационной системы, а также системам информационно-технического взаимодействия центров ЕС ОрВД с органами управления командных пунктов ПВО.

С целью дальнейшего развития Калининградского центра ОВД в Федеральную целевую программу «Модернизация Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) Российской Федерации (2009-2015гг.)» были включены мероприятия по реконструкции и техническому перевооружению центра.

В соответствии с данными мероприятиями на аэродроме Храброво построен комплекс зданий и сооружений Калининградского центра ОВД, установлена и прошла опытную эксплуатацию аэродромно-районная автоматизированная система УВД «ТОПАЗ» (поставщик ОАО «НПО «ЛЭМЗ»). В настоящее время проводятся завершающие ме-

роприятия по вводу зданий и оборудования в эксплуатацию. Планируемый срок ввода в эксплуатацию 7 марта 2013 года.

Начались работы по проектированию комплекса зданий и сооружений Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД.

В соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015гг.)» Санкт-Петербургский укрупненный центр ЕС ОрВД будет создан до конца 2015 года.

Создаваемый укрупненный центр будет осуществлять планирование, координирование использования воздушного пространства и обслуживание воздушного движения над территориями Ленинградской, Архангельской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Мурманской областей, Республики Карелия, Республики Коми, а также над акваториями Балтийского, Баренцева, Карского морей, Северного Ледовитого океана.

Общая площадь воздушного пространства в границах ответственности Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД составит около 4,5 млн кв. км.

Санкт-Петербургский укрупненный центр ЕС ОрВД будет граничить:

- на северо-востоке — с Магаданским укрупненным центром ЕС ОрВД;
- на юге и юго-востоке — с Тюменским и Екатеринбургским укрупненными центрами ЕС ОрВД;
- на юго-западе — с Московским центром АУВД;
- на западе — с центрами обслуживания воздушного движения (ОВД) Белоруссии, Латвии, Эстонии;
- на северо-западе — центрами ОВД Норвегии, Финляндии;
- на севере — центрами ОВД Исландии и США.

Реализация проекта создания Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД позволит повысить уровень безопасности полетов в регионе, оптимизировать структуру филиалов «Аэронавигация Северо-Запада» и «Аэронавигация Северного Урала», повысить качество предоставляемых услуг пользователям ВП и снизить эксплуатационные расходы предприятия. При этом функционирующие на северо-западе России районные центры Единой системы организации воздушного движения, такие как Мурманский, Архангельский, Сыктывкарский РЦ ЕС ОрВД, должны быть упразднены.

Учитывая масштабность и специфику проекта, в целях поэтапной реализации мероприятий создания Санкт-Петербургского укрупнен-

ного центра ЕС ОрВД филиалом «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» осуществляются мероприятия по реорганизации структуры воздушного пространства, развитию и модернизации системы сети коммуникаций и передачи данных и авиационной электросвязи. В течение 2010-2011 гг. проведены мероприятия по организации в Санкт-Петербургском РЦ ЕС ОрВД сектора для осуществления ОВД в зоне ответственности Петрозаводского РЦ ЕС ОрВД, а также мероприятия по организации сектора в Санкт-Петербургском РЦ ЕС ОрВД для осуществления ОВД в районе ответственности Великолукского РЦ ЕС ОрВД (срок реализации — март 2013 года). В целях оптимизации функций по планированию и координированию ИВП в зоне ответственности Санкт-Петербургского ЗЦ ЕС ОрВД разработан проект обоснования осуществления Санкт-Петербургским РЦ ЕС ОрВД деятельности по планированию, координированию использования воздушного пространства в интересах Мурманского, Архангельского и Сыктывкарского РЦ ЕС ОрВД (срок реализации — 2013–2014 гг.).

Организационно-штатной основой укрупненного центра должен стать Санкт-Петербургский центр ОВД с увеличением его штатной численности в связи с дополнительно возложенными функциями.

По предварительным расчетам штатная численность персонала укрупненного центра составит около 1200 человек.

В рамках создания Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД филиалом «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в течение 2009-2012 годов были выполнены мероприятия по выделению и оформлению земельного участка для строительства комплекса зданий и сооружений укрупненного центра. На территории выделенного земельного участка выполнены работы по инженерным изысканиям, получен Градостроительный план, технические условия и исходные данные, необходимые для начала проектирования. В октябре текущего года началась тесная работа филиала с проектными организациями по проектированию комплекса зданий и сооружений Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД и его оснащению автоматизированной системой ОрВД.

Филиал «Аэронавигация Северо-Запада» считает своим приоритетом повышение качества аэронавигационного обслуживания, гармонизации воздушного пространства в интересах пользователей. Высокий профессионализм наших специалистов позволяет пользователям воздушного пространства чувствовать себя уверенно и безопасно в воздушном пространстве северо-западного региона РФ. ■

«Аэронавигация Северо-Запада»: ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ



совещания. На совещании были рассмотрены вопросы завершения строительства комплекса зданий и сооружений Калининградского РЦ ЕС ОрВД и подготовка к вводу в эксплуатацию, а также подготовки АРАС УВД «Топаз» Калининградского РЦ ЕС ОрВД к приемочным испытаниям.

Антитеррористические учения

Россия и НАТО провели компьютерные учения, направленные на развитие сотрудничества в области обмена радиолокационной информацией о воздушном движении с целью предотвращения террористических атак с использованием гражданских самолетов. 13 ноября 2012 года в одном из этапов этих учений был задействован локальный координационный пункт Калининградского центра ОВД. По информации специалиста 1-й категории по контролю ИВП и взаимодействия Валерия Данилевского смена ЛКП отработала без замечаний на высоком уровне. Вторые совместные компьютерные учения Россия – НАТО под названием «Бдительное небо – 2012» имели целью тестирование системы обмена информацией (Information Exchange System, IES), реализующейся в рамках Инициативы по сотрудничеству в воздушном пространстве (Cooperative Airspace Initiative, CAI).

Модернизация Калининградского РЦ ЕС ОрВД

14 ноября в Калининградском центре ОВД под председательством заместителя руководителя Росавиации Д.В. Савицкого состоялось совещание по вопросам модернизации Калининградского РЦ ЕС ОрВД. В совещании приняли участие представители Росавиации, Росгидромета, ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей», ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», филиала «Аэронавигация Северо-Запада», ОАО «НПО «ЛЭМЗ», ООО «Децима», ООО «ПСК «Авангардстрой», ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», ЗАО «Институт радарной метеорологии» (ИРАМ). В начале заседания Ю.В. Мелешко доложил о выполнении протокола предыдущего

Выездное заседание представителей СЗ МТУ ВТ ФАВТ в Калининграде

В аэропорту «Храброво» Калининграда начальником СЗ МТУ ВТ ФАВТ О.Т. Гринченко было

организовано выездное заседание с пользователями воздушного пространства по вопросам обсуждения структуры воздушного пространства района ответственности Калининградского центра ОВД и порядка его использования. О.Т. Гринченко выступил с приветственным словом,



представил членов заседания от Росавиации и в своем выступлении обозначил цель встречи с пользователями ВП района ответственности Калининградского центра ОВД, указав на изменения в структуре ВП Российской Федерации и в центрах ОВД в частности. Начальник Калининградского РЦ ЕС ОрВД РФ А.А. Симанович выступил с докладом, в котором пояснил пользователям основные изменения в структуре ВП Калининградского центра ОВД, которые планируются к вступлению в действие с 13 декабря 2012 года, согласно приказу МТ РФ № 333 от 29 августа 2012 года:

- классификация воздушного пространства в ВП над открытым морем и над территорией Калининградской области;
- изменение границ ВП районов аэродромов Калининград «Храбово», Калининград «Чкаловск», Черняховск;
- вопросы ПИО в классе ВП «G»;
- планируемые изменения структуры ВП в дальнейшем.

Заместитель начальника СЗ МТУ ВТ ФАВТ А.Ф. Бабин разъяснил особенности выполнения полетов БПЛА и в приграничной полосе. В связи с небольшими географическими размерами и особенностями структуры ВП района ответственности Калининградского центра ОВД рекомендовал пользователям ВП уведомлять органы ОВД при ИВП класса «G». Указал на своевременность подготовки поправок в ИПП и АНП аэродромов. Ответил на вопросы пользователей.

Благодарность и премия за профессионализм

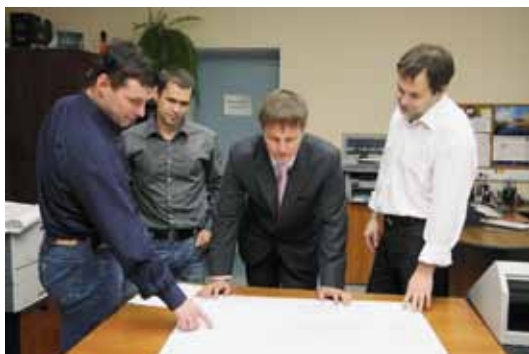
При осуществлении ОВД в районе аэродрома Пулково 21 и 22 августа 2012 года диспетчер АКДП службы движения Санкт-Петербургского центра ОВД Бармин Сергей Александрович предотвратил возникновение опасных ситуаций, которые могли привести к авиационным происшествиям.

21.08.2012 во время исполнения обязанностей диспетчера ВУ сектора «Вышка» 1 С.А. Бармин визуально обнаружил приближение к зоне ответственности воздушного шара, двигавшегося со стороны аэродрома Пушкин. Через специалиста группы планирования и координирования ИВП он передал указание о прекращении полета и посадке данного шара.

22.08.2012, визуально контролируя выполнение взлета ВС Ан-148 ОАО «Авиакомпания Россия» рейса СДМ 145, С.А. Бармин заметил, что стойки шасси остались неубранными, о чем немедленно сообщил диспетчеру ДП «Круга», на связи с которым находился экипаж данного воздушного судна после взлета. Информация о том, что шасси остались неубранными, была передана командиру ВС, который принял решение прекратить выполнение полета и вернуться на аэродром вылета.

За высокопрофессиональное исполнение своих обязанностей при обслуживании воздушного движения и ответственное отношение к обеспечению безопасности полетов диспетчеру ОНУВД (АКДП секторы «Вышка») Бармину Сергею Александровичу объявлена благодарность и выдана денежная премия. ■

Новости фирмы «НИТА»



Визит делегации авиакомпании Turkish Airlines

Состоялась встреча руководства фирмы «НИТА» с представителями авиакомпании турецкие авиалинии Turkish Airlines. Турецкую делегацию возглавляли заместитель генерального директора компании Кязым Чалышкан (Kazim CALISKAN) и директор по обучению коммерческих и наземных служб Академии турецкие авиалинии (THY) Мухиттин Хасан Унджулар (Muhittin Hasan UNCULAR).

В ходе визита обсуждался вопрос о приобретении комплексной системы обучения, подготовки и тестирования пилотов, диспетчеров и бортпроводников авиационному английскому языку (система тестирования TELLCAP и версии тренажера AIR ENGLISH с интерфейсом на английском языке).

Представители Turkish Airlines проявили большой интерес к оборудованию, поставляемому для оснащения аэродромов, в частности, проявлен большой интерес к технологии АЗН-В режима 4.

В результате переговоров стороны договорились о следующих направлениях возможного сотрудничества:

- поставка процедурных тренажеров самолета (FTPД);

- поставка комплексных тренажеров самолета;
- поставка оборудования для оснащения КДП учебного аэродрома;
- поставка диспетчерского тренажера;
- поставка модульных СДП на базе «Сегмент».

По результатам визита членами делегации дана высокая оценка профессионализму сотрудников компании. Руководство фирмы «НИТА» с благодарностью приняло приглашение к ответному визиту в авиакомпанию Turkish Airlines.

ЗАВЕРШЕН ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПО ПРОТОКОЛУ OLDI КСА УВД «АЛЬФА» В ТЮМЕНСКОМ РЕГИОНЕ

Фирма «НИТА» завершила работы по организации обмена информацией с использованием процедур OLDI между Ямальским центром ОВД (Салехард) и Мыс-Каменским отделением Ямальского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири».

Работы проводились в рамках договора с филиалом «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Организацией взаимодействия систем УВД, установленных на объектах «Салехард» и «Мыс-Каменный», завершена программа внедрения OLDI в Тюменском регионе.

Программа включает организацию взаимодействия между комплексами систем УВД следующих центров ОВД:

- Тюменский — Сургутский;
- Тюменский — Югорский (Ханты-Мансийск);
- Тюменский — Ямальский (Салехард);
- Тюменский — Тарко-Салинский;
- Ямальский (Салехард) — Ямальский (Мыс-Каменный).

В результате внедрения процедуры автоматизированного взаимодействия системы УВД в автоматическом режиме диспетчеры обмениваются плановой информацией о подходе воздушных судов к границам зоны ответственности и освобождаются от необходимости речевого взаимодействия, занимающего определенное время и отвлекающего диспетчера от непосредственного контроля воздушной обстановки.



Взаимодействие смежных КСА УВД по процедуре OLDI обеспечивает более высокое качество работы диспетчеров, а также снижает их нагрузку в процессе работы.

Сдан в эксплуатацию комплекс КСРП-А для аэродрома «Таганрог»

Фирма «НИТА» выполнила работы по поставке и вводу в эксплуатацию комплекса средств руководства полетами КСРП-А на аэродроме «Таганрог».

Работа проводилась по заказу Министерства обороны Российской Федерации в рамках гособоронзаказа-2012.

Изделие КСРП-А является современным полностью цифровым комплексом средств руководства полетами на аэродромах государственной авиации и аэродромах совместного базирования. Комплекс поставляется с 2006 года и заменяет морально устаревшее оборудование типа ВИСР-75, ВИСР-90 и ВИСР-97.

Группы руководства полетами получили в эксплуатацию современный комплекс, в котором ре-

ализованы не только функции обработки и отображения информации от радиолокационных и радиотехнических систем аэродрома с применением современных вычислительных и программных средств, но и функции автоматизации контроля над полетами, расширены возможности предварительного и текущего планирования полетов.

В поставленном образце реализованы последние доработки комплекса в соответствии с принятыми решениями государственного заказчика. Модернизировано программное обеспечение настройки картографии и режима «тренаж». Реализована возможность сопряжения с новыми радиотехническими средствами аэродрома типа РСР-27С и РСР-28Н.

Поставлено оборудование СКРС «Мегафон» в Орск

Фирма «НИТА» выполнила работы по оснащению Орского центра ОВД филиала «Аэронавигация Центральной Волги» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» системой коммутации речевой связи (СКРС) «Мегафон». Также завершены работы по



комплексной отладке оборудования, обучен персонал центра.

Работа проводилась в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация ЕС ОрВД в РФ до 2015 года».

Цифровая система речевой связи «Мегафон» обеспечивает специалистам центра ОВД взаимодействие диспетчеров центра управления воздушным движением между собой, а также сопряжение по голосовым интерфейсам с имеющимися средствами связи — радиоканалами, ГГС, системами связи с удаленными центрами управления.

В Орском центре организации воздушного движения установлена система на 7 рабочих мест, обеспечивающая операторам развитый пользовательский интерфейс управления связью. Конфигурирование, непрерывный контроль и протоколирование работы СКРС осуществляется системой технического контроля и управления.

Орский центр ОВД является 106 объектом, который оснащен СКРС «Мегафон» производства фирмы «НИТА».

ЗАВЕРШЕНЫ РАБОТЫ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ СКРС «МЕГАФОН» В СУРГУТСКОМ ЦЕНТРЕ ОВД

Фирма «НИТА» завершила работы по модернизации системы коммутации речевой связи (СКРС) «Мегафон» в Сургутском центре ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Работа проводилась в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация ЕС ОрВД в РФ до 2015 года».

В Сургутском центре организации воздушного движения модернизирована СКРС «Мегафон» путем частичной замены аппаратной части и оборудования рабочих мест, а также замены версии программного обеспечения.

Эксплуатируемое и вновь поставленное оборудование работает как единый комплекс без функциональных ограничений.

В результате модернизации у диспетчерского состава появился ряд новых возможностей:

- организация режима дистанционного прослушивания переговоров, производимых на рабочих местах;
- возможность краткосрочного документирования;
- возможность автоматической переадресации всех вызовов на другое рабочее место;
- дополнены функции работы с радиостанциями;
- дополнена функция «частотный интерком», обеспечивающая оперативное соединение по радиоканалу между рабочими местами без передачи в эфир;
- поддержка гарнитур с функцией «тангента»;
- централизованное управление всеми внешними интерфейсами и рабочими местами;
- автоматизирован процесс смены роли рабочего места;
- расширено журналирование операций персонала.

Инженерно-технический состав Сургутского центра ОВД получил возможность «горячей замены» интерфейсных модулей без потери связи. Обслуживание аппаратной части стало более удобным и оперативным. Повышена надежность соединения с радиостанциями посредством обновленного группового оборудования. Также появилась возможность наращивания системы дополнительными аппаратными средствами, такими как серверы ISDN (E1) для сопряжения со стороны цифровой аппаратурой. Обеспечена повышенная надежность за счет распределенной схемы электропитания отдельных сегментов системы.

АЗН-В НПС «СОНАР» В ТЮМЕНИ

Фирмой «НИТА» выполнена поставка и размещение наземной приемной станции (НПС) «Сонар»



в Тюменский центр ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Работа проводилась в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация ЕС ОрВД в РФ до 2015 года».

Наземная приемная станция «Сонар» обеспечивает наблюдение за находящимися в зоне видимости станции воздушными судами и транспортными средствами, оснащенными оборудованием, обеспечивающим функции автоматического зависящего наблюдения, — АЗН-В 1090 ES. НПС «Сонар» также выполняет цифровую обработку информации и передачу данных наблюдения в центры управления воздушным движением.

ЗАВЕРШЕН ПРОЕКТ ПОСТАВКИ ОБОРУДОВАНИЯ КСА ПИВП АДП для аэропорта «НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ»

Фирма «НИТА» завершила работы по оснащению Набережно-Челнинского центра ОВД филиала «Татаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» комплексом средств автоматизации плани-

рования использования воздушного пространства на аэродроме.

Работы проводились в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация ЕС ОрВД в РФ до 2015 года».

КСА ПИВП АДП обеспечивает автоматизацию функций планирования прибывающих и вылетающих на/с аэродром(а) воздушных судов, автоматизацию технологических функций планирования (процессов брифинга аэропорта), а также осуществляет автоматизированное взаимодействие с органами ЕС ОрВД, аэродромной (аэроузловой, аэродромно-районной) АС УВД аэродрома базирования и аэродромными автоматизированными средствами и системами управления технологическими процессами.

В Набережно-Челнинский центр организации воздушного движения был поставлен и смонтирован сервер, совмещенный с АРМ диспетчера АДП, АРМ сети АНС ПД и ТС (АРМ АФТН/НОТАМ), сетевое и коммуникационное оборудование, также была произведена комплексная отладка оборудования и обучение диспетчерского и технического персонала. ■

Технологии нового поколения



Максим ЦВЕТКОВ,
Санкт-Петербург

1-2 ноября в Санкт-Петербурге в гостинице «Парк Инн Прибалтийская» состоялась научно-практическая конференция «Внедрение перспективных технологий в области средств наблюдения за воздушным движением».

Организаторами конференции выступили ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» и Всероссийский научно-исследовательский институт радиоаппаратуры (ОАО «ВНИИРА») – ведущее предприятие России по созданию и производству радиотехнических систем, средств организации и управления воздушным движением.

В мероприятии приняли участие более 70 специалистов аэронавигационной отрасли из России и стран ближнего зарубежья: представители Министерства транспорта РФ, филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ФГУП «ГосНИИ «Аэронавигация», ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей», ОАО «ВНИИРА» и другие.

В приветственном слове к участникам конференции заместитель генерального директора ОАО «ВНИИРА» А.Ю. Коршунов отметил: «Сегодня для устойчивого инновационного развития аэронавигационной системы России и ее интеграции в мировую аэронавигационную систему необходимо решить задачи по внедрению технологий, связанных с использованием глобальных навигационных спутниковых систем, а так-

же других перспективных технических систем и средств, соответствующих принятой ICAO концепции CNS/ATM».

Первый день научно-практической конференции был посвящен выступлениям участников с докладами и обсуждению научных и практических проблем, касающихся тенденций, планов внедрения и реализации перспективных технологий наблюдения за воздушным движением, позволяющих существенно повысить безопасность полетов и в разы сократить затраты на управление воздушным движением.

О целях и ходе реализации программы внедрения средств вещательного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В) в Российской Федерации в своем докладе рассказал начальник отдела перспективных средств ЕС ОрВД ФГУП «ГосНИИ «Аэронавигация» И.В. Алипов.

Начальник управления производственно-технологической политики в области продукции гражданского назначения ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» В.П. Иванов посвятил свой доклад вопросам эксплуатации и внедрения современных средств наблюдения в России и за рубежом. Он рассказал



о деятельности ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» в области модернизации действующих радиолокационных средств наблюдения за воздушным движением и о разработках новых средств наблюдения, в которых внедряются современная элементная база, твердотельные передающие устройства и цифровая обработка.

Вниманию участников научно-практической конференции были представлены доклады специалистов ОАО «ВНИИРА». Главный конструктор направления НТЦ «Средства наблюдения вторичной радиолокации» В.В. Шифрин рассказал о перспективных технологиях наблюдения за воздушным движением и внедрении их в продуктовой линейке ОАО «ВНИИРА». Вопросы организации информационного обмена по каналам «борт-земля» и «борт-борт» для реализации технологий АЗН-В и ATSSA и перспективные возможности ЛПД 1090ES были отражены в докладе начальника научно-исследовательского сектора НТЦ «Навигатор» И.Ю. Базарова. Доклад начальника научно-исследовательской лаборатории НТЦ «УВД» А.П. Плясовских был посвящен использованию информации режима S в автоматизированных систе-

мах УВД для повышения безопасности воздушно-го движения.

Кроме того, на конференции выступили главный специалист НТЦ «Эпсилон» А.М. Попов с докладом «Базовые принципы работы режима S» и заместитель генерального директора ОАО «Бортовые аэронавигационные системы» (БАНС) М.И. Каневский с докладом «Технологии обеспечения полетов в условиях сокращенных минимумов горизонтального эшелонирования (RHSM) по турбулентности вихревого следа».

Доклады специалистов вызвали огромный интерес участников конференции и активно обсуждались в последующей дискуссии.

Во второй день конференции участники посетили поселок Кобрин в Ленинградской области, где ознакомились с новейшими разработками ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» в области создания современных средств наблюдения. Использование новейших технологий позволило разработчикам ВНИИРА, входящего в состав ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей», создать системы наблюдения за воздушным пространством, полностью соответствующие последним



требованиям регулирующих международных организаций.

В частности, специалисты смогли воочию увидеть и оценить высокий уровень инновационных технологий, реализованных в МВРЛ режима S с функцией расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 «Аврора-S» и наземной станции АЗН-В 1090 ES HC-1A, базирующейся на технологии АЗН-В 1090 ES и протоколах режима S.

Двухстандартный МВРЛ режима S с функцией расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 «Аврора» — первый в России моноимпульсный вторичный радиолокатор с режимом S. К трем каналам наблюдения МВРЛ «Аврора» (RBS, УВД, АЗН-В 1090 ES) добавлены возможности по стандартному наблюдению в режиме S (координаты: наклонная дальность, азимут, барометрическая высота; код режима A, опознавательный индекс, адрес режима S). МВРЛ режима S с функцией расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 «Аврора» успешно прошел сертификационные испытания в



декабре 2011 года, получено дополнение номер 3 к сертификату типа № 532. Радиолокатор полностью соответствует требованиям ICAO Приложение 10, том 4 в части MBPL и DO-260A RTCA США — в части АЗН-В 1090 ES.

Компактная малогабаритная всепогодная наземная станция АЗН-В 1090 ES HC-1A обеспечивает наблюдение за воздушными судами, оснащенными оборудованием, реализующим функции автоматического зависимого наблюдения, — АЗН-В 1090 ES и передачу данных наблюдения в центры управления воздушным движением.

На наземную станцию АЗН-В 1090 ES HC-1A получен сертификат типа № 559 Комиссии по сертификации аэродромов и оборудования Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Она может быть использована в качестве одиночной или двойной (резервной) автономной наземной станции АЗН-В 1090 ES, в составе сети HC с независимым контролем целостности информации АЗН-В или в качестве приемной





станции многопозиционной системы наблюдения (МПСН).

Оценив «вживую» уникальные возможности систем наблюдения нового поколения, представители более 10 филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» были впечатлены технологическим уровнем российских разработок, ни в чем не уступающих зарубежным аналогам, и выразили уверенность в том, что ввод таких систем в эксплуатацию в ближайшем будущем позволит повысить безопасность полетов.

Обсудив перспективы развития технологий наблюдения за воздушным движением, участники научно-практической конференции отметили, что подобные мероприятия являются хорошей площадкой для конструктивного диалога и обстоятельного обсуждения по решению конкретных профессиональных задач, стоящих перед отраслью.

Представители ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» и ВНИИРА также отметили важность проведения подобных мероприятий, необходимых для эффективного взаимодействия всех участников отрасли, и в дальнейшем планируют их проведение на регулярной основе, в том числе и по другим научным направлениям своей деятельности. ■



Представляем национальных авиаперевозчиков ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии»



Аэрофлот подвел производственные итоги деятельности за октябрь и десять месяцев 2012 года

В октябре 2012 года пассажиропоток увеличился на 24,2% и составил 1557,1 тыс. пассажиров. На международных воздушных линиях количество перевезенных пассажиров увеличилось на 28,5% (+211,8 тыс. пасс.) и составило 953,9 тыс. пассажиров. На внутренних линиях перевезено 603,2 тыс. пассажиров, что на 17,8% (+91,1 тыс. пасс.) больше результата октября 2011 года.

Процент занятости пассажирских кресел составил 79,4%, процент коммерческой загрузки — 65,8%.

Пассажирооборот увеличился на 22,2% по отношению к октябрю 2011 года и составил 4,485 млрд пассажирокилометров. На международных воздушных линиях пассажирооборот увеличился на 29,9% к аналогичному периоду прошлого года и

составил 3,130 млрд пассажирокилометров. Пассажирооборот на внутренних воздушных линиях составил 1,355 млрд пассажирокилометров, что на 7,5% выше показателя октября 2011 года.

Почтово-грузовой тоннаж составил 17,947 тыс. тонн, что на 11,1% превышает результат октября 2011 года.

За десять месяцев 2012 года Аэрофлотом перевезено 14,849 млн пассажиров. Процент занятости пассажирских кресел составил 78,6%, выполнено 42,256 млрд пассажирокилометров.

По сравнению с результатами десяти месяцев 2011 года объемы работ за десять месяцев 2012 года увеличились: по перевозке пассажиров на 25,9% (+3,055 млн пасс.), по пассажирообороту на 20% (+7,034 млрд пкм).

Аэрофлот — лидер воздушного транспорта России, член глобального авиационного альянса SkyTeam. Совокупная маршрутная

сеть альянса насчитывает 1000 пунктов в 187 странах. В 2011 году Аэрофлот перевез более 14 млн человек.

Аэрофлот первым из российских перевозчиков вошел в реестр операторов IOSA и постоянно подтверждает этот сертификат. Авиакомпания успешно прошла аудит безопасности наземного обслуживания ISAGO. Обладает единым сертификатом соответствия требованиям стандарта ISO 9001:2008.

Аэрофлот — генеральный партнер XXII Олимпийских зимних и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи в категории «Пассажирские авиаперевозки».

Аэрофлот располагает одним из самых молодых самолетных парков в Европе, который насчитывает 126 воздушных судов. Аэрофлот базируется в Москве, в международном аэропорту Шереметьево.

Пассажиры выбрали ретроливрею для Аэрофлота

12 ноября 2012 г. были подведены итоги открытого интернет-голосования за выбор ретроливреи для одного из новых самолетов Аэрофлота. В 2013 году в рамках празднования 90-летнего юбилея авиакомпании в парке воздушных судов перевозчика появится самолет в исторической раскраске.

В июле 2012 года Аэрофлот через социальные сети обратился к своим пассажирам с вопросом о том, каких мероприятий и акций они ждут от компании в рамках юбилейных мероприятий. Многие пассажиры (более 45% обращений) выразили желание увидеть в парке национального перевозчика самолет в ретроливрее.

В ноябре 2012 года в официальной группе компании на Facebook началось голосование на выбор ретроливреи. Всего было предложено 4 варианта ливрей, в разное время украшавших самолеты Аэрофлота. Победителем голосования стала ливрея первого реактивного самолета ТУ-104 (1956 год). Всего в голосовании приняли участие более 2500 человек.

В ходе голосования в адрес Аэрофлота поступили комментарии и пожелания относительно необходимости доработки макета. Большинство из них будут учтены на стадии подготовки финального варианта ливреи.

В парках ведущих мировых авиакомпаний — Lufthansa, KLM, Alitalia, British Airways — уже есть самолеты в ретроливреях. В Аэрофлоте ретроджетом станет один из новых судов А-320, который поступит в парк в первой половине 2013 года. Покраска самолета будет производиться непосредственно на заводе Airbus.

Аэрофлот расширил действие услуги «Комфорт+»

Услуга «Комфорт+» компании «Аэрофлот» переименована в «Space+» и стала также доступна на рейсах дочерних авиакомпаний «Донавиа» и «Владивосток Авиа».

Услуга «Space+» — платная услуга по выбору мест повышенной комфортности в салоне экономического класса. Пассажирам предлагается во время регистрации на прямые регулярные рейсы Аэрофлота, «Донавиа» и/или «Владивосток Авиа» забронировать места с увеличенным расстоянием между рядами кресел. Учитывая технические особенности каждого модельного ряда авиалайнеров, расстояние между рядами кресел различается, но, как правило, расстояние для ног мест повышенной комфортности составляет более 1 метра.

За предоставление услуги «Space+» взимается фиксированная стоимость, которая с 5 ноября 2012 года составляет:

- на среднемагистральных рейсах с вылетом из пункта РФ — 1 000 руб.;
- на среднемагистральных рейсах с вылетом из-за рубежа — 25 euro;
- на дальнемагистральных рейсах с вылетом из пункта РФ — 2 000 руб.;
- на дальнемагистральных рейсах с вылетом из-за рубежа — 50 euro.

Стоимость услуги на линии Москва — Лондон — Москва составляет:

- Москва — Лондон — 1 800 рублей;
- Лондон — Москва — 45 euro.

Услуга предоставляется бесплатно для пассажиров-участников программы «Аэрофлот Бонус» золотого уровня Elite Plus.

Вследствие того, что большинство мест повышенной комфортности на борту лайнера расположено возле аварийных выходов, услуга «Space+» не предоставляется лицам с ограниченными физическими возможностями, детям, беременным женщинам, пожилым людям старше 70 лет, а также пассажирам, не владеющим русским и/или английским языком.

Аэрофлот ввел в эксплуатацию лайнер А330 «А.Можайский»

ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» получило самолет А330-300 производства компании Airbus. Воздушное судно названо в честь талантливого русского изобретателя в области создания летательных аппаратов тяжелее воздуха, пионера авиации Александра Федоровича Можайского.



Авиалайнер А330 «А.Можайский» стал сотым самолетом производства компании Airbus, эксплуатируемым в Аэрофлоте.

В настоящее время авиапарк Аэрофлота насчитывает 21 дальнемагистральный самолет семейства А330. Машина входит в партию 11 самолетов А330-300, заказанных Аэрофлотом в 2010 году у корпорации Airbus.

Воздушные суда А330-300 поступают в Аэрофлот непосредственно с завода-производителя. Дальность самолета с максимальной пассажирской загрузкой составляет до 8100 км. Вместимость машины — 296 пассажиров. Самолеты оснащены двигателями Rolls-Royce Trent 772В.

Аэрофлот получил данный лайнер А330-300 в двухклассной компоновке: 28 кресел в бизнес-классе и 268 — в экономическом. Новые самолеты А330 подготовлены для установки оборудования, дающего пассажирам доступ в Интернет и к услугам мобильной связи на борту. Воздушные суда А330 оборудованы современной системой развлечений Panasonic eX2, пассажирам всех классов обслуживания доступна новая развлекательная программа.

Широкофюзеляжные А330 обеспечивают высокую степень комфорта, позволяя использовать конфигурации кресел и классов обслуживания, отвечающие самым разнообразным запросам пассажиров. «А.Можайский» — восьмой самолет с обновленным салоном бизнес-класса. В нем установлены новые современные кресла типа Full-Flat, полностью раскладывающиеся в горизонтальное положение (модель В/Е MiniPod производства компании В/Е Aerospace). Для обеспечения повышенного комфорта увеличен шаг рядов кресел.

ОАО «Аэрофлот» и Казанский национальный исследовательский технологический университет заключили договор о сотрудничестве

Заключен договор на разработку противообледенительной жидкости нового поколения (ПОЖ).

Исследование будет способствовать снижению зависимости авиаотрасли от поставок импортной ПОЖ для обработки ВС иностранного производителя, при этом решается вопрос экологической безопасности. Жидкость отечественного производства сделана на основе монопропилена и не является токсичной. Стоимость будет на 10-15% ниже импортной.

Напомним, что в связи с прошедшим в Москве в декабре 2010 года ледяным дождем, премьер Владимир Путин поставил задачу в получении отечественной противообледенительной жидкости нового поколения.

Аэрофлот и SAP переходят ко второму этапу стратегического внедрения SAP

Аэрофлот и SAP AG (NYSE: SAP) приступили ко второму этапу совместного проекта, который предусматривает внедрение инновационных технологий SAP в дочерних компаниях, филиалах и подразделениях компании. Планируется закончить унификацию информационных систем и бизнес-процессов и централизовать ИТ-процессы компании. Ожидается, что внедрение новых ИТ-решений позволит получить существенную экономию и улучшить операционную эффективность.

Кроме того, планируется внедрить следующие новые для российского рынка решения SAP:

- Корпоративная мобильная платформа SAP AFARIA и SAP Unwired Platform для повышения эффективности сотрудников, появления новых сервисов для клиентов, снижения стоимости владения мобильными приложениями при существенном увеличении их количества, увеличения эффективности использования мобильных устройств, ускорения согласования документов и оплаты счетов и т.п. Аналогичные проекты были внедрены в Delta Airlines.

- Управление политиками доступа к SAP GRC позволит компании предотвратить нарушения, приводящие к финансовым потерям, повысить прозрачность и соответствие аудиторским требованиям и т.п. Аналогичное внедрение производилось в шведской компании — лидере в области логистики — Green Cargo.

- Решение для охраны окружающей среды, энергосбережение SAP EHSM+EC. Внедрение позволит сократить выбросы загрязняющих веществ, парниковых газов в атмосферу, повысить эффективность использования топливных ресур-



сов, а также приведет к повышению эффективности управления рисками и безопасностью.

- SAP HANA, флагманское решение компании для вычислений в оперативной памяти, позволит хранить и обрабатывать большие массивы информации и предоставлять пользователям необходимые данные за считанные секунды.

- Мониторинг рабочей среды конечных пользователей (SAP UEM от KNOA) позволит сократить затраты на поддержку и увеличить производительность конечных пользователей.

Для внедрения решений SAP в дочерних компаниях будет использована единая методология внедрения и применена модель «одно внедрение — несколько тиражирований», что позволит уменьшить стоимость консалтинговых услуг и обеспечить единые стандарты поддержки и развития ИТ-решений.

— Аэрофлот видит свое развитие через создание единой информационной системы, обеспечивающей слаженную и более эффективную работу всех подразделений. Применение дополнительных инновационных решений SAP в дополнение к существующей ERP системе даст авиакомпании ряд конкурентных преимуществ — операционных, среднесрочных, стратегических, — сказал Виталий Савельев, генеральный директор ОАО «Аэрофлот». — Наша цель — превратиться из крупнейшего локального игрока в глобальную сетевую компанию. Покупка новых активов — всегда болезненный процесс, связанный с потерями при последующей интеграции. Единая ИТ-платформа помогает ускорить этот процесс и сделать его максимально эффективным.

— Этим амбициозным проектом Аэрофлот устанавливает новые стандарты в области использования инновационных технологий и максимизации

эффективности бизнеса, — сказал сопредседатель правления компании SAP Билл Мак-Дермотт. — Благодаря руководству сильного лидера Виталия Савельева, генерального директора ОАО «Аэрофлот», компания уже ощутила бизнес-выгоды от затраченных инвестиций, выражающихся в повышении надежности и качества обслуживания пассажиров авиакомпании. Данное стратегическое партнерство будет полезно не только ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» и SAP, но и всей отрасли авиаперевозок в целом.

История проекта, достойного награды

Первая фаза проекта — внедрение SAP ERP — началась в ОАО «Аэрофлот» с 2009 года. За 18 месяцев удалось реализовать 11 проектов, включая автоматизацию таких областей, как бухгалтерский и налоговый учет, казначейство, управленческий учет, международные стандарты финансовой отчетности, бюджетирование, управление договорами, закупки и запасы, техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, управление персоналом и пр. Генеральным подрядчиком внедрений выступило консалтинговое подразделение SAP СНГ. К настоящему моменту в системе работает свыше 2400 специалистов Аэрофлота.

Впечатляющие результаты ОАО «Аэрофлот» были отмечены в прошлом году специальной наградой SAP за лучшее внедрение инновационного продукта SAP в транспортной отрасли в рамках международного бизнес-форума Sapphire 2011.

В результате первого этапа проекта специалисты SAP заменили более сотни устаревших локальных систем, что позволило сэкономить десятки миллионов евро на их поддержке и обслуживании. ■

Национальная авиакомпания 20 Узбекистана: лет на крыльях независимости



Юлия УВАРОВА,
Ташкент

В 1992 году Указом Президента Республики Узбекистан было создано уникальное предприятие, которое за 20 лет своей деятельности доказало правильность принятых решений. Все подразделения национальной авиакомпании, участвующие в процессе авиаперевозок, были объединены в единую систему, имя которой — Национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари».

Уже через три месяца, после получения статуса национального авиаперевозчика, НАК прошла процедуру регистрации в Международной организации гражданской авиации (ICAO), получила собственный код НУ, внесла данные о своих рейсах в мировые системы бронирования и начала свой уверенный полет.

Авиакомпания реконструировала имеющиеся аэровокзальные комплексы, ангары для воздушных судов и отстроила новые. Модернизировала системы управления воздушным движением по всей стране, создала собственную базу подготовки высококвалифицированных кадров, а также гибкую систему тарифов и скидок. Внедрила программу UzAirPlus, систему менеджмента качества (СМК), сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), освоила практически все трудоемкие формы технического обслуживания ВС.

Получила официальное приглашение для вступления в ассоциированные члены глобального

авиационного альянса SkyTeam от авиакомпании «Кореан Эйр». Совместно с этим мировым лидером грузовых перевозок создается крупный Интермодальный центр логистики на базе международного аэропорта «Навои», где на сегодняшний день эксплуатируется грузовой терминал с возможностью обработки грузов до 300 тонн в сутки.

Введен в эксплуатацию новый тренажерный комплекс НАК, оснащенный современнейшими тренажерами. Этот комплекс даст возможность осуществлять теоретическую и тренажерную подготовку летного состава НАК и, помимо экономии валютных средств на подготовке собственных специалистов, позволит получать доход с оказания услуг по тренажерной подготовке сторонним авиакомпаниям.

За годы независимости был полностью обновлен парк самолетов. Сегодня авиапарк компании — это современные лайнеры Boeing-757/767, A320, A310, Rj-85 и отечественные Ил-114-100. Продолжается пополнение парка самолетами нового поколения. В настоящее время десять самолетов семейства Airbus — A320 успешно эксплуатируются на международных и местных направлениях. На днях в аэропорту «Ташкент» приземлится новый B-767 из портфеля заказов НАК. В перспективе — три B-767 и два B-787 Dreamliner.

Свой юбилейный год авиакомпания встретила достойно. Подтверждением этому служат цифры. По итогам работы за 2011 год воздушными су-



дами НАК «Узбекистон хаво йуллари» выполнено 24437 рейсов, что на 889 рейсов больше, чем в 2010 году. Перевезено 2 млн 322 тыс. пассажиров — это на 155,8 тыс. больше по сравнению с 2010 годом. Увеличились и показатели грузовых перевозок. Всего за 2011 год перевезено 48,2 тыс. тонн, что на 5,1%, или на 2,3 тыс. тонн больше. Только через аэропорт «Навои» было отправлено 20,7 тыс. тонн груза.

Оглядываясь назад, на путь, который прошла НАК «Узбекистон хаво йуллари» за 20 лет, приятно осознавать, что высокий профессионализм и самоотверженный труд специалистов позволили Национальной авиакомпании Узбекистана сохранить главное — безопасность полетов, мировое признание и доверие клиентов. За 20 лет своего существования авиакомпания Узбекистана создала продукт, качество которого стало настоящим прорывом в будущее.

Каждый год в жизни авиакомпании — это уверенный и смелый шаг вперед к развитию, процветанию. И в праздничные дни все структурные подразделения НАК продолжают работу в обычном режиме, круглосуточно обеспечивая стабильность и надежность авиатранспортных сообщений.

Сегодня с гордостью можно сказать, что коллектив авиакомпании успешно выполняет производственные задачи и каждодневным гражданским подвигом, обусловленным любовью к авиа-

ции и верностью к своему долгу, а также с уверенностью, что сегодня и завтра Национальная авиакомпания Узбекистана будет занимать лидирующие позиции на мировом рынке, как сильный, стабильный и надежный авиаперевозчик.

Новости авиакомпании

Награда за выдающиеся достижения в обеспечении безопасности полетов

В 2012 году Национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» стала лауреатом награды Международного фонда авиационной безопасности в номинации «За выдающиеся достижения в обеспечении безопасности полетов».

Высокая награда — результат неустанной работы авиаспециалистов, профессионалов своего дела, эксплуатирующих самые современные воздушные суда и использующих новейшее оборудование и технологии.

«Узбекистон хаво йуллари» прошла международный аудит безопасности

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) в очередной раз подтвердила

соответствие Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» требованиям эксплуатационной безопасности (IOSA).

IOSA (IATA Operational Safety Audit) — программа производственного аудита безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта, предназначенная для оценки систем эксплуатационного управления и контроля воздушных перевозчиков. На сегодняшний день это передовой гармонизированный стандарт всей мировой авиационной индустрии в области осуществления авиаперевозок и обеспечения их безопасности. Сертификацию IOSA осуществляют 8 независимых аудиторских фирм, которые прошли аккредитацию в IATA. Руководство по стандартам IOSA включает в себя 872 требования, соответствие которым должна подтвердить авиакомпания во время прохождения аудита.

Наличие сертификата — обязательное требование для всех авиакомпаний, входящих в IATA и международные авиационные альянсы, — гарант их признания на международном рынке авиауслуг.

Внесены изменения в Воздушный кодекс Республики Узбекистан

27 сентября 2012 года принят Закон Республики Узбекистан «О внесении изменений и дополнений в Воздушный кодекс Республики Узбекистан».

В соответствии с требованиями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации и рекомендациями ICAO Кодекс дополнен новыми статьями: «Техническое обслуживание воздушных судов», «Правила поведения пассажира на борту воздушного судна».

Исходя из требований и рекомендаций ICAO, дана новая редакция статьи 54 Кодекса, предусматривающая классификацию воздушного пространства Республики Узбекистан.

Кроме того, в соответствии с требованиями Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, в Воздушный кодекс внесены изменения и дополнения, направленные на совершенствование принципов регулирования ответственности перевозчика, позволяющие осуществить вступление узбекских авиаперевозчиков в международные альянсы.

Законом внесены также изменения и дополнения в другие статьи Воздушного кодекса в соответствии с требованиями национального законодательства, стандартов и рекомендуемой практики ICAO, международных договоров, участником которых является Республика Узбекистан.

Все нормативно-правовые документы национальной авиакомпании будут приведены в соот-

ветствии с новой редакцией Воздушного кодекса Республики Узбекистан.

НАГРАДЫ АВИАТОРАМ

Национальная авиакомпания Узбекистана вместе со всей страной вступила в третье десятилетие, успешно решая поставленные перед ней задачи оснащения авиапарка современными воздушными судами, модернизации наземной инфраструктуры, успешного продвижения авиакомпании на мировой рынок авиауслуг. Руководство страны, по достоинству оценивая труд авиаторов, ежегодно отмечает высокими государственными наградами особо отличившихся авиаспециалистов. В начале 2012 года в канун 20-летнего юбилея авиакомпании была представлена к наградам большая группа авиаторов. В августе, в ознаменование 21-й годовщины независимости Республики Узбекистан, а также в честь Дня воздушного флота, почетное звание «Заслуженный работник гражданской авиации Республики Узбекистан» было присвоено директору Летного комплекса Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» Алишеру Каримову, орденом «Дустлик» награжден пилот-инструктор Учебно-тренировочного центра НАК Сергей Морозов, медалью «Шухрат» — инженер авиапредприятия «Uzbekistan Airways Technics» Юрий Сахаджи.

РЕКОНСТРУКЦИЯ И РАЗВИТИЕ АЭРОВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

В 2012 году международный аэропорт «Бухара» в очередной раз стал победителем конкурса «Лучший аэропорт года стран СНГ» ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации по итогам деятельности за 2011 год в номинации «Динамично развивающийся аэропорт».

В июне 2012 года принял первых пассажиров обновленный аэровокзальный комплекс международного аэропорта города Навои. Пропускная способность воздушной гавани увеличилась до 400 пассажиров в час. При его реконструкции учитывались все современные тенденции транспортных объектов. Но главное — это, безусловно, создание комфортных условий для пассажиров.

В международном аэропорту «Ургенч» введено в эксплуатацию новое здание зала прилета, где установлена новая багажная лента и созданы все условия для качественного обслуживания пассажиров.

Во всех воздушных гаванях республики внедрена система менеджмента качества, что подтверждено сертификатами. Повсеместно внедряется новое оборудование, техника и технологии. ■

Учебно-тренировочный центр Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари»



В Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» существует неизменяемое правило: ни на минуту не ослаблять внимания к подготовке и переподготовке кадров. Решение этой задачи возложено на Учебно-тренировочный центр авиакомпании, который проводит подготовку авиаспециалистов в полном соответствии со стандартами и рекомендациями ICAO. В процессе обучения авиAPERсонала используются компьютерные обучающие программы и учебные тренажеры, позволяющие провести отработку навыков безукоризненного выполнения профессиональных функций и приобрести практический опыт работы.

Учебно-тренировочный центр признан соответствующим требованиям международного стан-

дарта ISO 9001:2008 в отношении разработки обучающих программ, подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационного персонала и имеет Сертификат соответствия системы менеджмента № 11.1033.026 от 9 декабря 2011 года.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЦЕНТР ПРОВОДИТ ПОДГОТОВКУ ПО СЛЕДУЮЩИМ ПРОГРАММАМ:

1. Первоначальная подготовка:

- летно-инструкторского состава и командиров ВС;
- летного состава;
- бортпроводников;



- бортпроводников-инструкторов;
- бортпроводников;
- работников спецконтроля;
- работников службы организации перевозок — подготовка специалистов службы авиационных перевозок аэропортов по курсам: «подготовка специалистов отдела иммиграционного контроля»; «основы работы в системе SDCS»; «ведение базы центровочных данных SDCS»; «организация авиационных грузовых перевозок»; «автоматизированный учет движения стандартных средств пакетирования с использованием системы ULDManager»; «работа с автоматизированным модулем GCG (GlobalCustomsGateway)»; «бронирование и продажа перевозок с использованием автоматизированных систем AIRFARE, TICKETING, SITARESERVATION»;

- персонала по перевозке опасных грузов;
- специалистов службы аэронавигационного обеспечения — ДИСПАТЧ;
- летного состава для полетов на международных воздушных линиях, включая курс углубленного изучения английского языка.

2. Переподготовка:

- летного состава на типы ВС B-757\767, A-310,RJ-85, Ту-154 (Б, М), Ил-76, Ан-24, Як-40;
- инженерно-технического состава на типы ВС Ту-154 (Б, М), Ил-76, Ан-24, Як-40, Ил-114-100;
- бортпроводников-инструкторов;
- работников службы организации перевозок.

Переподготовка или переучивание пилотов на ВС западного производства проводится на основе компьютерных программ обучения, представленных фирмами-производителями (СВТ), под контролем опытных пилотов-инструкторов. В процессе обучения используются функциональ-

ные тренажеры самолетов А320 (АРТ А320) и ВС Боинг 767 (VPTB767). Тренажеры АРТ А320 и VPT B767 являются процедурными тренажерами класса IPT (IntegratedProcedureTrainer). Данные устройства представляют собой точный макет кабины самолета данного типа с полностью работающими приборами и имитацией инструментального полета. От летных тренажеров уровня «D» тренажеры IPT отличаются отсутствием подвижной платформы, системы визуализации и имитацией реальных органов управления самолетом на дисплеях. Все кнопки, переключатели и рычаги в кабине ВС имеют полное функциональное отображение на тренажерах IPT. На данных тренажерах можно отработать как нормальные, так и аварийные процедуры в процессе переучивания на данный тип или при прохождении ежеквартальной тренажерной тренировки (SimulatorRefresh). Благодаря внедрению в НАК тренажеров IPT значительно улучшилось качество подготовки летных специалистов при переучивании на данный тип ВС и отработки навыков выполнения нормальных и аварийных процедур у действующих пилотов. Кроме того, поскольку часть учебного процесса при переучивании на данный тип ВС с вводом в действие тренажеров IPT проводится с использованием этих тренажеров, вместо тренажеров уровня «D», это позволяет экономить значительные валютные средства.

3. Повышение квалификации:

- летного состава на ВС B-757/ 767, A-310,RJ-85, Ту-154 (Б, М), Ил-76, Ил-114-100, Ан-24, Як-40, Ан-2, Ми-8;
- бортпроводников-инструкторов;
- инженерно-технического состава на ВС Ту-154 (Б, М), Ил-76, Ил-114-100, Ан-24, Як-40, Ан-2;
- бортпроводников;

- работников службы организации перевозок;
- работников агентств воздушных сообщений;
- работников спецконтроля;
- специалистов службы аэронавигационного обеспечения.

4. Авиационный английский

Учебные программы включают интенсивное обучение общему, техническому и профессиональному английскому языку с использованием наиболее современных методов и средств обучения, включающих учебные аудитории, теле-, видео- и аудиооборудование, проекторы, видеофильмы и компьютерные программы. Введена в действие мультимедийная компьютерная обучающая программа, рассчитанная для изучения языка специалистами, имеющими разный уровень языковой подготовки.

5. Учебно-тренировочный центр состоит из 3-х отделов:

Учебный отдел

Проводит обучение по следующим дисциплинам:

- аэродинамика;
- воздушное судно;
- двигатели;
- приборное оборудование;
- воздушная навигация;
- авиационная метеорология;
- радиообмен в воздухе;
- авиационные перевозки;
- подготовка бортпроводников;
- аварийно-спасательное оборудование и аварийные процедуры;
- авиационная безопасность;
- человеческий фактор.

Летно-методический отдел

Осуществляет:

- методическое обеспечение, летную и теоретическую подготовку пилотов, штурманов, бортинженеров и бортрадистов на самолеты Боинг-757/ 767, А-310, RJ-85, Ил-76, Ил-114-100, Ту-154, Ан-24, Як-40;
- первичную подготовку инструкторского состава к летному обучению и действиям в особых случаях полета;
- повышение квалификации командно-летно-инструкторского состава.

Тренажерный комплекс

Тренажер для отработки аварийных процедур осуществляет подготовку летного состава и бортпроводников по аварийно-спасательным процедурам.

Организация курсов

Продолжительность курсов: от 2 до 20 недель в зависимости от целей обучения и от первоначального уровня подготовки студентов, как в об-



ласти английского языка, так и их технического образования.

Начало курсов: обычно по понедельникам, в начале каждого месяца, по просьбе заказчика могут быть обсуждены другие даты начала и окончания курсов.

Интенсивность программ: обычно 30 уроков-лекций или специализированных видов деятельности в неделю с обязательной подготовкой домашнего задания.

Свидетельство об окончании курсов: Свидетельство (Сертификат) Учебно-тренировочного центра НАК выдается каждому слушателю при успешном или удовлетворительном окончании курсов.

Дорогие друзья! Учебно-тренировочный центр Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» приглашает вас на учебу. Квалифицированный преподавательский и инструкторский состав поможет вам достичь поставленных целей и гарантирует успех в вашей дальнейшей профессиональной деятельности. Желаем приятного пребывания в Узбекистане! ■

РЕСПУБЛИКА УЗБЕКИСТАН, ТАШКЕНТ
АЭРОПОРТ,
УТЦ НАК «УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ»

Тел.: (998-71) 255-34-03, 255-19-79
Факс (998-71) 255-34-03
E-MAIL: TRAINING_CENTER@AIRWAYS.UZ

Новости Украэроруха



**УКРАЗРОРУХ ПОСЕТИЛ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
АВИАЦИОННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ
США (FAA)**



Региональный представитель Федеральной авиационной администрации США (FAA) в России и странах СНГ Эли Наср побывал в Украине с визитом, посетил Государственное предприятие обслуживания воздушного движения Украины и выразил надежду относительно будущего сотрудничества двух государств в авиационной сфере.

Целью визита иностранного гостя стало установление связей с авиационными властями Украины и ознакомление с состоянием развития гражданской авиации и аэронавигационной сферы государства.

В ходе визита Эли Наср посетил предприятие, где были презентованы основные достижения Украэроруха как главного провайдера аэронавигационных услуг Украины, и выразил свое мнение.

— Я получил огромный опыт, потому что смог узнать больше об украинской системе гражданской авиации и ее состоянии в целом. Поражает гостеприимство и профессионализм людей, с которыми мне довелось здесь пообщаться. Я получил прекрасную возможность увидеть некоторые объекты гражданской авиации, посетить Национальный авиационный университет и побывать в районном диспетчерском центре Украэроруха. Также я увидел рабочие места ваших диспетчеров и диспетчерские тренажеры — симуляторы. По моему мнению, гражданская авиация Украины находится на хорошем уровне и здесь работает высококвалифицированный персонал. И я с нетерпением ожидаю начала будущего сотрудничества между авиационными властями Украины и Федеральной авиационной администрацией США (FAA). Моими задачами на нынешней должности в FAA является содействие и координация обмена информацией в совместных проектах всех сфер гражданской авиации, поэтому, надеюсь, что в будущем наше сотрудничество будет успешным.

УКРАИНА ПОЛУЧИЛА БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ



Специалисты Службы аэронавигационной информации (САИ) Укрэзроруха приняли участие в 24-м совещании рабочей группы Международной организации гражданской авиации (ICAO) COG/AIM Task Force (COG/AIM TF/24), которое проходило в европейском офисе компании «Джеппесен» в городе Ной-Изенбург, Германия.

Компания «Джеппесен» является одним из мировых лидеров на рынке информационных услуг по обеспечению аэронавигационной информацией.

Участники совещания от Украины обменялись с зарубежными коллегами опытом в сфере мониторинга качества аэронавигационной информации, подготовки персонала САИ, перехода от обслуживания аэронавигационной информацией (AIS — Aeronautical Information Service) к управлению аэронавигационной информацией (AIM — Aeronautical Information Management) в контексте реализации этих заданий на Украине.

Также специалисты всех стран были ознакомлены с технологией и организацией работы и практической реализацией системы управления качеством на рабочих местах персонала компании «Джеппесен», задействованного на всех этапах прохождения аэронавигационных данных — от их получения к отправлению конечному пользователю.

В совещании участвовали 28 специалистов-экспертов из служб (центров) аэронавигационной информации Азербайджана, Армении, Беларуси, Казахстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Российской Федерации, Украины, Эстонии, представители от ФГУП ГосНИИ «Аэронавигация», НИЦ «Геодинамика» МИИГАиК (РФ), компаний «Монитор Софт» (РФ) и «Джеппесен» (Германия), а также от Евроконтроля.

Полученная в ходе совещания полезная информация будет использована в САИ Укрэзроруха для обновления действующих рабочих процедур обработки статичных и динамических данных с привлечением к процессу специалистов Госавиаслужбы Украины и поставщиков данных, а

также оптимизации процессов контролируемого и гармонизированного прохождения аэронавигационной информации от поставщиков данных, включая аэропорты, к конечному пользователю для обеспечения качества, целостности и точности предоставляемой информации.

УКРАЗРОРУХ ПРИЗНАН ПЕРЕДОВЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ В КОНКУРСЕ КАЧЕСТВА «БОРИСПОЛЬСКАЯ МАРКА»

12 октября 2012 года Государственное предприятие обслуживания воздушного движения Украины (Укрэзрорух) стало победителем Конкурса качества продукции, товаров, работ, услуг местного производства «Бориспольская марка» в номинации «Высокотехнологические услуги». Комиссия Конкурса признала Укрэзрорух наиболее инновационным и передовым предприятием.

Ежегодный конкурс, начиная с 2009 года, проводится исполнительным комитетом Бориспольского городского совета при участии Киевской областной торгово-промышленной палаты, главного управления экономики Киевской облгосадминистрации, Киевского областного научно-производственного центра стандартизации, метрологии и сертификации «Киевоблстандартметрология», Киевского областного территориального отделения Антимонопольного комитета Украины, рейтингового агентства «Кредит-Рейтинг», Киевского регионального центра по инвестициям и развитию.

Цель конкурса — популяризация продукции, товаров, работ, услуг и стимулирование предприятий, которые уделяют должное внимание управлению качеством.

Конкурс открыл мэр Борисполя Анатолий Федорчук. Всем участникам были вручены благодарности, а победителям — дипломы и памятные знаки «Бориспольская марка».

В этом году в конкурсе было представлено 33 предприятия Бориспольского региона. ■



Евроконтроль: кооперация в воздушном пространстве



Члены организации и ее задачи

Европейская организация безопасности аэронавигации создана в 1960 году для контроля за воздушным движением в верхнем воздушном пространстве. Важнейшей целью на сегодняшний день Евроконтроль ставит развитие согласованной и скоординированной системы управления воздушным движением в Европе, в состав которой входит 25 государств: Германия, Бельгия, Франция, Люксембург, Нидерланды, Великобритания, Ирландия, Португалия, Греция, Турция, Мальта, Кипр, Венгрия, Швейцария, Австрия, Норвегия, Дания, Словения, Швеция, Чехия, Италия, Румыния, Словакия, Испания и Хорватия.

Первостепенные задачи:

- осуществлять руководство по внедрению Программы согласования и интеграции управления воздушным движением в Европе от имени государств, относящихся к Европейской конференции по вопросам гражданской авиации;
- действовать посредством единого органа УВД с целью оптимального использования воздушного пространства Европы и предотвращения перегрузки в воздушном движении;

Европейская организация безопасности аэронавигации (Евроконтроль)
European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)

- предпринимать краткосрочные действия и действия средней продолжительности с целью улучшения координации системы УВД по всей Европе;
- осуществлять работы по исследованию и развитию возможностей увеличения пропускной способности управления воздушным движением в Европе.

Организационная структура

- Постоянная Комиссия по обеспечению безопасности воздушного движения, определяющая основной курс.
- Агентство по обеспечению безопасности воздушного движения, являющееся исполнительным органом, которым руководит Комитет по управлению и генеральный директор.

В штат организации входит около 2000 человек, работающих в Германии, Бельгии, Франции, Люксембурге и Нидерландах.

Службы и программы

Штаб Евроконтроля (Брюссель, Бельгия) обеспечивает и поддерживает рабочие и инженерные службы для выполнения разнообразных программ, касающихся как технического развития государств — членов Евроконтроля, так и финансовых, юридических, лингвистических и административных служб для всех подразделений Евроконтроля. Все 33 государства, входящие в Европейскую конференцию по вопросам гражданской авиации с целью эффективного руководства Программой согласования и интеграции (EATC/ICP), провели ряд специальных организационных мероприятий.

Новый Центр управления потоками несет ответственность за сбалансированное использование имеющегося воздушного пространства, тем самым, сокращая перегрузки в небе Европы. С



28 марта 1996 года, с вводом в действие Системы первичной обработки планов полетов, Центр управления потоками работает в полном объеме.

Главная служба по взиманию аэронавигационных сборов за использование воздушного пространства (также расположена в Брюсселе) подсчитывает, выставляет счета и собирает деньги за применение оборудования на маршруте и обслуживание воздушного движения от имени 20 (в скором времени 24) государств, участвующих в Системе выставления счетов Евроконтролем. Все собранные средства (за вычетом затрат на Главную службу выставления счетов, что составляет около 0,65% от общей суммы) выплачиваются государствам. Главная служба по взиманию аэронавигационных сборов может подобным образом обслуживать на основании договора не только верхнее воздушное пространство, но и нижнее, а также воздушное пространство стран, не входящих в Систему.

Экспериментальный центр Евроконтроля (он находится не в Брюсселе, а в городе Writigny-sur-Orge, южнее Парижа) обеспечивает дизайн, развитие и совершенствование систем управления воздушным движением. Институт УВД Евроконтроля (город Люксембург) осуществляет как тренировку специалистов служб УВД, так и курсы совершенствования специалистов. Центр УВД Еврокон-

троля в Маастрихте (юг Нидерландов) обслуживает более 900000 рейсов в год в верхнем воздушном пространстве Бельгии, Люксембурга, Нидерландов и Северной Германии.

УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ УВД В ЕВРОПЕ

В апреле 1990 года министры транспорта 23, а теперь 33 государств, входящих в Европейскую конференцию по вопросам гражданской авиации, заключили соглашение по стратегии управления воздушным движением в Европе. В 1991 году Евроконтролем было проведено детальное техническое и эксплуатационное исследование систем УВД. Это была первая ступень в рамках перспективной и многообещающей стратегии, известной как Программа согласования и интеграции управления воздушным движением Европы. Эти исследования были крупнейшими и современными в сравнении с ранее проводимыми в этой области.

После следующей встречи министров транспорта в марте 1992 года Евроконтроль исследует системы УВД в Европе. Конечная цель этих исследований — полная интеграция систем УВД со всеми входящими организациями. ■

В мире авиации



ЕС вернет визы для российских пилотов



Евросоюз отменит мораторий на безвизовые поездки для членов российских авиаэкипажей. Принятое ранее решение Москвы о возвращении виз для европейских пилотов, летающих в Россию, вступает в силу 1 ноября.

О возможности возвращения ЕС виз для российских пилотов, летающих в Европу, заявил директор консульского департамента МИД РФ Андрей Карлов. Он отметил, что двустороннее реше-

ние о возвращении виз было принято по вине Евросоюза. «Мы заранее информировали наших европейских коллег, а также представителей авиакомпаний из других стран, что с 31 октября этого года заканчивается мораторий, — отметил дипломат. — Предлагали ЕС внести изменения в соглашение от 2006 года, но не по нашей вине этого не произошло».

Москва, по его словам, «изначально предлагала странам, чьи авиакомпании регулярно летают в РФ, подписать соответствующее двустороннее соглашение». Говоря об отмене моратория со стороны ЕС, господин Карлов отметил, что «это нормальная международная практика — принцип взаимности».

Впрочем, о нежелании продлевать мораторий на безвизовые поездки для членов экипажей Москва объявила первой — еще 26 октября. По просьбе МИД и Министерства транспорта РФ погранслужбой ФСБ России до 31 октября члены экипажей регулярных авиарейсов в случае отсутствия у них российских виз не привлекаются к административной ответственности, однако с 1 ноября ситуация изменится. Евросоюз пока не делал встречных заявлений по этой теме.

Вместе с тем между Россией и отдельными странами ЕС продолжат действовать соглашения по этому вопросу. Например, экипажи определенных авиакомпаний РФ и Испании могут на основе двусторонних договоров летать без ограничений.

Тема возвращения виз для экипажей воздушного транспорта отражает общее состояние диалога между ЕС и РФ о безвизовом режиме. Переговоры зашли в тупик из-за вопроса о служебных паспортах, в результате чего на предстоящем в декабре саммите Россия — ЕС в Брюсселе соглашение об упрощении визового режима для некоторых категорий граждан подписано не будет.

Президент Путин выступает против обнуления таможенных пошлин на импортные самолеты

Президент РФ Владимир Путин выступает против возможности обнуления таможенных пошлин на импортную авиатехнику и считает, что постепенно глубина локализации ее производства на территории РФ должна достичь 50-60%.



На встрече президента с представителями Союза транспортников России звучали предложения предпринять системные меры и обнулить пошлины. «Если у нас нет сейчас авиапарка, значит, надо убрать все таможенные пошлины на какой-то период», — предложил один из участников встречи.

«Я уже многократно говорил на этот счет — это касается и автомобильной техники, и авиационной, и судов различных классов: если мы на все обнулим ввозные таможенные пошлины, мы с вами будем производить только нефть, газ, золото, бриллианты, пеньку и чересседельники — традиционные статьи российского экспорта. Потому что стоит только обнулить таможенную пошлину на все что угодно, это лишает перспектив развития отраслей внутри страны», — подчеркнул глава государства.

По его словам, идя по этому пути, Россия быстро превратится в «третьестепенную страну с абсолютно затхлой экономикой, не имеющей никаких перспектив развития». Президент напомнил, что уже ряд мер для облегчения работы авиаперевозчиков правительством приняты, но подчеркнул, что необходимо поддержать и отечественных производителей авиатехники. «Если у них (авиапроизводителей) не будет понимания того, что их

государство поддержит, у нас не будет ничего», — подчеркнул В.Путин.

По мнению президента, в сфере авиастроения необходимо использовать опыт автопрома и увеличивать локализацию производства импортной авиатехники на территории России.

КОМПАНИЯ AIRBUS ПРЕДСТАВИЛА САМОЛЕТ ACJ318 ENHANCED

Компания Airbus начала официальные продажи самолета ACJ318 Enhanced, новой версии машины самой маленькой размерности из всех членов семейства наиболее современных корпоративных самолетов, которая имеет ряд новых особенностей, а также предоставляет заказчику набор дополнительных опций.

«С момента ввода в эксплуатацию первого Airbus ACJ318, который имел самый просторный салон из всех бизнес-джетов, в 2007 году эта машина установила новые стандарты в области комфорта, размеров салона и свободы передвижения пассажиров. Самолет Airbus ACJ318 Enhanced является продолжателем данного успеха, который обладает рядом новых особенностей, в частности, новым дизайном салона, новыми креслами, а так-



же новой бортовой системой развлечений. Кроме того, самолет оснащен законцовками крыла типа Sharklet, которые способствуют повышению его топливной эффективности, а также душем и кинозалом», — отметили в компании.

«Компания Airbus всегда обладала собственной культурой инноваций, — отметил Исполнительный директор Airbus по работе с клиентами Джон Лихи, — и салон самолета Airbus ACJ318 Enhanced в сочетании с его улучшенными летно-техническими характеристиками позволят нам предложить еще больше преимуществ нашим покупателям».

Среди базовых особенностей Airbus ACJ318 Enhanced можно выделить потолок «бочкообразной» формы, шторки иллюминаторов, новую обшивку салона, в которую интегрированы индивидуальное освещение и отверстия подвода воздуха от кондиционера, а также LED-освещение салона. «Предлагаемый разработчиком набор опций включает в себя различные типы кресел, новую бортовую систему развлечений, способную воспроизводить контент в формате HD, оснащенную плеером Blu-ray, современными мониторами и входами типа HDMI для подключения внешних устройств. Кроме того, в качестве опций покупателям Airbus ACJ318 Enhanced предлагаются законцовки крыла типа Sharklet, которые способствуют повышению топливной эффективности самолета, встроенный душ, кинозал, который может быть установлен в задней части фюзеляжа, а также декоративная подсветка салона», — пояснили в Airbus.

Также заказчикам предлагается интерфейс для устройств типа iPod и iPad, в том числе позволяющий управлять освещением и температурой

в салоне, доступ к беспроводной сети, улучшенная звукоизоляция и увлажнитель воздуха. Как и ранее, клиенты компании смогут выбрать цвет и материалы обивки салоны самолета.

Все многочисленные доработки и улучшения Airbus ACJ318 Enhanced были выполнены в соответствии с пожеланиями клиентов. Корпоративные лайнеры Airbus создаются на базе самого популярного в мире семейства узкофюзеляжных самолетов. На сегодняшний день компания Airbus имеет заказы на 170 самолетов данного типа от компаний, физических лиц и правительственных организаций. Эти лайнеры эксплуатируются на всех континентах мира, включая Антарктиду, уточнили в компании.

DassaultFalcon запускает производство нового самолета Falcon 2000LXS



DassaultFalcon объявляет о запуске производства нового самолета Falcon 2000LXS, обновленной версии Falcon 2000LX, которую он заменит в 2014 году.

Новый самолет с более комфортным салоном отличается увеличенной коммерческой загрузкой и более удобен с точки зрения аэропортового базирования. Дальность полета составляет 7400 км; благодаря новым полноразмерным внутренним предкрылкам самолет Falcon 2000LXS способен осуществлять посадку еще в большем числе аэропортов с разной длиной ВПП, отметили в компании.

«Наши клиенты все более требовательны к возможностям бизнес-джетов, и новый Falcon 2000LXS производства Dassault способен в полной мере удовлетворить эти требования. Как и другие самолеты, Falcon 2000LXS является самым экономичным в своем классе и требует меньше операционных затрат», — сказал президент и генеральный директор DassaultFalcon Джон Розан-



валлон (JohnRosanvallon). — Также очень важно отметить постоянное совершенствование и надежность платформы Falcon 2000, которая задала высочайшие стандарты комфорта, безопасности и эффективности в деловой авиации».

«Коммерческая загрузка Falcon 2000LXS с полными баками составит более 990 кг; максимальный взлетный вес (MTOW) — более 19000 кг. Длина ВПП для сбалансированного взлета должна составлять 1427 метров, что на 300 метров короче, чем для ряда других самолетов в этом классе. Самолет Falcon 2000LXS способен выполнять полеты на расстояние 7400 км при скорости 0,8 Маха с шестью пассажирами на борту, в стандартной конфигурации, с полными баками и при наличии необходимого резервного топлива, при скорости и направлении ветра на уровне 85% среднегодовых показателей по стандартам компании Boeing (85% BoeingAnnualWinds). Самолет набирает высоту в 12000 метров за 19 минут, высота крейсерского полета составляет 13700 метров, а максимальный потолок — 14500 метров. При обычном полете для посадки самолету Falcon 2000LXS потребуется полоса длиной в 688 метров, что соответствует стандартам для турбовинтовых самолетов», — уточнили в DassaultFalcon.

Наработка двигателей ПС-90А на самолетах Ту превысила 1 миллион часов

В октябре 2012 года суммарная наработка парка авиационных двигателей ПС-90А, установ-

ленных на самолетах Ту, за весь период эксплуатации превысила 1 миллион часов и составила 1000991 час, сообщает пресс-служба Пермского моторного завода.

На сегодняшний день в эксплуатации авиакомпаний трех государств — России, КНДР и Кубы — находится 41 самолет семейств Ту-204 и Ту-214 в различных модификациях, которые оснащены двигателями ПС-90А. С начала 2012 года пермские двигатели отработали на крыле «туполевских» машин свыше 86 тысяч часов, или 22840 полетных циклов. При этом наработка двигателя без съема в ремонт превысила 2000 полетных циклов, отметили на предприятии.

Алексей Михалев, управляющий директор ОАО «Пермский моторный завод» сказал: «Символично, что очередной значимый эксплуатационный рубеж двигатели ПС-90А преодолели в дни празднования 90-летия конструкторского бюро ОАО «Туполев». Практически все эти годы авиаконструкторы и пермские моторостроители работали в тесном сотрудничестве, которое открыло немало ярких страниц в истории мировой и отечественной авиации. Сегодня наше прочное партнерство продолжает развиваться: завершает сертификационные испытания Ту-204СМ, которому открывает дорогу в небо разработанный в кооперации с Pratt&Whitney и обладающий улучшенными эксплуатационными характеристиками двигатель ПС-90А2. А значительно повысить ресурсные характеристики ныне эксплуатируемых ПС-90А позволит их доработка до самой современной модификации ПС-90А3у, освоенной в производстве ОАО «Пермский моторный завод».

Адекватный перевод Быть или не быть...

Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО

«Новости аэронавигации»



Пять месяцев переговоров, проходивших в парижском пригороде и завершившихся подписанием 28 июня 1919 года Версальского договора, не только определили пути развития Европы после Первой мировой войны. На Версальской конференции впервые в практике международных совещаний был применен устный перевод — американский президент Вудро Вильсон не знал французского, языка дипломатии.

С тех пор официальный устный перевод используется не только, да и не столько в диплома-

тии. Развитие техники и технологий, возникновение у человечества новых потребностей благодаря новым возможностям, освоение новых ресурсов и сред — все это привело к необходимости изучать иностранный опыт, создавать международные организации, которые могли бы регулировать взаимоотношения государств.

Как известно, официальными языками ИКАО являются английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский. Несмотря на это, в качестве рабочего языка при проведении различных конференций, встреч и семинаров чаще

используется английский. Естественно, большинство постоянных участников рабочих групп владеют английским в объеме, полностью отвечающем потребностям и задачам таких групп, или, как мы раньше писали в анкетах, «свободно».

С другой стороны, в совещаниях стало принимать большое количество авиационных специалистов (из стран, ранее входивших в Советский Союз), которые если и знают английский язык, то «со словарем», и которым необходимы услуги по переводу. ICAO, в связи с ограниченным бюджетом, отказалась от оплаты услуг по переводу на таких международных встречах, поэтому в наши дни в практику вошло предоставление переводчиков странами или организациями, проводящими эти встречи.

Хорошо это или плохо? Положительная сторона, скорее всего, состоит в единственном — все большее количество языковых специалистов, работающих в авиации, привлекается к живой работе, узнает о «горячих» проблемах. Негативная сторона вопроса вытекает из позитивной — разные переводчики переводят по-разному. А основное требование, предъявляемое к переводу, было и остается неизменным — его адекватность. Достижению этой архисложной задачи может помочь четкое понимание различных аспектов, связанных с профессиональной деятельностью устного переводчика английского языка, работающего в области авиации.

Личностные факторы

Первым, и самым основным, является образование. Вопрос этот намного шире, чем может показаться с первого взгляда. Разница в уровне преподавания языка в разных институтах и университетах, наличие опытных преподавателей, оснащенных лингафонных кабинетов, иностранной литературы, возможности учить язык за рубежом — уже эти факторы ставили студентов разных вузов в неравное положение в самом начале карьеры.

Второй по значимости является языковая специализация — преподаватель или переводчик. С дилетантским подходом — «знаешь язык, значит, переводи» — приходилось сталкиваться не раз. Без знания теории перевода человек, осуществляющий перевод, является не переводчиком, а толмачом. Такой уровень достаточен при переводе быденных фраз, в турпоездках. Однако серьезный уровень перевода требует и серьезного знания теории. Уважаемая автором переводчица, преподаватель по образованию, рассказывала, сколько ей пришлось провести времени над изучением основ перевода, прежде чем она стала классным специалистом, привлекавшимся к переводу большинства совещаний по проблематике стран восточного региона Европейского бюро ICAO.

Немаловажное значение играет личность переводчика — кто он (она) по характеру — холерик, флегматик, меланхолик или сангвиник? Будучи точным по букве, перевод не будет адекватным по духу, если энергичное, эмфатическое выступление участника будет переводиться монотонным и умирающим голосом, и наоборот. С другой стороны, нельзя забывать о национальных и идеологических моментах. Если мы обратимся к опыту Второй мировой войны, то поймем, почему переводчик-немец и переводчик-русский переводили выступления Геббельса одинаково в смысловом отношении, но совершенно по-разному в интонационном. К счастью, национально-идеологическая составляющая перевода в настоящее время практически исчезла.

Меньшее, но ощутимое значение имеет пол. Подавляющее преобладание мужчин на совещаниях приводит к тому, что женщине-переводчику мелкие огрехи прощаются безусловно, в то время как мужчина-переводчик в аналогичной ситуации может вызвать нарекания и критику. Тем не менее общее отношение европейцев и представителей других континентов к переводчикам почти всегда приветливое, по окончании совещаний им всегда уделяется несколько теплых слов. Хотелось бы, чтобы русскоговорящие участники совещаний также знали о том, что переводить — это не самое легкое занятие.

Аспекты адекватного перевода

Любой вид перевода (письменный или устный) любого текста или выступления требует серьезной предварительной подготовки, в ходе которой необходимо учитывать довольно широкий спектр вопросов, способных положительно или отрицательно влиять на конечный результат. В обобщенном виде необходимо осознавать организационные, технические, медицинские и профессиональные (лингвистические) аспекты переводческой деятельности.

Организация

В плане организации совещания переводчику необходимо обязательно иметь список участников с указанием занимаемой должности. При представлении участников такой список поможет правильно и без запинок произнести имя и фамилию участника и четко назвать сферу его деятельности и занимаемый пост. Человек, услышав свое имя неправильно произнесенным, может решить, что и весь дальнейший перевод будет осуществляться на соответствующем уровне, что может вызвать негативные эмоции в отношении переводчика уже в самом начале совещания.



Документы, подготавливаемые секретариатом группы к очередному совещанию, имеют статус рабочих (working papers) или информационных (information papers). Естественно, у переводчика должен быть всегда под рукой полный комплект рабочих и информационных документов, с которыми следует заранее ознакомиться. Выступления участников во многом основаны на содержании этих документов. Кроме того, они позволяют составить общее впечатление о круге поднимаемых вопросов и определить те места, которые могут вызвать трудности для перевода (неизвестные термины, географические названия, ссылки на другие документы и т.п.).

Повестка дня и график проведения совещания позволяют установить очередность обсуждения вопросов, количество отводимого для этого времени, продолжительность и количество перерывов. На основании повестки дня определяется приблизительное время работы каждого переводчика, если таких переводчиков несколько. Вопрос о том, сколько переводчиков будет занято в языковом обеспечении — один или несколько — решается заблаговременно. Это зависит от уровня совещания, его продолжительности и количества обсуждаемых вопросов. Естественно, работать одному намного сложнее, хотя бы из-за больших нагрузок на голосовые связки. При работе «в команде» особое значение имеют отношения между переводчиками. Желательно, чтобы атмосфера была дружественной, в духе взаимопомощи.

На организационном этапе также решается вопрос о том, какой будет осуществляться перевод — последовательный или синхронный.

Синхронный перевод возможен только при наличии технического обеспечения — кабин, микрофонов, наушников, динамиков. При синхрон-

ном переводе достигается большее соответствие оригиналу, однако такой перевод требует глубокого знания предмета, высокого уровня владения как родным, так и английским языком, достаточного опыта работы, а также наличия нескольких переводчиков. В то же время синхронный перевод требует соблюдения определенных правил и от участников — соблюдения относительно невысокой скорости речи (60-70 слов в минуту), постоянного использования микрофона и своевременного применения наушников. К сожалению, многие участники, пытаясь в чем-то убедить своих коллег, начинают говорить очень быстро, а при синхронном переводе возможность переспросить практически отсутствует.

Последовательный перевод занимает больше времени; участникам приходится прерываться после каждой фразы или смысловой группы. Сложность последовательного перевода состоит еще в том, что большинство участников говорит длинными фразами, поэтому часть сообщения теряется. При неудачном размещении участников за столом переводчик может оказаться в такой ситуации, что речь выступающего будет направлена не в его сторону, произноситься тихим голосом при дополнительных помехах от сидящих рядом — шуршания бумаги, комментариев других присутствующих и т.п. Эти факторы значительно снижают качество перевода.

Техническая оснащенность

Технические аспекты перевода относятся, прежде всего, к вопросам обеспечения. Предусмотрены ли микрофоны на вашем совещании? Если да, то каково их качество? Обладают они узконаправленной или широконаправленной чувствительностью? Включены они постоянно или их надо включать на время сообщения? Не производят ли они свиста или других помех?

Расстояние говорящего от микрофона также чревато неожиданностями. Если оно велико, придется напрягать слух. Если оно мало, то большая громкость мешает не только вам, но и всем присутствующим.

Какие другие технические средства будут использоваться? Увидите ли вы со своего места то, что будет демонстрироваться на экране компьютера или дисплея?

Работоспособность

К медицинским факторам следует отнести поддержание органов речи и слуха в работоспособном состоянии на протяжении всего совещания. Не следует злоупотреблять холодными напитками, приносящими только сиюминутное облегче-

ние — последствия бывают плачевными. Излишнее напряжение голоса приведет к его временной частичной потере, поэтому не пытайтесь «перекрыть» выступающих, заставляйте слушать себя.

И еще маленькая деталь. Вечерние встречи с теми, кого давно не видели, не должны перерастать в заполночные беседы с очень горячими напитками. Наутро последствия скажутся не только на лице, но и на качестве перевода.

ПРОФЕССИОАЛИЗМ

Наибольшую трудность представляют вопросы, связанные с профессиональной деятельностью переводчика. Адекватному переводу мешают:

- **Высокий темп речи.** Вы не успеваете за выступающим, поэтому фрагменты фраз, особенно их окончания, в переводе отсутствуют.

- **Объем перевода.** Люди, редко работающие через переводчика, подсознательно считают, что чем больше они скажут, тем больше будет переведено, тем проще будет доведена суть их выступления до людей, не знающих английский язык. Увы! При достижении определенного опыта работы такие специалисты начинают понимать, что, оказывается, чем меньше скажешь, тем лучше и полнее тебя поймут. Однако бывают неисправимые исключения.

- **Акцент.** Это страшный бич, ночной кошмар переводчика. Акцент характерен как для носителей языка (выходцы из Ливерпуля и Техаса — яркое тому подтверждение), так и для изучавших английский, как иностранный. Здесь спектр намного шире: определенно можно говорить о сложностях для «русского» уха в восприятии акцента английского языка жителей южной Франции, Индии, Японии, Кореи. Естественно, чем выше уровень владения языком, тем менее заметен акцент, но в авиации работают неспециалисты по фонетике из юго-восточной части Англии, это точно!

- **Интонация.** Одна из существенных категорий, на которую, пожалуй, обращается недостаточно внимания. Даже при «100%-ном оксфордском» произношении возникают значительные трудности при переводе специалистов, для которых английский не является родным. Перестроив «инструмент говорения» — язык и губы — под английский, редко помнят (или знают) о том, что английская интонация сильно отличается от используемой в родном языке. Простой пример. Желая помочь попавшему в затруднительное положение иностранцу, человек, родным языком которого является русский, обычно по-английски спрашивает «Вам что-нибудь надо?», используя фразу «What do you want?» Мало того, что в такой ситуации обычно говорят «Can I help you?», так и интонация остается русской. В таком контексте она воспринимается



как «Какого рожна надо?», что, согласитесь, далеко по смыслу от первоначальных намерений спрашивавшего.

- **Знание темы и подтекста.** Это самый важный аспект профессиональной деятельности. Хороший переводчик — это тот, кто знает хотя бы что-то обо всем, и практически все — о чем-то одном. Вопросов общей эрудиции мы здесь касаться не будем, а вот без знания авиации, в которой мы работаем, нам не обойтись.

Во-первых, терминологию, используемую в авиационном английском, необходимо не только знать, но и понимать. Нужны познания в строительстве и структуре воздушного пространства, этапах выполнения полета, аэронавигации, метеорологии... Не помешает знание фразеологии радиообмена на английском языке — многие участники конференций в прошлом пилоты или авиадиспетчеры, и используемый ими жаргон может быть непонятен для вас.

Естественно, необходимо знать названия международных и национальных органов гражданской авиации, полномочных органов и организаций крупнейших стран, различных ассоциаций и авиакомпаний.

«Поддержанию формы» способствует чтение авиационных журналов и сайтов Интернета. Кроме этого, большую помощь переводчику могут оказать специалисты национальных органов гражданской авиации, неоднократно принимающие участие в международных конференциях и знающих английский язык. Общение с ними позволяет понять «темные места» и переводчику — в тонкостях отрасли, и специалисту — в языке.

Во-вторых, сегодня намного проще находить русские соответствия английским терминам и наоборот — во втором издании существенно расши-



рен лексикон ICAO, появилось несколько новых словарей по авиации. Много нового в авиационном английском возникло благодаря деятельности Евроконтроля, хотя это создает дополнительную сложность — терминология ICAO и Евроконтроля отличаются друг от друга.

Следует также учитывать, что не все термины, используемые ICAO, переведены точно на русский язык. В качестве примера можно взять понятие «gate-to-gate». В лексиконе ICAO оно переведено как «от перрона до перрона», хотя слово «gate» означает «выход, телетрап», т.е. коридор, по которому пассажиры попадают из аэровокзала непосредственно на борт воздушного судна. Смысл же, вкладываемый в это словосочетание, означает все мероприятия, связанные с выполнением полета: от подачи заявки (что может иметь место за 6 месяцев до самого полета), непосредственного выполнения полета и проведения всех финансовых расчетов, включая оплату аэронавигационных сборов.

Понятно, что русский перевод не несет такой смысловой нагрузки. Как, впрочем, не несет и английское словосочетание. Поэтому на конфе-

ренциях, проводимых в рамках ATMCP (Air Traffic Management Concept Panel), предлагались и такие варианты, как «in-out», «block-to-block», «end-to-end», и другие. Как видно, ни одно из предложений не отвечает вкладываемому в него понятию. Поэтому работе переводчика не позавидуешь.

Отдельной строкой следует говорить об аббревиатурах, применяемых в авиационном английском языке. Их множество множеств. Запомнить их вряд ли возможно, да, наверное, и не нужно. Здесь вопрос для переводчика заключается в другом — если по-английски написано или произнесено ECAC (European Civil Aviation Conference — Европейская конференция по вопросам гражданской авиации — ЕКГА), то как переводить на русский: а) полной расшифровкой названия, б) русской аббревиатурой ЕКГА, в) английской аббревиатурой в английском произношении — ECAC? Если в данном примере ответ, наверное, прост — ЕКГА, поскольку это общепринятый перевод и общепринятое сокращение, то с другими сокращениями дела обстоят сложнее. Что, например, делать с EANPG — European Air Navigation Planning Group? Опыт показывает, что поскольку в совеща-



ниях большей частью принимают участие одни и те же специалисты, то наиболее приемлемым будет произнесение этой аббревиатуры в устном переводе по законам английской фонетики — то есть «И-Эй-Эн-Пи-Джи».

Другая сторона проблемы — перевод слов с устоявшимся русским переводом при появлении новой трактовки данного понятия на английском языке. Слово «separation» с давних пор соответствовало русскому «эшелонирование», причем понималось, что эшелонирование бывает вертикальным (vertical), продольным (longitudinal) и поперечным (lateral). До поры до времени такой перевод удовлетворял всех. Однако с недавних пор слово «separation» в английском контексте все явственнее и ближе употребляется к своему основному значению — «разделение, отделение, разведение». Например: «Separation assurance concerns the means by which individual flights remain separated from others, in accordance with minimum separation standards, and from other hazards (e.g. terrain, obstacles, vehicles etc.)» — «Обеспечение эшелонирования — это средства, при помощи которых отдельно взятое воздушное судно отделяется от дру-

гих воздушных судов и других опасностей (напр. рельефа местности, препятствий, транспортных средств и т.д.) в соответствии с минимальными стандартами эшелонирования» — (перевод автора только в целях иллюстрации) /ICAO ATMCP Lexicon, Explanation of Terms in Support of ATMCP Work./ С одной стороны, нельзя начинать применение термина в новом значении без предварительного объяснения. Поэтому слова «separation» переведены как «эшелонирование». С другой стороны, постепенно водится понятие «отделение», «разделение» — время покажет, какое слово «приживется».

Помимо сказанного, определенной сложностью для переводчика является то, что можно было бы назвать «предысторией дискуссии». Зачастую попадая в группу, где люди знают друг друга много лет, где сложились определенные общие интересы или противоречия, для говорящих бывает достаточно намек на обстоятельства, имевшие место много лет назад. Контекст прозрачен для участников, но не для переводчика. Поэтому бывает трудно понять — о чем была короткая реплика, о том, как хорошо было в городе Милане, или как приятно было общаться с человеком по имени Милан. ■

Авиационные правила

«Практическое применение фразеологии радиообмена на английском языке»

Государственный
комитет по авиации
Республики Беларусь

Продолжение. Начало в №4(25), №5(26).



ГЛАВА 5

ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

98. Фразеология, содержащаяся в этой части, используется между экипажем ВС и всеми диспетчерскими пунктами, имеющими радиолокатор.

Фраза **UNDER RADAR CONTROL** применяется при предоставлении радиолокационного обслуживания. Как правило, в наименовании позывного диспетчерского пункта уже заложен соответствующий вид радиолокационного обслуживания воздушного движения.

Более подробная фразеология, применяемая диспетчерскими пунктами района и подхода, отражена в последующих частях.

99. ВС должно быть опознано диспетчером УВД на экране индикатора до того, как предоставляется радиолокационное обслуживание. Процедуры радиолокационного опознавания изложены в PANS RAC (Doc 4444). Понятие RADAR IDENTIFICATION также применяется к ВС, следующим вне контролируемого воздушного пространства при предоставлении радиолокационного обслуживания.

G-ER report heading	*G-ER heading 250
G-ER for identification turn right heading 280	*Right heading 280 G-ER
G-ER transmit for identification and report your heading	*G-ER transmitting, heading 080
G-ER identified 24km west of KI, Radar information	* Radar information G-ER

ИЛИ

G-ER not identified resume/continue own navigation	*Wilco G-ER
--	-------------

После того как закончена процедура радиолокационного опознавания, диспетчер УВД сообщает экипажу:

IDENTIFIED, если радиолокационное местоположение конкретного ВС видно на индикаторе радиолокатора и однозначно опознано диспетчером УВД;

RADAR CONTACT, если радиолокационное местоположение отдельного ВС видно и опознано на индикаторе радиолокатора.

*Minsk Control Swissair 195 FL 330	Swissair 195 Minsk Control Identified
------------------------------------	---------------------------------------

*Minsk Control G-QWER RATIN 52 FL 10600m	G-QWER Minsk Control radar contact
--	------------------------------------

100. Диспетчер информирует пилота о потере радиолокационного опознавания или в случаях, близких к этому.

G-ER radar service terminated due radar failure. Resume own navigation. Flight information available from Minsk 126,0	*G-ER changing to Minsk 126,0
---	-------------------------------

101. После проведения опознавания ВС диспетчер информирует пилота о его местоположе-

нии, за исключением случаев, когда радиолокационное опознавание устанавливается:

- на основании донесения пилота о местоположении ВС или в пределах 1 мили от ВПП после вылета;
- при использовании присвоенного кода ВОРЛ или режима S;
- при передаче радиолокационного опознавания.

Информация о местоположении ВС со стороны диспетчера УВД выдается следующим образом:

Swissair 195 position 30km north-west of VTB	* Swissair 195
---	----------------

И	Л	И
Swissair 195 over (abeam) VTB	* Swissair 195	

И	Л	И
Swissair 195 magnetic (true) track 050 distance 45km of (from) MNS	* Swissair 195	

102. Фразы, приведенные ниже, употребляются только в соответствующем значении и не являются предоставлением радиолокационного обслуживания:

ФРАЗА	ЗНАЧЕНИЕ
Squawk (code)	Установите код и режим (значение)
Confirm squawk	Подтвердите код и режим, установленный на ответчике
Reset squawk	Установите заново код
Squawk Ident	Нажмите кнопку Ident на ответчике
Squawk Mayday	Установите аварийный код
Squawk Standby	Установите ответчик в режиме standby
Squawk Charlie	Установите ответчик в режиме показания высоты
Check altimeter setting and report your level	Проверьте установку давления барометрического высотомера и доложите высоту
Stop squawk Charlie	Выключите режим С (ответ по высоте)
Stop squawk Charlie Wrong indication	Выключите режим С из-за неправильного показания значения высоты
Verify your level	Проверьте и подтвердите ваш эшелон (высоту)
Reset mode S identification	Повторно установите опознавание в режиме S
Advise transponder capability	Сообщите возможности ответчика

103. Пилот должен подтверждать указания диспетчера УВД при работе с ВОРЛ следующим образом:

Swissair 195 squawk 6330	*6330 Swissair 195
-----------------------------	--------------------

Swissair 195 confirm squawk	*6330 Swissair 195
--------------------------------	--------------------

Swissair 195 recycle squawk 6330	*Recycling 6330 Swissair 195
-------------------------------------	------------------------------

Swissair 195 Check altimeter setting	*1013 set Swissair 195
---	------------------------

Swissair 195 confirm transponder operating	*Swissair 195 negative transponder unserviceable
---	---

104. В случае, если в позывном диспетчерского пункта не заложен вид радиолокационного обслуживания, диспетчер УВД информирует пилота о предоставлении радиолокационного диспетчерского, консультативного и полетно-информационного обслуживания, а также о прекращении радиолокационного обслуживания:

Swissair 195 under radar control	* Radar control Swissair 195
-------------------------------------	------------------------------

G-ER Radar advisory	* Radar advisory G-ER
---------------------	-----------------------

G-ER Radar information	* Radar information G-ER
------------------------	--------------------------

Swissair 195 Radar service terminated	* Swissair 195
--	----------------

105. Пилоту может быть задан курс (вектор) для установления необходимых интервалов с указанием причины векторения:

Swissair 195 delaying action Turn left heading 050	*Left heading 050 Swissair 195
--	-----------------------------------

Причина векторения или других маневров также может быть указана следующим образом:

- due traffic;**
- for spacing;**
- for delay;**
- avoiding action;**
- for down wind (base or final).**

106. Для более грамотных действий перед векторением диспетчер запрашивает курс у пилота и при необходимости изменяет его для создания безопасных интервалов:

Swissair 195 Report heading	* Swissair 195 heading 050
--------------------------------	-------------------------------

Swissair 195 Continue heading 050	* Continue heading 050 Swissair 195
--------------------------------------	--

Swissair 195 Continue present heading and report that heading	* Continue heading 050 Swissair 195
---	--

Swissair 195 Continue present heading	*Continue present heading Swissair 195
---------------------------------------	---

Диспетчер без запроса у пилота может задать конкретный курс полета:

Swissair 195Fly heading 030, When able proceed direct VTB	*Roger, turning left heading 030 Proceeding direct VTB when able Swissair 195
---	--

Swissair 195 turning left heading 030	*Roger, turning left 20 degrees heading 030 Swissair 195
---------------------------------------	---

Swissair 195 stop turn left heading 030	* Roger, to stop turning heading 030 Swissair 195
---	--

107. Диспетчер УВД может задавать направление полета на конкретную радионавигационную точку.

G-ER Set heading to TOSPO	*Heading to TOSPO G-ER
---------------------------	------------------------

108. После окончания радиолокационного наведения диспетчер УВД должен дать указания возобновить полет по своим средствам, сообщить при необходимости местоположение или направление на РНТ и дополнительную информацию, используя следующие варианты сообщения о местоположении:

Swissair 195 Resume own navigation for PNK (true) magnetic track 060 distance 60km	*Wilco Swissair 195
--	---------------------

Swissair 195 Resume own navigation for PNK position is 60 km northeast of RUDKA	* Wilco Swissair 195
---	----------------------

109. Иногда для обеспечения безопасного интервала с другим ВС или для задержки необходимо выполнить полный разворот (**Orbit** или **a 360 degree turn**):

Swissair 195 delaying action, orbit left for sequencing или Swissair 195 delaying action Make a 360 degree turn left now	*Orbit left Swissair 195 или *360 degree turn left Swissair 195
---	---

110. Информация о движении передается пилоту при выполнении полета в ВП соответствующего класса и при возникновении особых случаев в

полете, в результате чего произошло отклонение от диспетчерского разрешения. Сообщение, содержащее информацию о ВС, следующем по конфликтующим траекториям, должно передаваться диспетчером в следующей форме:

- направление на конфликтующее ВС (дается по часовой стрелке условных часов или если ВС находится в развороте — сторона света, например, северо-восток, юг и т.д.);
- расстояние до конфликтующего ВС;
- направление полета конфликтующего ВС;
- эшелон или высота полета;
- тип или отношение скорости движения конфликтующего ВС, если это известно.

(UNKNOWN) TRAFFIC (число) **O’CLOCK** (удаление, направление полета, другая имеющаяся информация).

Swissair 195 Traffic 10 o'clock 7 km opposite direction at FL 200 B - 737	
---	--

Для сообщения о направлении полета конфликтующего ВС необходимо использовать следующие фразы и слова:

- crossing left to right;**
- crossing right to left;**
- same direction;**
- opposite direction; closing;**
- converging;**
- parallel;**
- diverging;**
- overtaking;**
- closing.**

Под другой имеющейся информацией понимается:

- информация об эшелоне полета. Если ВС следует с переменным профилем — **CLIMBING (и DESCENDING)**;
- тип **BC** (если тип неизвестен — отношение к скорости движения **FAST MOVING** или **SLOW MOVING**).

Swissair 195 Traffic 11 o'clock 9 km crossing right to left level unknown fast moving.	*Swissair 195 Looking * Swissair 195 Traffic in sight, now passed clear.
---	---

111. При возникновении внезапной конфликтной ситуации для предотвращения столкновения диспетчер дает команду, которая должна быть немедленно выполнена пилотом:

Swissair 195 Turn left immediately heading 090 traffic at 11 o'clock 5 km crossing right to left slightly above fast moving	*Left heading 090 Swissair 195
--	-----------------------------------

112. При обнаружении неопознанных ВС в контролируемом воздушном пространстве или по запросу пилота диспетчер должен с помощью векторения обеспечивать безопасные интервалы между ВС.

Swissair 195 Unknown traffic 10 o'clock 7 km crossing left to right fast moving. Do you want vectors?	*Swissair 195 Negative contact Request vectors
---	---

Swissair 195 Turn left heading 050	*Left heading 050 Swissair 195
------------------------------------	-----------------------------------

После расхождения диспетчер информирует:

Swissair 195 Clear of traffic	* Swissair 195
-------------------------------	----------------

113. Радиолокационное обслуживание в нижнем ВП (LARS) применяется для оказания помощи экипажам, выполняющим полет за пределами контролируемого ВП ниже FL95. Обслуживание осуществляется в пределах радиолокационного перекрытия диспетчерским пунктом с невысокой интенсивностью полетов и подразделяется на:

- Radar advisory service;**
- Radar information service.**

*G-AAER Request lower airspace radar service	G-AAER Minsk Control pass your message
--	--

После передачи информации о плане полета пилот запрашивает вид радиолокационного обслуживания:

*G-AAER 15 км SE LITVI heading 350 altitude 2500 feet regional QNH 1004 destination Minsk 1, Request radar advisory service	
---	--

Радиолокационное консультативное обслуживание включает в себя предоставление советов по обеспечению безопасных интервалов эшелонирования. Диспетчер сообщает пилоту направление, удаление и, если известно, высоту полета конфликтующего ВС, а также рекомендует действия по разрешению конфликтной ситуации.

При предоставлении радиолокационного информационного обслуживания диспетчер только предоставляет информацию о движении, которая включает направление, удаление и, если известно, высоту полета конфликтующего ВС.

114. ACAS (TCAS) — бортовая система предупреждения столкновений в воздухе — работает с ответчиками ВОРЛ других ВС и позволяет определять расстояние по горизонтали и вертикали до других ВС, отображать эту информацию на дисплее у пилота и выдавать рекомендации по выполнению маневра в вертикальной и горизонтальной плоскости с целью предотвращения столкновения.

Пилот обязан немедленно докладывать о маневрах, выполняемых по рекомендациям TCAS.

*Swissair 195 TCAS Climb (Descent)	Swissair 195 Roger
------------------------------------	--------------------

После восстановления условий, заданных диспетчерским разрешением, предшествовавшим рекомендации TCAS по разрешению угрозы столкновения, используется фраза:

*Swissair 195 TCAS Clear of conflict returning to (предыдущее разрешение) или *Swissair 195 TCAS climb completed returning to FL330	Swissair 195 Roger
---	--------------------

Пилот может не успеть предупредить диспетчера перед выполнением маневра. В этом случае диспетчер должен быть проинформирован как можно быстрее в процессе выполнения или после окончания маневра:

*Swissair 195 TCAS climb (descend) clear of conflict (предыдущее разрешение) resumed	Swissair 195 Roger
--	--------------------

Пилот информирует диспетчера УВД о том, что он не может выполнить указание диспетчера из-за рекомендации TCAS по разрешению угрозы столкновения:

*Swissair 195 unable to comply TCAS RA	Swissair 195 Roger
--	--------------------

В последующем пилот должен доложить диспетчеру УВД об окончании конфликта на мониторе TCAS.

115. В случае, когда у диспетчера УВД есть предположение о потере радиосвязи с ВС и не определен характер потери, радиолокатор может оказать помощь в подтверждении приема информации. Последующие указания должны передаваться медленно, четко и дублироваться дважды:

(f) Radio contact lost (соответствующее указание)	
If no transmissions received for 5 minutes (соответствующее указание)	
Swissair 195 Reply not received if You read Minsk turn left heading 050 I say again heading 050	
Swissair 195 Turn observed I will continue to pass instructions	
Swissair 195 Reply not received if You read Minsk squawk ident I say again squawk ident	
Swissair 195 Squawk observed I will continue radar control	

Для сообщения диспетчеру УВД об отказе радиосвязи пилот обязан установить соответствующий код ответчика (7600).

116. Информация об опасных зонах (dangerous area — D) опубликована в документах аэронавигационной информации. Вход в опасные зоны без специального разрешения запрещен. Существуют два вида обслуживания:

- (DACS) разрешение на пересечение опасной зоны;
- (DAAIS) информация о рабочей активности опасных зон.

Запрос и выдача разрешения на пересечение опасной зоны должны выглядеть следующим образом:

*Minsk Control Swissair 195 Request danger area crossing service of UMD203 range	Swissair 195 UMD203 remains active suggest re-route или Swissair 195 UMD203 not active, range crossing approved report
*Roger crossing approved Wilco Swissair 195	vacating the range

Информация о рабочей активности опасных зон (DAAIS) может выдаваться пилоту по его запросу. Эта информация не может являться разрешением на пересечение опасных зон.

*Minsk Approach G-QWER request DAAIS for UMD203 range *UMD203 active / not active G-QWER	G-QWER Minsk Approach UMD203 active / not active
---	--

117. В целях обеспечения необходимых безопасных интервалов между ВС диспетчер УВД может изменять скорость или число Маха в пределах допустимых значений. В случае, если пилот не может выполнить команду, он обязан доложить об этом диспетчеру УВД (SUPPS Doc 7030 — Эшелонирование находящихся под радиолокационным контролем ВС с использованием контроля за скоростью полета с помощью метода числа Маха).

Swissair 195 report speed/ Mach number	*Speed 870 km/hour (knots)/Mach number 0.82
Swissair 195 Maintain 870 km/hour until DEDOK	*Maintaining 870km/hour Swissair 195
Swissair 195 Maintain present speed/Mach number	* Swissair 195
Swissair 195 Increase / Reduce speed / Mach number) to 830 km/hour (0.80)	*Increasing to Mach 0.80 Swissair 195

Swissair 195 Reduce to minimum approach/ clean speed	*Reducing Swissair 195
--	------------------------

Swissair 195 Do not exceed 830 km/hour (0.80)	*Will not exceed 830 km/hour (0.80) Swissair 195
---	--

При входе в зону ответственности пилот обязан докладывать диспетчеру УВД о полученных им ранее имеющихся ограничениях по скорости полета или по числу Маха.

*Minsk Control Swissair 195 LAVAR 52 FL 330 Mach 0.80	
---	--

В случае, если в ограничении по скорости больше нет необходимости, диспетчер УВД дает следующие указания:

Swissair 195 Resume normal speed/ Mach number	*Swissair 195
---	---------------

Swissair 195 No speed restrictions	* Swissair 195
------------------------------------	----------------

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ПУНКТ ПОДХОДА (КРУГА)

118. Во многих аэропортах вылеты и прилеты контролируются единым диспетчерским пунктом подхода (**RADAR**). В аэропортах с интенсивным движением управление прилетами и вылетами может осуществляться отдельными диспетчерскими пунктами подхода (**DIRECTOR/ARRIVAL — DEPARTURE**).

119. Доклад о выполнении взлета экипаж производит в соответствии с полученным диспетчерским разрешением обслуживания воздушного движения. Орган УВД передает указания по дальнейшему набору высоты.

Swissair 195 Minsk Radar continue climb FL 200	*Minsk Radar Swissair 195 airborne to KI climbing FL 60
--	---

В дополнение к диспетчерскому разрешению для ВС, осуществляющих вылет по ППП, могут даваться указания, связанные с обеспечением безопасных интервалов при вылете. Они даются открытым текстом или в виде указания на изменение стандартной схемы вылета (SID).

Swissair 195 Turn right heading 050 until passing FL 80 then direct GORAT Swissair 195 Report passing FL 80	*Heading 050 until passing FL 80 then direct GORAT Swissair 195 *Swissair 195 Passing FL 80 routing direct GORAT
--	---

120. Вылетающие по ПВП ВС, управление которыми осуществляет диспетчерский пункт подхода (круг), получают информацию о движении других ВС для оказания помощи пилотам в соблюдении необходимых интервалов. Пилоты должны сообщать о выходе из зоны ответственности данного диспетчерского пункта.

*Minsk Radar G-QWER airborne to Brest, IVANI at 40 VFR *Minsk Radar G-QWER passing IVANI (the zone boundary) *126.0 G-ER	G-QWER Minsk Radar Cleared to IVANI VFR climb to altitude (height) 500 m QNH (QFE) 998 G-ER Contact Minsk Information on 126.0
--	--

121. ВС, выполняющим полет по специальным ПВП, выдается разрешение на покидание зоны ответственности в соответствии с изложенной ниже фразеологией:

G-ER Cleared to the zone boundary via ZEBOR special VFR not above altitude 450m G-ER correct	*Cleared to the zone boundary via ZEBOR special VFR not above altitude 450m G-ER
---	--

122. При прилете по ППП ВС, выполняющие полет в пределах контролируемого ВП, обычно получают разрешение на бесступенчатое снижение по стандартной схеме захода от диспетчера РЦ с переходом на связь к диспетчеру подхода на рубеже приема — передачи. После установления связи с диспетчером подхода, пилот получает дальнейшие указания по продолжению снижения и какой тип захода ему следует ожидать.

*Minsk Radar Swissair 195 descending FL 190 information Delta *ILS approach RW 31 descending FL 60, Swissair 195	Swissair 195 Minsk Radar KI 2 A Arrival expect ILS approach RW 31 descend FL 60
--	--

123. При разделении подходов на верхний и нижний (круг) разрешение на выполнение захода выдает, как правило, нижний подход (круг) до пролета ВС точки, где экипаж ВС начинает маневр для выхода на посадочную прямую.

Swissair 195 QFE 1007 descend to height 600 m Swissair 195 Cleared ILS approach RW 31 report established on localizer Swissair 195 contact Tower 118.3	*Descending to height 600 m QFE 1007 Swissair 195 *Cleared ILS approach RW 31 will call you when established on localizer, Swissair 195 *Swissair 195 established on localizer *Tower 118,3 Swissair 195
--	---

124. При разрешении захода по приводным радиостанциям или ВОР ДМЕ фразеология радиобмена отличается в части доклада экипажа о входе в зону действия соответствующего навигационного средства захода на посадку.

Swissair 195 Cleared NDB (VOR) approach RW 31 report established on final track Swissair 195 contact Tower 118.3	*Cleared NDB (VOR) approach RW 31 will call you when established on final track, Swissair 195 *Swissair 195 established on final track
---	---

В некоторых случаях ВС, выполняющие полет по ППП, не заканчивают заход на посадку по приборам, а запрашивают разрешение выполнить визуальный заход на посадку. В этом случае снижение осуществляется по установленным схемам (STAR) или по траекториям, задаваемым диспетчером УВД для входа ВС в точку, от которой разрешается выполнение визуального захода на посадку. Инициатором выполнения визуального захода может быть, как экипаж ВС, так и орган УВД.

*Swissair 195 request visual approach *Swissair 195 roger *Swissair 195 aerodrome in sight * Tower on 118.3 Swissair 195	Swissair 195 expect visual approach RW 31 (direct MNS) report aerodrome (RW) in sight Swissair 195 cleared visual approach contact Tower on 118.3
---	---

В случае, если инициатором выполнения визуального захода является орган УВД, на это необходимо согласие экипажа ВС.

*Swissair 195 affirm Swissair 195 expecting visual approach RW 31	Swissair 195 report able to accept visual approach for RW 31 Swissair 195 expect visual approach RW 31, report aerodrome in sight
--	--

ВС о подробном описании схемы полета в зоне ожидания следует использовать следующую фразеологию:

Swissair 195 Hold at KI FL 60 Expected approach time 1030 Swissair 195 Hold at KI FL 60 inbound track 265 degrees turns left outbound time 1 minute	Swissair 195 Request holding (procedure) instructions
--	---

Примечание. Диспетчерам УВД желательно соблюдать следующий порядок передачи вышесказанной информации:

- контрольная точка;
- высота;

- МПУ входа в зону ожидания;
- правые или левые развороты;
- время полета между разворотами (при необходимости).

126. При прилете ВС, следующего по ПВП, экипажу необходимо установить двухстороннюю связь с диспетчерским пунктом подхода (круга) и получить разрешение на вход в зону ответственности этого пункта. При наличии в аэропортах службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) пилоту следует подтвердить получение такой информации. При отсутствии такой службы данные по аэродрому передает диспетчер подхода (круга).

*Minsk RADAR G-QWER *G-QWER from Brest to Minsk VFR altitude 450m regional QNH 1011 estimating zone boundary 52 Minsk 02 information Bravo *Cleared from the zone boundary to Minsk VFR at altitude 450m runway 31 QNH 1012 traffic in sight G-ER *G-ER Wilco *G-ER aerodrome in sight *Tower 128,0 G-ER	G-QWER Minsk RADAR Pass your message G-ER Cleared from the zone boundary to Minsk VFR at altitude 450m runway 31 QNH 1012. Traffic information there is a southbound Mi-8 at altitude 450m VFR estimating zone boundary 53 G-ER G-CD, maintain own separation and VMC, report aerodrome in sight G-ER Contact Tower 128,0
---	--

Прилетающим ВС может предоставляться радиолокационное наведение с целью направления их на средство обеспечения захода на посадку на конечном этапе.

Разрешение на выполнение захода в этом случае выдается после выдачи пилоту заключительного заданного курса для входа ВС в зону действия навигационного средства обеспечения захода на посадку. Радиолокационное наведение ВС прекращается после доклада пилота о входе в зону действия навигационного средства захода на посадку.

*Minsk Radar, AUA 637, FL 60 information Delta *AUA 637, heading 100 *Heading 100, AUA 637 *QFE 1008, descending to height 600 m, heading 040, AUA 637 *Heading 350, cleared ILS approach AUA 637 *AUA 637, established on localizer	AUA 637, Minsk Radar, expect vectoring for ILS approach runway 31, report heading AUA 637, continue heading 100, number 2 for landing AUA 637, turn left heading 040, descend to height 600m, QFE 1008 AUA 637, turn left heading 350, cleared ILS approach, report established on localizer AUA 637, contact Tower on 118,3
---	--

127. Прилетающим ВС может предоставляться радиолокационное наведение с целью направления их на точку, от которой может осуществляться визуальный заход на посадку. Радиолокационное наведение ВС прекращается после доклада пилота о наличии аэродрома в поле зрения.

*Swissair 195 affirm	Swissair 195 report able to accept visual approach for runway 31
*Swissair 195 heading 080 for visual approach runway 31	Swissair 195 turn left heading 080 expect visual approach runway 31, report aerodrome in sight
* Swissair 195 aerodrome in sight	Swissair 195 cleared visual approach runway 31 contact Tower on 118,3

При радиолокационном наведении с целью регулирования очередности захода на посадку или создания необходимых интервалов может применяться регулирование поступательной скорости ВС.

* AUA 637, speed 260 knots	AUA 637, report indicated speed
* 210 knots, AUA 637	AUA 637, reduce indicated speed to 210 knots
* AUA 637, roger	AUA 637, reduce to minimum approach speed
*No speed restrictions, AUA 637	AUA 637, no ATC speed restrictions

128. Как правило, при полетах по аэродромному кругу полетов УВД осуществляет диспетчер аэродромной зоны (TOWER). В некоторых зонах управление полетами может осуществлять диспетчер подхода (круга).

Запрос с целью получения указаний в отношении занятия круга полетов должен осуществляться заблаговременно с тем, чтобы спланировать занятие круга полетов с учетом движения других ВС. Если круг полетов является правым, то это следует указывать. Маршрут захода на посадку с левым кругом полетов указывать необязательно, хотя это может быть целесообразным, где направление круга периодически меняется.

*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m for landing *Join downwind RW 31 QFE 1001 (QNH 1012) G-ER	G-ER Join downwind RW 31 wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)
--	---

129. Там, где есть служба автоматической передачи информации по аэродрому (ATIS), получение

этой информации следует подтверждать при первоначальном выходе на связь к диспетчеру УВД.

*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m Information Bravo for landing	G-ER Join downwind right hand RW 31wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)
*Right hand RW 31 QFE 1001(QNH 1012) G-ER *G-ER	G-ER Traffic Cherokee taking off and a Boing downwind

130. В зависимости от направления выполнения захода и от воздушной обстановки в зоне ответственности может быть выдано разрешение на выполнение захода с прямой.

*Minsk Radar (Tower) G-QWER C-172 15km west 600m Information Bravo for landing	G-ER Make straight -in approach RW 31wind 270 degrees 5 m/sec QFE 1001 (QNH 1012)
*Straight -in RW 31 QFE 1001(QNH 1012) G-ER	

131. Пилот, выполняющий полет по аэродромному кругу полетов, в соответствии с национальными правилами может получить команду от диспетчера УВД о докладе процедур выполнения разворотов.

*G-ER Downwind * G-ER Number 2, Traffic in sight	G-ER Number 2 Follow the Cherokee on base G-ER Report final
*G-ER Base *G-ER *G-ER Final	G-ER Continue approach 31wind 270 degrees 5 m/sec

132. В случае возникновения необходимости создания интервалов между ВС, заходящими на посадку, при полете по аэродромному кругу полетов диспетчер УВД может давать указания по задержке или ускорению выполнения процедур.

G-ER Extend Downwind number 2 follow Cesna 6 km final	* Number 2 follow Cesna in sight G-ER
---	--

G-ER Make one orbit right (from present position) due traffic on the RW. Report again on final	* Orbit right G-ER
--	--------------------

G-ER Make another circuit	*Another circuit G-ER
------------------------------	-----------------------

G-ER Number 1 Make short approach Cherokee 11 km final	*G-ER Short approach
--	----------------------



133. Передача информации экипажам ВС:
G-ER Landing gear appears down
G-ER right (left or nose) wheel appears up/down
G-ER right (left or nose) wheel does not appear
up/down
G-ER Caution wake turbulence
G-ER Caution jet blast
G-ER Caution slipstream
G-ER Caution wake vortex.

Продолжение следует.

Языковая подготовка в МЦ АУВД

Интервью с Марией ТАРАСОВОЙ, специалистом по языковой подготовке учебно-методической группы тренажерного центра



— Как осуществляются языковая подготовка специалистов ОВД и поддержание уровня английского языка в МЦ АУВД?

— Языковая подготовка подразумевает непрерывный и планомерный процесс обучения английскому языку, который включает приобретение теоретических знаний и их применение на практике. Для этого тренажерный центр осуществляет целый комплекс мероприятий. В частности, на постоянной основе специалисты по языковой подготовке тренажерного центра проводят курсы поддержания квалификации, проводится тренажерная подготовка, профессиональная (техническая) учеба на раз-

борах дежурных смен, а также консультации по английскому языку.

— Каким образом организуются и проводятся курсы поддержания квалификации?

— Курсы организуются и проводятся согласно приказу Министерства транспорта Российской Федерации № 93 от 14 апреля 2010 г. Их цель — поддержание достигнутого уровня знаний, используемого в гражданской авиации языкового стандарта ICAO. Курсы рассчитаны на 64 академических часа с отрывом от производства и предполагают изучение, как общего (General), так и авиационного английского языка (Aviation English).

— Ваши ученики, диспетчеры, спрашивают, по какой программе и учебникам вы проводите курсы?

— Конечно, ведь люди хотят знать, откуда берется та или иная информация, насколько она актуальна с точки зрения native speaker (носителя языка) в данный момент. Приведу наглядный пример: английское слово text (текст), простое слово, которое знает любой начинающий изучать английский. Но в современных учебных комплексах это слово дается в новом, актуальном значении для жизни — писать sms-сообщения. Поэтому мы используем современные учебные комплексы англоязычных авторов, чтобы полученные знания действительно могли быть применены в жизни, и



человек мог быть «понятым» на языке. Для диспетчера быть «понятым» — основополагающий критерий при радиообмене. Что касается программы, то она была составлена специалистами по языковой подготовке ТЦ в соответствии с требованиями ICAO (Doc 9835, Cir 323).

— А как насчет интерактивного обучения, вы что-то используете в своей работе?

— Безусловно. В современном мире без компьютера никуда. Мы активно используем smart board (умную доску), проектор и компьютер для демонстрации видео, особенно фильмов про ава-

рийные ситуации в полете, и выполнения других заданий по английскому языку.

— А как проходит занятие на тренажере на английском языке, насколько оно эффективно?

— Очень эффективно, во-первых, практически на 100% воссоздается ситуация реального управления полетами, т.е. упражнение ничем не отличается от реальной обстановки на рабочем месте диспетчера. Во-вторых, радиообмен осуществляется и на русском (диспетчером-инструктором) и на английском (специалистом по языковой подготовке) языке. В-третьих, помимо стандартных процедур УВД задаются нестандартные или аварийные ситуации в полете для приобретения соответствующих навыков и практики английского языка. К тому же после занятия диспетчер-инструктор и специалист по языковой подготовке проводят разбор ошибок и дают соответствующие консультации.

— Что такое техническая учеба?

— Это занятия по английскому языку на разборах дежурных смен. Это интерактивное занятие, презентация недавних нестандартных или аварийных ситуаций в полете. Мы ставим записи радиообмена либо демонстрируем видео с авиаинцидентами, причем это не только наши случаи, но и международная практика (ситуации из Европы и Америки), затем их изучаем, акцентируем внимание на важных моментах. На этих занятиях изучаем документы ICAO и других источников, например Eurocontrol, чтобы быть в курсе мировых событий и соответствовать международным стандартам.

— Есть ли какие-то пожелания у диспетчеров в плане усовершенствования языковой подготовки?

— После каждого курса поддержания квалификации мы просим диспетчеров написать отзыв о курсах. В графе пожеланий они указывают на необходимость проводить такие курсы чаще и с большим количеством часов. Конечно, многим хотелось бы проходить курсы за границей. Разу-меется, это стоит очень дорого, и, как сказал Д.А. Медведев: «...учить английский можно и дома», но хорошей практикой было бы пригласить преподавателя английского из зарубежного центра. Такой метод практикуют многие организации, и он действительно хорош. Во-первых, многим понравится возможность посетить занятие у носителя языка, и, во-вторых, специалистам по языковой подготовке будет предоставлен замечательный шанс в практике языка. Как говорят иностранцы — to kill two birds with one stone — убить два зайца, по-русски. ■



Первый собственный авиалайнер Airbus A321 приземлился в Казахстане

Авиакомпания «Эйр Астана» сообщает о прибытии первого собственного авиалайнера Airbus A321 напрямую с завода европейского авиастроительного концерна. Самолет является одним из шести авиалайнеров семейства Airbus A320, купленных национальным авиаперевозчиком РК у концерна Airbus. Соглашение о покупке самолетов было заключено в 2008 году во время официального визита Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева во Францию. Это первый контракт на приобретение новых коммерческих авиалайнеров в истории независимого Казахстана и большой шаг в развитии гражданской авиации страны, сообщает пресс-служба АО «Эйр Астана».

Согласно каталогу общая стоимость авиалайнеров превышает 500 млн долларов США. Покупка самолетов была организована авиакомпанией «Эйр Астана» самостоятельно за счет собственных и заемных средств предприятия без привлечения средств из государственного бюджета и государственных гарантий. Финансирование покупки было обеспечено Royal Bank of Scotland при поддержке экспортно-кредитных агентств Германии, Франции и Великобритании. Большим подспорьем в этом процессе стало присоединение Республи-

ки Казахстан к международной Кейптаунской конвенции в 2008 году, обеспечивающей оптимальные условия финансирования покупки авиационной техники для авиакомпаний.

«Прибытие первого реактивного авиалайнера Airbus A321 — большое событие для авиакомпании и всего государства в целом. Для авиакомпании, уставный капитал которой в 2002 году составил всего 17 млн долларов США, — это счастливый день, когда мы можем гордиться тем, что достигли достаточной финансовой стабильности для покупки авиалайнеров на сумму свыше полмиллиарда долларов США. И теперь в год 10-летия авиакомпании мы открываем новую страницу в истории гражданской авиации РК, — комментирует событие президент АО «Эйр Астана» Питер Фостер. — Символично, что первый авиалайнер прибыл накануне празднования Дня первого Президента, при участии которого был создан национальный авиаперевозчик Казахстана. И мы выражаем нашу искреннюю благодарность и почтение Президенту РК за поддержку в приобретении авиалайнеров у мировых авиастроительных лидеров и подписание указа о присоединении Республики Казахстан к Кейптаунской конвенции. Все это позволит нам не только быть лидером в Центральной Азии и Индии, но и выйти на качественно новый уровень авиаперевозок».

Новый авиалайнер будет выполнять полеты по существующей маршрутной сети в Россию, Турцию, ОАЭ, Индию, Китай и другие страны.

Введение ограничения по IIIВ категории в международном аэропорту Алматы

По метеоусловиям в международном аэропорту Алматы 3 декабря в 20:40 местного времени были введены ограничения по IIIВ категории, ограничения были сняты 4 декабря 2012 года в 04:03. В течение нескольких часов благодаря этой категории светосигнальной системы взлетно-посадочной полосы и аэродрома 7 воздушных судов (5 пассажирских и 2 грузовых) совершили посадку:

1. В 21:05 местного времени при вертикальной видимости 80 метров и горизонтальной 125 метров Airbus 320 авиакомпании Air Astana рейс КС 912 по направлению Стамбул — Алматы.

2. В 21:19 при вертикальной и горизонтальной видимости 100 метров Boeing 757 авиакомпании Scat рейс DV 705, следовавший по маршруту Шымкент — Алматы.

3. В 22:43 при вертикальной видимости 80 метров и горизонтальной 75 метров Airbus 320 авиакомпании Air Astana рейс КС 992 по направлению Астана — Алматы.

4. В 23:33 при вертикальной видимости 70 метров и горизонтальной 75 метров грузовое воздушное судно Boeing 747 авиакомпании Air Cargo Germany рейс ACX 8611, следовавший по маршруту Франкфурт — Алматы — Шанхай.

5. В 23:48 при вертикальной видимости 50 метров и горизонтальной 75 метров Boeing 757 авиакомпании Air Astana рейс КС 856 по направлению Астана — Алматы.

6. В 00:38 04.12.2012 при вертикальной видимости 20 метров и горизонтальной 75 метров пассажирское воздушное судно Airbus 319 авиакомпании Czech Airlines рейс ОК 0180 по маршруту Прага — Алматы.

7. В 01:32 04.12.2012 при вертикальной видимости 25 метров и горизонтальной 125 метров приземлился грузовой самолет MD-11 авиакомпании Lufthansa Cargo рейс GEC 8453, следовавший по маршруту Гонконг — Алматы — Франкфурт.

Международный аэропорт Алматы на сегодняшний день является первым и единственным аэропортом на территории СНГ, имеющим категорию IIIВ, которая была введена в эксплуатацию 19 декабря 2011 года.



До внедрения данной категории в аэропорту Алматы светосигнальная система отвечала требованиям категории IIIА, которая обеспечивает точный заход на посадку при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 200 м, в связи с чем многие воздушные суда были вынуждены уходить на запасные аэродромы. На сегодняшний день взлетно-посадочная полоса аэропорта по категории IIIВ ICAO позволяет садить самолеты при дальности видимости не менее 75 метров, что значительно сократило количество рейсов, перенаправленных на запасные аэродромы, соответственно пассажиры вовремя прилетают по пункту назначения и не испытывают неудобств, вызванных с отменой или задержкой рейсов.

Особо стоит учесть, что для посадки воздушного судна по метеоминимуму категории IIIВ необходимо выполнение трех условий — чтобы ему соответствовали оснащение аэродрома, воздушное судно и экипаж воздушного судна. Более того, только наиболее подготовленные экипажи могут быть допущены к работе в этих сложных метеорологических условиях и должны иметь соответствующий сертификат. В связи с этим аэропорт Алматы заранее предупредил авиакомпании о внедрении IIIВ категории, и впоследствии авиакомпании стали привлекать и садить за штурвал самолетов более опытных пилотов.

Доведение международного аэропорта Алматы до IIIВ категории ICAO ставит его по техническому оснащению в ряд лучших аэропортов мира.



Победа филиала «Камчатчаэроавиация» в конкурсе профессионального мастерства

В период с 20 по 23 ноября 2012 на производственной базе ОАО «ВНИИРА» и Политехнического колледжа городского хозяйства (Санкт-Петербург) был проведен финал конкурса профессионального мастерства инженерно-технического персонала служб ЭРТОС филиалов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

В номинации «Радионавигация» первое место занял представитель филиала «Камчатчаэроавиация» **Герасин Сергей Алексеевич**, инженер РЭМ.

За высокий уровень профессиональной подготовки лауреат конкурса награжден специальной грамотой генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», денежной премией и ценным подарком.

Конкурс очередной раз показал высокий уровень квалификации технического персонала филиала «Камчатчаэроавиация». Уместно будет напомнить, что в предыдущем конкурсе, проходившем в 2008 году, представители Камчатки также завоевали первое место в общекомандном зачете, что говорит о системном серьезном подходе к подготовке технических специалистов на уровне филиала.

За проведение Международного авиационного праздника «Общее небо», посвященного 100-летию создания Военно-воздушных сил России, работники филиала, принимавшие активное участие в работе, поощрены почетными грамотами Росавиации:

1. **Сапроненков Александр Владимирович** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля районного диспетчерского центра.

2. **Долгих Виктор Васильевич** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля районного диспетчерского центра.

3. **Юдин Владислав Владимирович** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля районного диспетчерского центра.

4. **Лизогуб Дмитрий Александрович** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля районного диспетчерского центра.



5. **Липатов Евгений Михайлович** — заместитель начальника Московского аэроузлового диспетчерского центра.

6. **Васютин Владимир Александрович** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля Московского аэроузлового диспетчерского центра.

7. **Кузьминов Андрей Львович** — диспетчер радиолокационного управления и процедурного контроля Московского аэроузлового диспетчерского центра.

8. **Кириченко Александр Иванович** — старший диспетчер Московского аэроузлового диспетчерского центра.

9. **Бельшев Евгений Владимирович** — ведущий специалист Московского зонального центра.

10. **Юшко Сергей Викторович** — старший специалист Московского зонального центра.

Поздравляем всех награжденных и желаем дальнейших успехов!

В Московском центре АУВД идет модернизация средств радиолокационного обеспечения полетов

В Московском центре АУВД завершается очередной этап масштабной модернизации средств радиотехнического обеспечения и авиационной электросвязи на периферийных объектах.



кие возможности дает использование системы автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В). Благодаря ей стало возможным ежесекундно получать полную 3D информацию о положении и скорости ВС, то есть добиться высокой точности определения координат ВС. Для сравнения, оборудование без системы АЗН-В обновляет информацию каждые пять секунд, то есть модернизация дает диспетчеру УВД дополнительное время – драгоценные секунды для принятия своевременного решения.

Первый в России МВРЛ с функцией расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 ES «Аврора» был введен в эксплуатацию в 2011 году на радиолокационной позиции «Ряжск» в Рязанской области. В 2012 году радиолокаторы МВРЛ-СВК дооснащены оборудованием АЗН-В на РЛП в Нижегородской, Воронежской, Смоленской областях. До апреля 2013 года планируется внедрить новое оборудование в Орловской, Московской и Тверской областях.

Модернизация проводится в рамках программ Правительства и Минтранса при непосредственном участии ОАО Концерн «Алмаз-Антей» и его структурных подразделений — ОАО «НПО «ЛЭМЗ» и ЗАО «ВНИИРА-ОВД».

Тест TELLCAP® рекомендован и для диспетчеров

Руководитель Росавиации А.В. Нерадько подписал приказ о том, что теперь тест по определению уровня владения английским языком TELLCAP®, разработанный в Авиационном учебном центре «КомпЛэнг», официально рекомендован не только для пилотов России, но и для диспетчеров. В этом году TELLCAP® прошел процедуру одобрения в Международной организации гражданской авиации (ICAO). На сегодняшний день тест сдавали граждане около 20 государств. Ранее TELLCAP® был одобрен Межгосударственным авиационным комитетом для использования в государствах-участниках. В прошлом году тест был признан в Австрии.

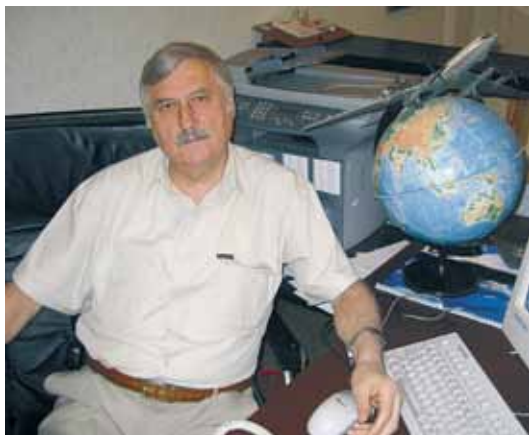
TELLCAP® в настоящее время является единственным тестом из разработанных в Российской Федерации, который смог получить одобрение ICAO. ■

В результате проведенных работ обзорные радиолокационные станции «Утес», расположенные в пределах 700 км от Москвы, получили двойное назначение. Оборудование обеспечивает авиадиспетчеров надежным первичным радиолокационным полем протяженностью до тысячи километров и позволяет использовать информацию радиолокационных позиций гражданской авиации в интересах Министерства обороны.

Также проведена модернизация радиолокационных позиций по замене вторичных радиолокаторов «Корень-АС» на автономные двухдиапазонные моноимпульсные вторичные радиолокаторы (МВРЛ-СВК), которые обеспечивают высокую точность определения местоположения воздушного судна, возможность получать дополнительную информацию о воздушном судне (ВС): номер ВС, высоту, остаток топлива.

В настоящее время в эксплуатации находится восемь МВРЛ-СВК, из них три аэродромных и пять трассовых МВРЛ, обеспечивающих круглосуточную трансляцию вторичной радиолокационной информации в центр управления воздушным движением.

Помимо обновления традиционных средств радиолокации, также проведена работа по повышению эффективности средств наблюдения за воздушной обстановкой. Например, использованы современные технологии для обеспечения без запроса с земли приема информации от ВС о его местоположении, номере, высоте, остатке топлива, курсе, скорости, намерении маневра ВС. Та-



Дорогие коллеги! Поздравляю всех с Международным днем гражданской авиации! Всем, кто любит авиацию, посвящено это стихотворение. От себя добавлю, что на «аннушке» я отлетал 6 лет и налетал 3100 часов.

Станислав ПРАСЛОВ,
РГП «Казэронавигация», Алматы

«АННУШКА»

Что такое «аннушка» в нашем лексиконе?
Это чудо техники — самолет Ан-2.
Продувается насквозь, холодно в салоне,
Да и крыльев в нем не счесть, с двух сторон по два.

А зато летает — прямо загляденье,
Впереди мотор урчит, винт трехлопастной,
И теперь как ветеран выражу я мнение,
Он по форме превосходит лайнер скоростной.

Неприхотлив, неказист, ест бензин октановый,
По сто двадцать литров в час — это не предел,
А взлетает с пятачка, с полосы прикатанной
И позвольте вас уверить, не стоит без дел.

Не могу я не отметить самолетной удали,
Как садится он в тайге на поляну в снег,
И как труженик полей он скрипит без усталы,
Шестьдесят с избытком лет продолжает бег.

Не страшны ему ветра с затяжными вьюгами
И заряды снежные, и седой Таймыр,
А на льдинах ВПП с острыми застругами
Только лыжи успевай, закрывать от дыр.

Так он трудится как вол, не жалея силушек,
И расчалками скрипит на весь белый свет.
Только правящая власть забывает клинышек
И теперь как ни прискорбно «аннушек» уж нет.

7.12.2012



Лица профессии

A close-up portrait of a woman with long, wavy, light brown hair and bangs. She is looking slightly to the right with a gentle smile. The background is blurred, showing warm, indoor lighting.

Мария Скутина,
диспетчер Нижегородского
центра ОВД

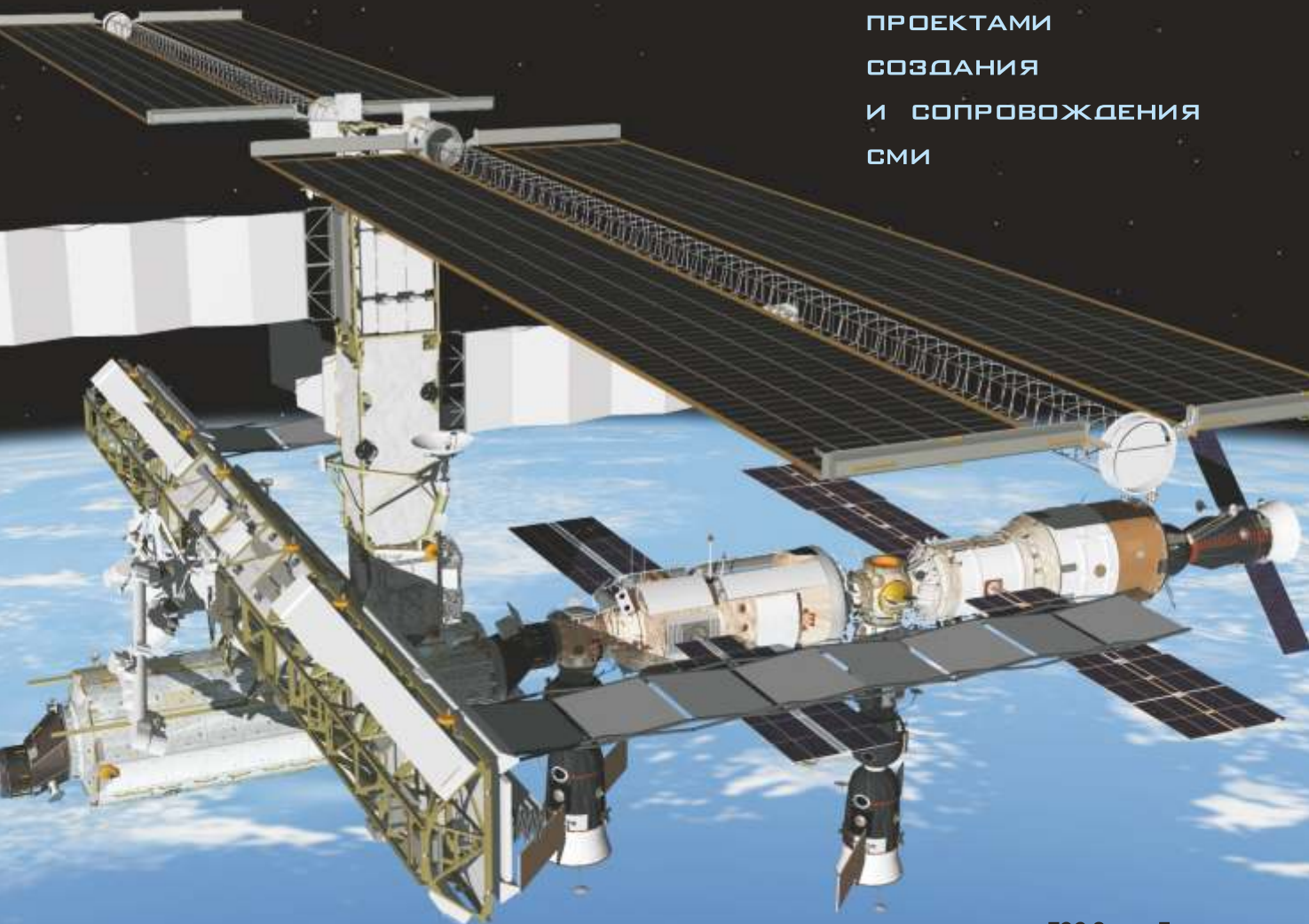


Space Energy

ИНФОРМАЦИОННОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ПРЕДПРИЯТИЙ
АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ
ОТРАСЛИ

РЕКЛАМА
И PR-КОНСАЛТИНГ

УПРАВЛЕНИЕ
ПРОЕКТАМИ
СОЗДАНИЯ
И СОПРОВОЖДЕНИЯ
СМИ



T00 Space Energy
050013, Республика Казахстан,
г. Алматы,
пр. Сейфулина, 546 — 17
Тел. +7 777 222 99 02
Факс +7 727 244 32 10
spaceenergy@list.ru