

ИСТОРИЯ НУЦ «АБИНТЕХ»

Есть только один способ избежать критики: ничего не делайте, ничего не говорите и будьте никем.

Аристотель

Началось всё в 1989 году. «Перестройка» входила в свою завершающую стадию, деньги превращались в фантики, народ ходил на демонстрации, организованная преступность поднимала голову, и, вообще, рушился устоявшийся десятилетиями жизненный уклад. Наступало время великих перемен и великих возможностей, и упустить его было нельзя.

Я, Волынский Виктор Юрьевич служил в НИИСТ МВД СССР на должности инженера в звании лейтенанта внутренней службы. Там я занимался патентным поиском в ГПНТБ по тематике автомобильных сигнализаций, переводами с английского, рисовал тушью на кальке кораблики для какого-то отчета и помогал рабочим на стройке нового корпуса института.

Мой отец, Волынский-Басманов Юрий Михайлович (полковник запаса, служивший в ГРАУ МО СССР, кандидат технических наук, заслуженный изобретатель РСФСР) после выхода в отставку из рядов МО СССР работал в ГНИЦВОК.

Мой тесть, Степанов Юрий Васильевич (полковник запаса, кандидат технических наук, служивший в МО и КГБ СССР), работал в ЦУМВС ГА (Центральное управление международных воздушных сообщений) оперативным дежурным. Он работал сутки через трое, в его обязанности входило обследовать подозрительные предметы, обнаруженные при предполетном досмотре или оставленные на территории АВК и, в случае подозрения на наличие взрывного устройства, вызывать оперативную группу ФСБ. Юрий Васильевич доказал начальству ЦУМВС ГА, что необходимо создать группу спецназначения в аэропорту Шереметьево для поиска и идентификации самодельных взрывных устройств, оружия, опасных предметов и веществ, а также оснастить её необходимым поисковым и досмотровым оборудованием. В 1989 году СССР уже был близок к развалу и произошел резкий рост количества угонов ВС и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Юрий Васильевич добился своего и пригласил меня и Ю.М. Волынского-Басманова работать в созданную им группу спецназначения.

В 1990 году сначала мой отец, Волынский-Басманов Ю.М., потом и я сам пришли работать в эту группу. В смену выходили 2 человека, работали сутки через трое, базировались сначала в номере гостиницы «Международная» в Шереметьево-2, затем в здании склада опасных грузов на грузовом комплексе «Шереметьево-Карго». Заместителем Генерального директора ЦУМВС ГА в то время был Чурков Борис Георгиевич, который

поддерживал все начинания в области авиационной безопасности. Вскоре Юрий Михайлович стал советником Б.Г. Чуркова.

03 апреля 1991 года было подписано решение ЦУМВС ГА о создании Малого государственного предприятия «Авиационная безопасность и новые технические средства», сокращенно МГП «АБИНТЕС». Юрий Михайлович, пользуясь поддержкой Ю.Г. Чуркова, начал бурную деятельность по оснащению учебного класса макетами штатных боеприпасов, которые изготавливали на Можайском арсенале, где работал старый друг отца, Иван Харлампиевич Ермаков. Благодаря хорошим отношениям с руководством в/ч удалось получить практически все образцы макетов, которые изготавливались в цехе учебных пособий на Можайском арсенале. За дополнительную плату нам также изготовили первые макеты СВУ и плакаты. В это же время была куплена видеотройка (большой телевизор, видеомагнитофон и видеокамера), которая впоследствии сыграла важную роль в учебном процессе. В здании ЦПАП был выделен учебный класс, через некоторое время был получен второй учебный класс в павильоне «Прилёт» (ныне снесен, на его месте терминал «С»). На мебельной фабрике за счет ЦУМВС были заказаны стенды, и два учебных класса были готовы. Появились и первые сотрудники: Геннадий Максимович (фамилию не помню) и Федоров Юрий Владимирович, друзья Ю.М. Волынского-Басманова. Также взяли на работу главного бухгалтера, старушку Лебедеву, имя не помню. Поначалу класс работал как музей – туда водили начальство, показывали представителям разных служб ЦУМВС и силовых структур, но занятия там практически не велись. В это время я уже помогал отцу, одновременно работая в ЦУМВС в группе спецназначения. В 1991 году я закончил курсы «Менеджмент для руководителей» в Плехановском институте, что очень пригодилось в дальнейшем. Также я закончил курсы разговорного английского при Академии наук.

В 1992 году я ушел из ЦУМВС, потому что там почти перестали платить (точнее, зарплата осталась прежней, а инфляция ушла далеко вперед). В пересчете на доллары зарплата была менее 50 долларов. Отец устроил меня на работу охранником в СП «Аэрофёрст» - совместное Российско – Ирландское предприятие, которое держало магазины Дьюти-фри в Шереметьево-2. Там немного платили в рублях и, самое главное, давали чеки на 100 долларов в месяц на покупку товаров в ирландском валютном магазине на Новом Арбате. В 1992 году отец отправил меня в две командировки за границу от ЦУМВС, хотя я уже работал в другой организации. Это стало возможно благодаря его хорошим отношениям с Б.Г. Чурковым и другими руководителями. Обоснование было такое: «В руководстве САБ никто не знает английского языка, а Виктор съездит на учебные курсы по АВ и потом напишет отчет». Отчеты о командировках писать очень не любили, поскольку основной задачей было прибарахлиться на полученные суточные, а язык мало кто знал. Поэтому начальство ездило с переводчиками, которые были в большом дефиците. В то время не было такой бюрократии, как сейчас, и это прокатило. Первая моя поездка была в Израиль на 2-х недельный курс «Менеджмент по АВ», который проводила организация ICAM. Курс был очень интересный, на

самом деле его проводила ICTS, а ICAM был просто посредник. В моём подробном отчёте о командировке впервые прозвучало понятие «профайлинг», которое я перевел как «Технология выборочного контроля». Через несколько месяцев я поехал в еще одну командировку – на курс «Менеджмент» в авиационную академию Сингапура, который проводил профессор Алан Пойнер из канадского авиационного института. Курс был рассчитан на 3 недели, я опоздал на неделю, потому что мне не давали визу, и вместо удостоверения получил справку об участии. Курс был направлен на изучение Приложения 17 и Руководства ИКАО, практической ценности он не имел. Но я запросил в библиотеке сингапурской академии недостающие материалы по профайлингу, что позволило мне впоследствии написать первую «Технологию выборочного контроля», которую в 1993 году утвердили у заместителя руководителя ДВТ МТ РФ Бондарева А.К. Вскоре после второй командировки я ушел из магазина Дьюти-фри и Игорь Галушко, наш новый родственник, устроил меня на работу флайт-менеджером в авиакомпанию «Трансаэро». Там я познакомился с Плешаковым и его женой, он был президентом, она генеральным директором авиакомпании, офис был на задворках Садового кольца в районе Смоленской площади. Игорь тут же отправил меня в командировку в Париж на учебу с еще одним сотрудником, бывшим военным переводчиком. Игорь вскоре ушел из Трансаэро, и мое положение резко осложнилось. Я так толком и не разобрался, что входило в мои обязанности, ну и командировку в Париж мне тоже не забыли. Осенью 1992 года я снова поехал на учебу в Израиль на тот же самый курс, сопровождая начальника САБ ЦУМВС ГА Прокопешкина Виталия Ильича, который заинтересовался, прочитав мой отчет о первой поездке. Мы провели переговоры с представителями ICTS и договорились о регулярном проведении курса «Менеджмент» в Израиле на русском языке. Всего на этом курсе в 1993-1996 годах обучилось более 70 заместителей генеральных директоров по АБ и руководителей САБ из аэропортов России, СНГ и стран Балтии. При нашем вылете в Израиль из Шереметьево-2 произошел забавный случай. Мы летели рейсом Трансаэро, и рейс провожал Плешаков. Он очень удивился, увидев меня в числе пассажиров, и после этого меня из Трансаэро уволили. Так началась моя работа в МГП «АБИНТЕС» в должности главного специалиста по обучению персонала, в 1992 году я сменил четыре места работы.

В 1992 все малые государственные предприятия стали принудительно закрывать и 14.10.1992 нами было зарегистрировано Товарищество с ограниченной ответственностью Научно-учебное предприятие «Авиационная безопасность и новая техника», сокращенно ТОО НУП «АБИНТЕХ». Учредителями предприятия стали: Волынский-Басманов Юрий Михайлович, Волынский Виктор Юрьевич и Алферов Геннадий Сергеевич. Алферов проработал с нами не долго, после ссоры с Юрием Михайловичем он вышел из состава учредителей и уволился. Юрий Михайлович также вышел из учредителей, т.к. он работал в Шереметьево и это могло помешать. Я остался единственным учредителем и директором предприятия. Почему название

стало не АБИНТЕС – потому, что запрещалось регистрировать предприятия с уже имеющимися названиями. Пришлось название немного изменить. По сути своей, в этот момент произошла приватизация всего имущества, принадлежавшего ЦУМВС ГА и находившегося в ведении МГП «АБИНТЕС». Это не было каким-либо исключением, процесс приватизации шел по всей стране. Так мы стали собственниками и предпринимателями. В отличие от других МГП, созданных при ЦУМВС, при закрытии малого предприятия мы полностью вернули уставной фонд, перечислив денежные средства на счет ЦУМВС ГА.

В 1993 году произошли важные события, определившие дальнейшую судьбу Учебного Центра и всей нашей семьи:

1) Нам с Юрием Михайловичем стало ясно, как дальше планировать деятельность по обучению в области авиационной безопасности. Решили скопировать работу учебного центра ICTS, т.е. проводить краткосрочные курсы, направленные на получение слушателями конкретных практических навыков. Начали проводить 5-ти дневные курсы. Первым нашим преподавателем был Шапошников Дмитрий Андреевич – замечательный специалист из Российской таможенной академии, автор первого учебного фильма по досмотру и фотографического каталога рентгенограмм оружия и СВУ. Я читал на этих курсах лекцию по профайлингу. Курсы проводились примерно 1 раз в месяц. Успех был большой, поскольку в то время практических занятий по авиационной безопасности в России никто больше не проводил, все обучение обычно сводилось к чтению преподавателем нормативных документов, а у нас был оборудованный макетами учебный класс, видеофильм и интересные практически-ориентированные лекции. Учебная деятельность стала приносить первые деньги, пока небольшие.

2) Весной 1993 года я устроился на работу в отдел авиационной безопасности Департамента воздушного транспорта Минтранса России, который располагался в здании бывшего МГА СССР. От старого состава министерства осталось немного людей, среди них Мосеев Юрий Васильевич. Заместителем руководителя был Бондарев Анатолий Кузьмич. Моим непосредственным начальником был Зацепин Геннадий Вячеславович, который дал мне полную свободу действий. Состав отдела был поначалу очень небольшой. Зарплата была мизерной, большинство сотрудников были военные пенсионеры, работа была для них скорее духовной потребностью, чем способом заработать на жизнь. В этом году стали внедряться персональные компьютеры, как альтернатива пишущим машинкам, и я активно включился в этот процесс.

В 1994 – 1995 годах предприятие постепенно крепло, курс «Предполетный досмотр» проводился регулярно, в среднем раз в месяц, появились новые курсы «Авиационная безопасность для руководителей», «Охрана аэропортов», «Перронный контроль» и «Инструктор по авиационной безопасности». Также я комплектовал группы для обучения в Израиле на курсе ICTS «Менеджмент по АБ». Все это стало возможным благодаря поддержке со стороны Бондарева Анатолия Кузьмича и Мосеева Юрия Васильевича.

Людей на каждый курс созывали телеграммами за подписью Бондарева. Сертификаты об обучении выдавались за подписью сначала Бондарева, затем Мосеева и ставилась печать ДВТ МТ РФ. Курс «АБ для руководителей» проводился в здании ДВТ МТ РФ и вели его сотрудники отдела авиационной безопасности по договорам подряда. В то время в регионах еще существовали объединенные авиаотряды (аэропорт и авиакомпания) и сотрудники досмотра летали в Москву бесплатно на своих бортах, поэтому на учебу отправляли не только руководителей, но инспекторов досмотра, стрелков ВОХР и сотрудников органов внутренних дел на транспорте.

Следует отметить, что в 1994 году был принят очень важный документ по авиационной безопасности: постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 № 897 «О Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Это постановление Правительства было разработано отделом авиационной безопасности ДВТ МТ РФ, и, совместно с главой XII Воздушного Кодекса, выполняло функцию Национальной программы по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, наличие которой в каждом государстве предусмотрено Приложением 17 к Чикагской конвенции.

В 1995 году на работу в АБИНТЕХ пришел замечательный человек – Цыгулев Геннадий Иванович, полковник запаса, который стал нашим основным преподавателем на многие годы. В том же году мы впервые провели выездной курс обучения в Баку. Поехали вчетвером: Цыгулев Г.И., Мосеев Ю.В., Джафаров Михаил Аббасович и я. Получилось вполне достойно, и выездная форма обучения вскоре стала основной. Курт Мительфельнер, который продавал в России РТУ фирмы Хайнман и другое досмотровое оборудование, дал нам демоверсию компьютерного тренажера фирмы STI, также мы приобрели ноутбук и наш первый медиа-проектор (медиа-проектор привез из Германии в ручной клади сотрудник фирмы, в России они еще не продавались). По тем временам, это была настоящая технологическая революция в обучении! Начиная с 1996 года мы с Цыгулевым стали регулярно выезжать в командировки. Три дня занятия вел Геннадий Иванович, в четверг я читал лекцию по профайлингу и проводил занятия на компьютерном тренажере, в пятницу Цыгулев проводил итоговое занятие, и мы вдвоем принимали экзамены. Так мы работали до 2002 года, всего было проведено за этот период около 90 выездов и примерно столько же курсов в Москве.

Предприятие стало приносить заметный доход, и сразу начались первые наезды. Сколько потом было наездов на АБИНТЕХ, я даже перечислить не смогу! Почти все они были «сверху» - очень не нравилось многим, что люди и дело делают и деньги зарабатывают, впрочем, и мы тоже ангелами не были, защищались как могли. ЦУМВС прекратило свое существование, вместо него появились «Аэрофлот» и «Международный аэропорт Шереметьево», вскоре было создано ЗАО «АэроМАШ-АБ», в которое передали функции по предполетному досмотру пассажиров и ВС. Охрана аэропорта и ВС осталась в МАШ. Акционерами ЗАО «АэроМАШ-АБ» стали МАШ, Аэрофлот (в равных долях) и иностранная компания Гейт Технолоджис (10%). Заместителем

генерального директора МАШ стал Поздняков Владимир Юрьевич. Он предложил передать наш учебный центр в АэроМАШ, а взамен предлагал получить немного акций. Мы отказались. Вскоре Ю.М. Волынский-Басманов вынужден был уволиться из МАШ и стал советником А.К. Бондарева на общественных началах (без зарплаты).

В 1995 году по программе Гор – Черномырдин на базе академии ФАА США в Оклахоме (25 дней) и аэропорта Даллас (5 дней) прошли обучение две группы наших руководящих специалистов по авиационной безопасности. Первая группа выехала в начале года, вторая в середине. Я занимался организационными вопросами от ДВТ МТ РФ по этим группам и меня тоже включили во вторую из них. Обучение было, в основном теоретическое, но были интересные выступления работников таможни и других агентств, а также экскурсии в аэропорты. Даже по мишеням постреляли из пистолетов. Ю.М. Волынский-Басманов выезжал в первой группе, он там прославился тем, что сбил из пистолета прутик, положенный на две опоры, притом с левой руки (правый глаз у него уже не видел в то время). Местные подарили ему чемоданчик с набором имитаторов СВУ, предназначенных для РТУ и несколько учебных видеofilмов. Американцы были очень любезны с нами в это время.

Во второй половине 1995 года В.Ю. Поздняков был назначен на место А.К. Бондарева, и в конце того же года я уволился из ДВТ МТ РФ и устроился менеджером по продажам аэродромного оборудования в Скотт-Европиан Корпорэйшн, которая располагалась в Центре международной торговли на Пресненской набережной.

В 1996 году нам снова пришлось перерегистрировать предприятие – согласно закону «Об образовании» некоммерческие образовательные организации получали освобождение от НДС, и 09.04.1996 мы зарегистрировали новое юридическое лицо: Негосударственная образовательная организация «Научно-учебный центр «Авиационная безопасность и новая техника», сокращенно НОУ НУЦ «АБИНТЕХ». Не без труда мы получили нашу первую образовательную лицензию в Департаменте образования г. Москвы. Теперь мы не платили НДС.

В том же году Ю.М. Волынскому-Басманову удалось подписать в ДВТ МТ РФ информационное письмо, в котором АБИНТЕХ был обозначен «головным» учебным центром по подготовке в области авиационной безопасности и всем авиапредприятиям было рекомендовано пройти соответствующее обучение. В этом году АБИНТЕХ стал моим единственным местом работы. Нам выделили маленькую комнату на техническом этаже второго корпуса в здании теперь уже Федеральной авиационной службы России. Я обустроил себе офис, приобрел оргтехнику. Вскоре удалось выгородить еще одну комнатку на чердаке первого корпуса, там расположился Юрий Михайлович с Солониной Анной Даниловной, которая стала нашим главным бухгалтером. Количество обученных слушателей росло, росли и доходы. В том же году мы начали издавать ежемесячный журнал «Авиационная безопасность», который распространялся по закрытой

подписке среди авиапредприятий. Тираж журнала достигал 100 экземпляров. Редактировал журнал я, печатал его мой школьный товарищ Коданев Валерий Альбертович, он же снабжал нас бланками удостоверений, значками, конвертами и другой печатной продукцией. Коданев автор эмблемы АБИНТЕХа, АНО «ЦСООАБ», Московского центра ИКАО и ООО «ЦАСО ТБ, т.е. всех организаций, которые я возглавлял в разное время.

В 1996 году Департамент воздушного транспорта Минтранса России был преобразован в Федеральную авиационную службу, и это был самый плодотворный период в разработке нормативной правовой базы в области авиационной безопасности. Руководил этой работой Салеев Валерий Николаевич, который внес огромный вклад в развитие авиационной безопасности в нашей стране. В то время он занимал должность начальника Управления авиационной безопасности ФАС РФ.

1997 год стал одним из самых удачных для АБИНТЕХа. Издержки были минимальные. Стоимость обучения за пятидневный курс была эквивалентна 100 долларам США. В этом году к нам на работу пришел преподавателем Настыч Юрий Семенович, к сожалению, он проработал у нас не долго – у него обнаружили рак, и он вскоре умер. Шапошникова Дмитрия Андреевича мы приглашать перестали. В среднем в месяц было 1 – 2 выездных курса и 2 курса в Шереметьево.

В 1998 году у нас появился серьезный конкурент – на базе ГосНИИ ГА начал функционировать учебный центр ИКАО по авиационной безопасности. Этим центром руководили Никулинский Г.Н. и Ташаев Юрий Аронович. ФАС России, естественно, стал больше поддерживать ГосНИИ ГА. Но в том же году случился обвал рубля в два раза, и я снизил цены на обучение (т.е. оставил их теми же в рублевом номинале), а ГосНИИ ГА свои цены умножил на два. В течение двух лет я постепенно увеличивал цены, пока они не вернулись к прежнему эквиваленту примерно 100 долларов, а ГосНИИ ГА никогда больше не составлял нам серьезной конкуренции. На работу к нам пришел новый преподаватель – Пригородов Виктор Петрович, отличный преподаватель, человек неистощимой энергии, душа компании, и это несмотря на то, что у него не было правой руки. Пришел он не один, он существенно пополнил нашу коллекцию макетов инженерных боеприпасов, передав в АБИНТЕХ свою собственную коллекцию.

1998 год был богат на события, ФАС России утвердил приказом № 310 от 16.10.1998 «Нормы подготовки, переподготовки и текущей учебы по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации». Авторами документа были сотрудники Управления авиационной безопасности ФАС России Мохнач и Новокшенов. Названия курсов подготовки и их продолжительность были взяты из практики работы АБИНТЕХа. До 2021 года это был основной документ определяющий порядок, виды и периодичность подготовки по авиационной безопасности. АБИНТЕХ перестал быть головным учебным центром, он стал первым среди

равных. Появились новые конкуренты, которые начали оттягивать на себя поток слушателей в некоторых регионах.

На работу в АБИНТЕХ пришел новый сотрудник – Алексей Викторович Волнов, сын Екатерины Ивановны, которая делала нам бухгалтерские балансы. Алексей был энергичным и умным парнем, но в то же время немного безалаберным. При его активном участии в АБИНТЕХе были организованы курсы по двум новым направлениям: «Выявление и локализация опасных предметов и веществ» с практическими занятиями на взрывотехническом полигоне в Нахабино и выдачей Единой книжки взрывника Госгортехнадзора, а также курс подготовки охранников с практическими стрельбами в тире из охотничьего гладкоствольного ружья. Для этого Алексею купили ружье «Сайга-20» и из него стреляли в тире охранники. В этом же году при налоговой проверке «случайно» выяснилось, что мы никогда не вели бухучет, а только сдавали балансы. На постоянную работу взяли бухгалтера. Мы переехали в новый офис № 530 на техническом этаже Росавиации, у меня впервые появился отдельный кабинет.

В 1999 году я начал работать над компьютерным тренажером «Студент». За основу был взят немецкий тренажер STI с демоверсией которого я работал уже несколько лет, но логика и алгоритмы работы полностью мои. Программный код написал Тетерин Дмитрий Евгеньевич, доктор физико-математических наук, морской геолог с мировым именем. Он работал в Академии наук за чисто символическую зарплату, кормился за счет экспедиций на иностранных научно-исследовательских судах. Для него написание программы для тренажера «Студент» было всего лишь подработкой, но он подошел к делу творчески и именно это обеспечило такой успех тренажера. В создании базы данных рентгено-телевизионных изображений мне помогал Алексей Лукаш, который работал у Курта Миттерфельнера, и который научил меня как подключаться к РТУ и выбрал все необходимое для этого оборудование, которое мы закупили за счет АБИНТЕХ. Картинки мы записывали, подключаясь к РТУ производства фирмы Хайман сначала на вылете Шереметьево-1, затем в камере хранения, расположенной в павильоне «Прилет» Шереметьево-1. Помогал мне в этом Г.И. Цыгулев.

В этом же году мы получили в свое распоряжение третий учебный класс в аэропорту Шереметьево, в здании бывшего кустового информационно-вычислительного центра (КИВЦ). Класс оснастили пожарным и спасательным оборудованием и в нем проводились занятия для пожарных-спасателей, водителей пожарных машин и руководителей аварийно-спасательных работ. Таким образом, было открыто новое направление обучения. Практические занятия проходили на базе аварийно-спасательной службы аэропорта Шереметьево. В Федеральной авиационной службе нас поддерживал начальник аварийно-спасательного отдела Тимонин Эрнест Лазаревич. Открытие этого нового направления обучения – целиком заслуга Ю.М. Волынского Басманова, я по этому направлению не работал.

В 2000-ном году я начал использовать тренажер «Студент» при проведении занятий и итогового экзамена на курсе «Предполетный досмотр». Слушатели восприняли это нововведение с большим интересом. Обработка изображений для тренажера была очень трудоемкой, к тому же постоянно выскакивали «баги», которые оперативно устранял Д.Е. Тетерин. Тренажер получился очень удачным как за счет тщательного отбора теневых изображений СВУ, боеприпасов, оружия, так и за счет простой и понятной логики учебного процесса (пропущенный опасный предмет – неприемлемо, лишняя попытка – вычитаются баллы), наличия возможности сформировать протокол итогового тестирования. Началась успешная реализация тренажера, первым покупателем стало ЗАО «АэроМАШ-АБ». В период с 1996 по 2001 год я работал по 10 – 12 часов в день, в офисе я полностью вел всю документацию по обучению (переписка, переговоры, оформление договоров, и сертификатов об обучении, редактирование ежемесячного журнала по АБ), дома после работы и в командировках обрабатывал изображения для тренажера. В год у меня было около 20-ти командировок.

К началу нового тысячелетия НОУ НУЦ «АБИНТЕХ» стал полноценным учебным центром, в нем постоянно работало около 8-ми человек, занятия проводились регулярно по расписанию на год вперед. Мы имели образовательную лицензию Департамента образования г. Москвы и сертификат учебного центра ФАС России. Мы располагали тремя учебными классами в аэропорту Шереметьево: основной класс по авиационной безопасности в здании Центра подготовки авиационного персонала (ЦПАП), принадлежащий ОАО «Аэрофлот», два класса, принадлежащих ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» - в здании ЦПАП по пожарно-спасательному направлению и в павильоне «Прилет» по авиационной безопасности. За то, что мы бесплатно пользовались этими тремя учебными классами, Аэрофлот и МАШ получали 25% скидку на обучение своих сотрудников. В здании ФАС России у нас также был небольшой учебный класс, оборудованный плакатами и стендами по авиационной безопасности на техническом (пятом) этаже. В этом классе проводились занятия по курсам «Авиационная безопасность для руководителей» и «Инструктор по авиационной безопасности», основными преподавателями по этим курсам были сотрудники отдела авиационной безопасности: Ю.В. Мосеев, А.Д. Сердюков, Н.И. Демин, В.Н. Корнилов, В.И. Карпенко и другие. Правда, в конце 2000-ного года класс в здании ФАС России пришлось освободить, т.к. управление хозяйственного обеспечения ФАС решило нас обложить непомерной данью. Кстати, начальника ХОЗУ через пару лет посадили.

В начале 2001-го года у меня произошел серьезный конфликт с моим отцом Ю.М. Волынским-Басмановым, и я покинул должность директора, но до весны 2002-го года продолжал ездить в командировки и проводить занятия в учебных классах в Шереметьево. Директором стал Юрий Михайлович, а всю организационно-административную работу взяла на себя Анна Даниловна Солонина. Бухгалтером была в то время Зоя Михайловна Марычева. Ежемесячный сборник «Авиационная безопасность» стал выходить один раз в

квартал и сменил свое название на «Авиационная безопасность и аварийно-спасательное обеспечение полетов», он выходил еще 3 или 4 года.

В 2002 году на работу преподавателями в АБИНТЕХ пришли Визирский Михаил Дмитриевич и Нечунаев Андрей Викторович. Они имели опыт преподавательской работы, работали в Инженерной Академии МО, Визирский имел научную степень кандидата технических наук, Нечунаев участник нескольких вооруженных конфликтов, награжден боевыми орденами и медалями, автор книги про Афганистан. В том же году на работу в АБИНТЕХ пришла Лариса Евгеньевна Сачкова, энергичная и позитивная женщина, которая взяла на себя оформление удостоверений об обучении и другой документации.

Что касается меня, то после нескольких неудачных попыток устроиться на хорошую работу и открыть новый бизнес, я принял предложение начальника управления Государственной службы гражданской авиации В.Н. Салеева создать центр сертификации по авиационной безопасности. Я очень благодарен за это Валерию Николаевичу, поскольку в тот момент я был не у дел. Для того, чтобы создать и аккредитовать Центр сертификации, надо было сначала разработать комплект документации по аккредитации Управления авиационной безопасности Государственной службы гражданской авиации (ГСГА) в качестве Органа по сертификации в Системе обязательной сертификации гражданской авиации по направлению «Авиационная безопасность». Мне выделили рабочее место в здании ГСГА в комнате, где работали Корнилов Владимир Николаевич и Пташко Сергей Анатольевич, и целый год я занимался разработкой документации на общественных началах. Одновременно я зарегистрировал Автономную некоммерческую организацию «Центр сертификации объектов, обеспечивающих авиационную безопасность», учредителем которой стал АБИНТЕХ. В том же году ко мне обратился Зарипов Азат Гумерович из Аэрофлота с неожиданным, но очень интересным предложением. Дело в том, что группой энтузиастов, во главе с Зариповым в Аэрофлоте был создан кинологический отдел, при этом была выбрана экспериментальная порода – межвидовой гибрид оленегонной лайки и европейского шакала, так называемая «собака Сулимова». Порода выведена замечательным специалистом Климом Тимофеевичем Сулимовым, который раньше занимался этим в системе МВД, а затем попал под сокращение вместе со своими собаками. Аэрофлот выделил земельный участок и все необходимое для организации кинологической службы. Животные содержались в клетках оригинальной конструкции Сулимова, которые сводили до минимума трудозатраты на чистку клеток. Следует отметить, что собаки традиционных служебных пород в таких условиях содержаться не могут. Сотрудники кинологического отдела сами готовили собак для поиска взрывчатых веществ, но им не хватало формального признания готовности собак для работы по поиску ВВ. Чтобы обеспечить независимую проверку способности собак выявлять взрывчатые вещества на объектах гражданской авиации и воздушных судах при предполетном досмотре, было решено создать Систему добровольной сертификации объектов, обеспечивающих авиационную

безопасность. В короткий срок мною совместно с Сулимовым и Зариповым были разработаны требования и методы оценки соответствия, а также другая необходимая документация для регистрации системы добровольной сертификации в Госстандарте России. Кроме собак, я внес в перечень сертифицируемой продукции технические средства для обнаружения взрывчатых веществ, рентгено-телевизионные установки и металлоискатели, и с помощью представителей фирм производителей и импортеров данного оборудования разработал требования и методы оценки соответствия.

Летом 2003 года Управление авиационной безопасности Государственной службы гражданской авиации (ГСГА) было аккредитовано в качестве Органа по сертификации в системе обязательной сертификации ССГА. Были также аккредитованы два центра по сертификации: АНО «ЦС ООАБ» и ФГУП ГосНИИ ГА. Планировалась также аккредитация испытательной лаборатории на базе НПП «Дельта», но ее почему-то не аккредитовали.

Таким образом АНО «ЦС ООАБ», в котором я стал директором, был аккредитован и в обязательной, и в добровольной системах сертификации. Первым сотрудником стал Ахматов Виктор Иванович, который проработал со мной до самого прекращения нашей деятельности в 2016 году. В разное время в АНО «ЦС ООАБ» работали: Будаев Виктор Викторович, Рудаков Алексей Борисович, Сердюков Александр Дмитриевич, Демин Николай Иванович, Степанов Дмитрий Александрович, Пташко Сергей Анатольевич, Перебейнос Иван Николаевич.

В 2005 году В.Н. Салеев предложил мне должность начальника Московского учебного центра ИКАО по авиационной безопасности, находящегося в системе ФГУП ГосНИИ ГА, который располагается на Планерной улице. Моим начальником стал зам. генерального директора ФГУП ГосНИИ ГА Бунарев Александр Петрович. Учебный центр ИКАО находился в плачевном состоянии после прекращения финансирования его деятельности со стороны штаб-квартиры ИКАО и ухода Г.Н. Никулинского. Мне была поставлена задача поднять деятельность Центра на надлежащий уровень в связи с предстоящей проверкой со стороны ИКАО обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации. На оснащение Центра было выделено 5 млн. рублей в адрес ФГУП ГосНИИ ГА, на эти средства нами были закуплены: рентгено-телевизионная установка, компьютерный класс с тренажером для подготовки операторов РТУ фирмы STI, два комплекта ноутбуков с проекторами и другое оборудование. Со стороны Федеральной службы по надзору в сфере транспорта подготовкой к проверке ИКАО занимался начальник Управления транспортной безопасности Черток Владимир Борисович. Владимир Борисович смог привлечь к финансированию деятельности учебного центра ИКАО крупные страховые компании, и за их счет было проведено обучение практически всех сотрудников отделов авиационной безопасности территориальных управлений воздушного транспорта, а также сотрудников Управления авиационной безопасности Ространснадзора по курсу «Национальные инспекторы» ИКАО. После

успешной проверки ИКАО интерес к учебному центру ИКАО пропал, но занятия в нем регулярно проводились до моего вынужденного ухода из ГосНИИ ГА в конце 2008 года. Следует отметить интересный факт, что пока я работал в центре ИКАО, никаких наездов на АБИНТЕХ не было.

В период работы в ГосНИИ ГА, я также сохранил за собой должность директора АНО «ЦС ООАБ». Фактически, в этот период руководил центром сертификации В.И. Ахматов. С 2005 по 2012 году Центр сертификации располагался в здании бывшего городского аэровокзала.

В 2005 году преподавателем в АБИНТЕХ пришел Прокопешкин Виталий Ильич – человек с интереснейшим послужным списком, орденносец, бывший начальник службы авиационной безопасности ЦУМВС ГА.

В 2005 году был принят очень важный документ по авиационной безопасности, который стал основой для проведения работ по сертификации САБ: Приказ Минтранса РФ от 28 ноября 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам». Этот документ написали Н.И. Демин и А.Д. Сердюков, а главу VIII. «Особенности обеспечения авиационной безопасности в аэропортах Московского аэроузла, международных аэропортах и аэропортах федерального значения» написал я.

В 2006 году начальником управления транспортной безопасности Ространснадзора стал Свешников Александр Николаевич, и мы с ним хорошо сработались.

Но вернемся к деятельности НУЦ АБИНТЕХ. В 2006 году АБИНТЕХ вместе со всеми другими сторонними организациями выгнали из здания на Ленинградском проспекте 37. Ю.М. Волынский-Басманов приобрел офисное помещение по адресу Ленинградский проспект, д. 80 корпус Г, офис 1016. Вскоре Аэрофлот выгнал АБИНТЕХ их класса № 216 в ЦПАП в Шереметьево-1. Юрий Михайлович приобрел для размещения учебного класса помещение 1001 на том же этаже, где уже был офис. Через некоторое время началась реконструкция в Шереметьево-1 и пришлось освободить второй учебный класс в павильоне «Прилет». Оставался еще третий класс в здании КИВЦ, но занятия в нем проводились все реже и реже. Дело в том, что ЗАО «АэроМАШ-АБ» создал свой учебный центр, и сотрудники досмотра аэропорта Шереметьево теперь обучались там. ОАО «МАШ» обучал сотрудников охраны попеременно то АБИНТЕХе, то в УЦ АэроМАШ-АБ, аэропорты «Домодедово» и «Внуково» имели свои учебные центры. Из регионов к нам слушатели приезжали теперь только на курсы «Руководители САБ», «Инструктора по АБ» и «Руководители АСР», рядовых инспекторов присылать перестали из-за высокой стоимости гостиниц и авиаперелета, и мы их обучали на выезде. В какой-то момент времени ОАО «МАШ» перестал обучать пожарных-спасателей, водителей пожарной машины и некоторые другие категории сотрудников Аварийно-спасательной службы аэропорта Шереметьево в АБИНТЕХе, а затем полностью прекратил сотрудничество с нами. Все оборудование класса в КИВЦ (образцы аварийно-спасательного и

пожарного оборудования, плакаты и стенды, а также макет аэропорта) принадлежали ОАО «МАШ».

В АБИНТЕХ пришли новые преподаватели: Ивкин Сергей Анатольевич, Ермоленко Аркадий Константинович, Шикин Андрей Святославович. Заместителем директора стал Корнилов Владимир Николаевич, который внес огромный вклад в разработку учебно-методических материалов. Под его редакцией вышли два учебника по Авиационной безопасности, которые разошлись тысячными тиражами в 2005 и 2009 годах.

В 2007 году был принят закон «О транспортной безопасности». Поначалу он не произвел никакого действия, его восприняли как попытку силовых ведомств снять с себя ответственность за возросшее число террористических актов в метро, на железной дороге и в гражданской авиации. В первоначальной редакции в нем бросилась в глаза такая фраза: «Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры и осуществляется ими самостоятельно...», аналогично «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Т.е. функции государства по защите от терроризма фактически перекладывались на коммерческие структуры. Это в корне противоречило положениям Приложения 17 к Чикагской конвенции.

На должность инженера-программиста в НУЦ «АБИНТЕХ» вышел Федоров Андрей Юрьевич, сын Юрия Владимировича, который работал в АБИНТЕХе с момента его основания и до самой своей смерти в 2007 году. Андрей Юрьевич сначала осуществлял техническую поддержку тренажера «Студент», а затем написал новое программное обеспечение тренажера «Студент 3.0» и более поздние версии.

В 2008 году функции по сертификации аэропортов в области авиационной безопасности передали в Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Вскоре последовала попытка со стороны нового начальства лишить АНО «ЦС ООАБ» права на проведение работ по сертификации. Качество проведения работ никого не интересовало, вопрос был в том, кому дать возможность зарабатывать, а кому нет. Кстати, этот человек впоследствии получил срок за мошенничество. С помощью Макеевой Елизаветы Александровны, которая работала в авиационной безопасности с начала 90-х годов, а в тот момент была помощником руководителя Росавиации, мне удалось попасть на прием к руководителю Росавиации Курзенкову Геннадию Кузьмичу и решить вопрос через головы некоторых враждебных товарищей. Геннадий Кузьмич произвел впечатление справедливого и прямолинейного человека.

В 2009 году я впервые посетил Штаб-квартиру ИКАО в Монреале. Мы активно работали по сертификации служб авиационной безопасности аэропортов, сертификации инженерно-технических средств авиационной безопасности, делали экспертизу и переводы программ авиационной безопасности авиакомпаний.

В 2010 году в АНО «ЦС ООАБ» из-за моего разгильдяйства произошла большая беда. Нас обворовала бухгалтерша на очень крупную сумму. Воровала она в течение нескольких лет, но вскрылось это только в 2010 году, когда выяснилось, что на счету нет денег на выплату зарплаты. К сожалению, эта мразь осталась безнаказанной благодаря своим связям в определенных структурах. АБИНТЕХ тоже пострадал, но не так сильно. В 2011 в АНО «ЦС ООАБ» на должность главного бухгалтера пришла Гончарова Надежда Николаевна, которая потратила много сил на восстановление бухучета. С тех пор проблем в этой области больше не было, Надежда надежно защитила наши финансы. Что касается меня, то с 2011 года я стал «белым и пушистым», правда ангельские крылышки у меня до сих пор не выросли. Ну, и как знает каждый предприниматель, строгое соблюдение законов – это прямой путь к банкротству.

В 2009 – 2010 годах был принят целый ряд подзаконных актов по транспортной безопасности, и у авиапредприятий сразу прибавилось проблем. Появились новые понятия: категорирование, оценка уязвимости, планы обеспечения транспортной безопасности. Началась аккредитация организаций на право проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В 2011 году мы аккредитовали АНО «ЦС ООАБ» в Росавиации и согласовали в ФСТ России тарифы на проведение оценки уязвимости. АБИНТЕХ тоже не остался в стороне и разработал первую программу подготовки по транспортной безопасности.

В 2011 году начальником Управления транспортной безопасности Росавиации стал Сапрыкин Юрий Алексеевич, с которым мы успешно взаимодействовали.

В 2011 году мы в АНО «ЦС ООАБ» провели первую оценку уязвимости. Утвержденной методики проведения оценки уязвимости не было, и для ее научного обоснования привлекли доктора физико-математических наук Михайлова Юрия Борисовича, старого знакомого Ю.М. Волынского-Басманова. Получилось очень даже не плохо, но вскоре вышла очень примитивная методика, рекомендованная Минтрансом России, где понятие «оценка уязвимости ОТИ или ТС от угроз актов незаконного вмешательства» было подменено понятием «оценка соответствия ОТИ или ТС требованиям нормативных документов», хотя это совершенно разные вещи. Ситуация усугублялась тем, что требования по транспортной безопасности были написаны общими фразами, так называемым «юридическим языком» и не содержали конкретики. Пользы для дела от такой «оценки» было немного, но умничать было бесполезно, и мы стали работать по утвержденной методике. В оценке уязвимости первый раздел посвящался подробному описанию элементов инфраструктуры аэропорта или конструкции воздушного судна, от которых зависело его функционирование. Мне было очень интересно подробно знакомиться с работой различных служб аэропорта, поскольку при проведении сертификации мы обследовали только то, что было непосредственно связано с обеспечением авиационной безопасности. Также было очень интересно посмотреть различные технические отсеки разных

типов воздушных судов, ранее такой возможности у меня не было. Особое впечатление на меня произвел АН-124 «Руслан». Первые 2 года мы к каждой оценке уязвимости аэропорта прикладывали подробную спутниковую карту формата 2:4 с нанесенными на нее объектами, сооружениями и периметровым ограждением аэропорта. Оценки уязвимости и планы обеспечения ТБ всех авиакомпаний и аэропортов федерального значения надо было утверждать в Росавиации, а аэропортов местного значения в ее территориальных управлениях. Никаких четких критериев не было, все зависело от мнения и настроения специалиста, проводящего экспертизу, а также благоволения начальства к той или иной аккредитованной организации.

В 2012 году в АНО «ЦС ООАБ» мы продолжали работать и по сертификации служб авиационной безопасности, и по оценке уязвимости аэропортов и воздушных судов. Также началась работа по разработке планов транспортной безопасности. В конце года центр сертификации переехал из здания бывшего городского аэровокзала в новый офис поближе к НУЦ «АБИНТЕХ». В этом году была произведена последняя сертификация технических средств обеспечения авиационной безопасности в нашей Системе добровольной сертификации, мы с Д.А. Степановым съездили в Лос-Анжелес, США, для проведения оценки состояния производства РТУ. До этого, для проведения сертификации технических средств досмотра, я посещал заводы в США (Бостон, Сан-Франциско и Лос-Анжелес), Канаде и в Китае. Попутно удалось посетить многие достопримечательности. Хорошие были времена! Больше сертификацией технических средств мы не занимались. Деятельностью НУЦ АБИНТЕХ в тот период я занимался мало.

На должность бухгалтера в НУЦ «АБИНТЕХ» в 2012 году пришла Алгазина Реалина Гайсовна, скромная и улыбочивая молодая женщина с сильным характером, ставшая со временем хорошим специалистом.

В 2013 году произошел неожиданный поворот в сертификации аэропортов по авиационной безопасности: право проводить такие работы передали в МГТУ ГА, т.е. АНО «ЦС ООАБ» и ФГУП ГосНИИ ГА больше проводить такие работы не могли. Это было неожиданно! Особенно для руководства МГТУ ГА, которое, чтобы как-то решить эту совсем не нужную им проблему пригласило весь состав АНО «ЦС ООАБ» к себе на работу. Ахматов, Сердюков, Демин, Степанов и Перебейнос стали младшими научными сотрудниками, а я начальником лаборатории. При оформлении на работу в МГТУ ГА в отделе кадров у меня спросили «А Вы доктор наук?». К слову сказать, я пытался начать писать кандидатскую диссертацию к тому времени уже два раза в 2000 и 2007 годах, но не сложилось, первый раз я даже не начал, второй раз осилил введение, после чего Ю.М. Волынский-Басманов сказал, что я пишу методичку, а не диссертацию. Мы полностью самостоятельно проводили работы по сертификации, но теперь договора на выполнения работ делались от имени МГТУ ГА, мы же получали там зарплату. Денег стало не хватать, но мы компенсировали потери за счет работ по оценке уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности. Я

перестал проводить оценки уязвимости, иногда ездил на сертификацию, а в основном занимался договорами.

Летом 2013 года у Ю.М. Волынского-Басманова произошел очередной случай сердечной аритмии, и ритм сердца ему восстановить уже не смогли. Аритмию перевели в постоянную форму, что означало, что жить ему оставалось не более 3-х лет. Юрий Михайлович теперь очень редко приходил на работу в офис, а руководил больше по телефону. Солонина А.Д. пережила инсульт и вместо нее на работу в АБИНТЕХ, связанную с заключением договоров и организацией учебного процесса, вышел Юрий Васильевич Мосеев. На должность преподавателя в АБИНТЕХ пришел Пономаренко Андрей Владимирович (Волгоград), бывший начальник ПАСОП аэропорта Волгоград.

В 2014 году прошла проверка НОУ ДПО «НУЦ «АБИНТЕХ» со стороны Департамента образования г. Москвы. Были выявлены серьезные недостатки в работе, которые поставили под угрозу существование учебного центра. Я так и не смог выяснить, была ли это заказная проверка, либо нам просто не повезло. Склоняюсь к первой версии, но прямых доказательств у меня нет. Вместе с В.В. Будаевым, который пришел на работу в АБИНТЕХ на должность начальника отдела организации учебного процесса, я серьезно занимался этой проблемой. Мы наняли специалиста из Департамента образования, которая помогла нам подготовить все необходимые документы, чтобы отбить этот наезд. Многие документы были заново разработаны, раньше их просто у нас не было. На учебный процесс это никак не влияло, но бюрократию пришлось теперь соблюдать. В конце года мы с Будаевым отвезли в Департамент образования большую коробку с отчетной документацией по проверке, и вскоре получили положительное заключение по устранению недостатков. Можно работать дальше!

В 2014 году на работу в АБИНТЕХ на должность заместителя директора пришел замечательный специалист из Белоруссии, интеллигентный и аккуратный человек, Шамма Юрий Александрович, который взялся за разработку учебных программ. В этом же году главным бухгалтером НУЦ «АБИНТЕХ» стала Надежда Николаевна Гончарова, ей и здесь пришлось приводить в порядок бухгалтерскую документацию. На должность преподавателя пришел Титов Николай Павлович (г. Ростов-на-Дону). В конце года уволился Ю.В. Мосеев.

Был опубликован приказ Министерства транспорта РФ от 8 сентября 2014 г. N 243 "Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности", что обозначило новую веху в работе НУЦ «АБИНТЕХ» - теперь надо было срочно осваивать обучение по транспортной безопасности. Было также принято решение внедрить дистанционное электронное обучение в практику работы учебного центра. Был приобретен сервер за деньги АНО «ЦС ООАБ», так как в АБИНТЕХе денег на счете не оказалось. Запуск сервера осуществлял мой сын Александр Волынский. Начиная с середины 2014 года я больше занимался делами учебного центра, чем центра сертификации.

В 2015 году в закон «О транспортной безопасности», КоАП, УК и в некоторые другие документы были внесены очень серьезные изменения. К этому времени было принято много подзаконных актов, утвержденных постановлениями Правительства и приказами Минтранса России.

В сентябре 2015 был окончательно поставлен крест на сертификации в области авиационной безопасности – МГТУ ГА тоже лишили права проводить работы по сертификации, теперь сертификацию напрямую стали осуществлять Росавиация и ее территориальные подразделения. Нас всех уволили из МГТУ ГА, при этом Н.И. Демин и А.Д. Сердюков уже не числились в АНО «ЦС ООАБ», и для них это означало выход на пенсию. Д.А. Степанов ушел во Внуково. Тем же летом мы поссорились с заместителем руководителя Росавиации из-за оценки уязвимости аэропорта Симферополь. Подробности приводить не буду, но моей вины или злой воли там не было. Мечь была страшна: еще весной 2015 года АНО «ЦС ООАБ» подал в Росавиацию комплект документов для аккредитации на проведение аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, так вот, нам пришел отказ, подписанный в мой день рождения. Хотя, может быть, просто совпало.

Количество работ по оценке уязвимости и разработке планов ТБ резко сократилось. Это было связано как с большой конкуренцией между аккредитованными организациями, так и тем, что большинство аэропортов и авиакомпаний уже провели оценку уязвимости и защитили планы ОТБ. В сентябре мы выиграли тендер на проведение оценки уязвимости аэропорта Анапа, для этого пришлось снизить цену до минимума. Таким образом, мы отбили этот заказ у фирмы, которая принадлежала генеральскому сынку. Наверное, тот пожаловался кому следует, после этого Управление транспортной безопасности Росавиации несколько раз отказало нам в утверждении оценки уязвимости аэропорта Анапа. Понимая, что нам не дадут положительное заключение, а аэропорт из-за нас пострадает, мы расторгли договор. После этого УТБ Росавиации передало в Ространснадзор информацию об отказах в утверждении оценки уязвимости, хотя никогда раньше этого не делало (отказы в утверждении ОУ и ПОТБ были всегда и у всех аккредитованных организаций, их получали примерно в 20% случаев). Ространснадзор на основании этой информации от Росавиации возбудил не одно, а сразу два, с небольшим интервалом, административных делопроизводства по ст. 11.15.2 КоАП, т.е. за каждый отказ в отношении одной и той же оценки уязвимости. Такая практика Ространснадзором до этого также не применялась. Для нас это означало, что имея два административных взыскания мы не сможем продлить нашу аккредитацию на проведение работ по оценке уязвимости, которая истекала в начале 2016 года, а также не сможем подать повторно документы на аккредитацию по аттестации СОТБ. Я привлек к нашей защите адвоката Дмитрия Фролова, который уже защищал наши интересы в 2010 году. Дело рассматривалось в Верховном Суде, который отменил оба административных взыскания Ространснадзора, показав верховенство Закона над грязными интригами.

Что касается деятельности НУЦ АБИНТЕХ, то в 2015 году она пошла в гору. Ю.В. Мосеев уволился, вместо него организацией обучения занимался В.В. Будаев. Я в это время занимался написанием контента для дистанционного обучения по транспортной безопасности в соответствии с типовыми программами, утвержденными Минтрансом России. Дело это было новое, интересное, в работе мне помогал опыт работы по проведению оценки уязвимости и знание нормативных документов по ТБ. В конце года мы запустили первые дистанционные курсы на нашем учебном сервере, используя оболочку Гиперметод Elearning Server 4G. В первую очередь обучили преподавателей АБИНТЕХ, которые, за исключением В.Н. Корнилова, о транспортной безопасности не имели никакого понятия. За счет того, что мы раньше других учебных центров разработали контент для дистанционного обучения и подготовили с десяток своих преподавателей, которые теперь могли проводить обучение по ТБ в очной форме, мы получили огромное конкурентное преимущество и в период с 2015 по 2018 год заработали очень хорошие деньги.

На работу в АБИНТЕХ на должность заместителя директора пришла Антонова Инга Валерьевна, ранее она работала начальником отдела в Росавиации, а до этого начальником досмотра в Домодедово.

8 ноября 2015 года умер Ю.М. Волынский-Басманов, вместо него директором НУЦ «АБИНТЕХ» стал я.

В конце года обанкротился АНО «ЦС ООАБ» - уже нечем было платить за аренду офиса, и не было денег на зарплату. В штате оставались три человека: Ахматов В.И., Перебейнос И.Н. и я по совместительству. На деньги, полученные в наследство, я купил офисное помещение на 8-м этаже того же здания, где располагался НУЦ «АБИНТЕХ», и мы переехали в декабре 2015 года.

В начале 2016 года я зарегистрировал новое юридическое лицо: ООО «Центр аттестации сил обеспечения транспортной безопасности», став его единственным учредителем. Ахматов и Перебейнос перешли на работу в эту новую фирму. Началась подготовка документации для аккредитации на проведение оценки уязвимости и аттестации сил ОТБ. Директором ООО «ЦАСО ТБ» по совместительству стала И.В. Антонова, благодаря ее связям и энергии удалось быстро получить необходимую аккредитацию Росавиации по оценке уязвимости и аттестации.

АНО «ЦС ООАБ» я подарил Федоркову Андрею, который занимался подготовкой служебных собак на поиск ВВ и изготовлением имитаторов запаха ВВ для кинологической службы. На тот момент в АНО «ЦС ООАБ» оставался только один вид действующий вид деятельности – сертификация собак на поиск ВВ.

Также я зарегистрировался в качестве индивидуального предпринимателя, чтобы без нарушения законодательства получать арендную плату за офисные помещения.

На работу в АБИНТЕХ пришел Головин Сергей Васильевич, который до этого работал в должности технического директора крупной компании-

экспортера. Также пришел Ярослав Ахматов, сын Виктора Ивановича, он занимался технической поддержкой системы дистанционного обучения.

В 2017 году сотрудников САБ снова внесли в перечень авиационного персонала, и для АБИНТЕХа потребовалось возобновить сертификат авиационного учебного центра, выдаваемый Росавиацией, Управлением летной эксплуатацией. Нам несколько раз отказывали под разными предлогами, видимо, ждали взятку, через 9 месяцев мы все-таки получили сертификат АУЦ. За это время мы потеряли свои позиции на рынке обучения по авиационной безопасности, но в то время это нас не беспокоило – у нас был огромный поток слушателей по транспортной безопасности. В одну из недель был поставлен рекорд – в Домодедово одновременно занимались 7 групп очного обучения по ТБ с нашими преподавателями!

В начале 2017 года я купил новое помещение для НУЦ «АБИНТЕХ». В этом помещении мы сделали компьютерный класс на 12 рабочих мест, где установили тренажер «Студент». А.Ю. Федоров разработал сетевую версию этого тренажера. Также сделали класс технической учебы, куда установили рентгено-телевизионную установку, стационарный металлоискатель, детектор следов взрывчатых веществ. В оснащение новых учебных классов и установке оборудования оказал неоценимую помощь Головин Сергей Васильевич. Головиным, Федоровым и мною была проведена большая работа по заполнению базы данных компьютерного тренажера «Студент 3.1» рентгенограммами и фотографиями, была полностью обновлена база изображений по сравнению с предыдущими версиями тренажера. АБИНТЕХ превратился в мощное и отлично оснащенное предприятие!

Летом 2017 года я получил предложения от Владимира Борисовича Чертока посетить совместно с ним международную конференцию по авиационной безопасности в штаб-квартире ИКАО в Монреале. Ездил за счет АБИНТЕХа,

Уволился Ярослав Ахматов, вместо него на работу пришла Наталья Викторовна Филонова. На работу в ООО «ЦАСО ТБ» на должность директора пришел Степанов Д.А. Он начал самостоятельно набирать людей, от старого состава остались Ахматов и Перебейнос.

В 2017 году умер Геннадий Иванович Цыгулев, он внес огромный вклад в развитие учебного центра АБИНТЕХ как преподаватель, как методист и как личность.

В 2018 году продолжался рост НУЦ «АБИНТЕХ». На работу пришли:

- Лукашин Игорь Иванович, который занялся разработкой контента учебных программ и разработал уникальные тренажерные комплексы для электронного дистанционного обучения, внес свой вклад в развитие и совершенствование тренажера «Студент»;

- Бубнов Александр Александрович, подполковник запаса, зам.командира полка, после увольнения из МО некоторое время поработал в Ространснадзоре. Александр Александрович очень скоро стал одним из лучших преподавателей, быстро освоил наши основные курсы, а также принял

активное участие в совершенствовании базы изображений тренажера «Студент»;

- Колосова Анна Александровна, моя невестка, которая разработала CRM для управления всеми рабочими процессами, совместно с Лукашиным внедряла новые способы обучения и тестирования в системе дистанционного обучения;

- Хлюпта Александр Сергеевич, майор запаса, на должность преподавателя.

Уволились: Ефимов Александр Валерьянович – по состоянию здоровья и, к большому сожалению, Ю.А. Шамма.

А.В. Нечунаевым был разработан новый аудио-визуальный учебный курс по радиационной безопасности, который, в последствии, пользовался большим спросом. Я осуществил озвучку этого курса, была закуплена необходимая аппаратура.

2018 год был последним успешным годом работы НУЦ «АБИНТЕХ». Мы готовили специалистов по направлениям авиационная безопасность, транспортная безопасность на воздушном транспорте, по досмотру на спортивных объектах к чемпионату мира по футболу, по досмотру и радиационной безопасности для РЖД, и по некоторым другим направлениям.

Но ближе к концу года мы начали терять клиентуру в первую очередь, из-за вредоносных законов о госзакупках, а именно: Федеральный закон "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц" от 18.07.2011 N 223-ФЗ и Федеральный закон "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" от 05.04.2013 N 44-ФЗ. Эти законы широко открыли двери для мошенников в сфере образования и для паразитов в виде торговых площадок, а пострадавшими стали предприятия, находящиеся в государственной или муниципальной собственности и добросовестные поставщики услуг по обучению. Теперь и заказчик, и поставщик должны платить деньги за участие в торгах в пользу электронной торговой площадки. Эта услуга не нужна ни заказчику, ни поставщику, к тому же, электронная площадка не несет никакой ответственности за качество оказанных услуг. Если заказчик забудет написать в документации, что от поставщика услуг требуется иметь образовательную лицензию или сертификат АУЦ, то он будет вынужден заключить и оплатить договор с мошеннической фирмой-однодневкой, а площадка будет здесь не при чем. Для подготовки тендерной документации и участия в торгах заказчики и поставщики были вынуждены взять на работу огромное количество юристов и специалистов по договорной работе. Но это еще не всё. Проконтролировать качество оказания услуг по обучению очень сложно, особенно если речь идет о дистанционном обучении, и если представителям заказчика это безразлично, то все обучение сводится к высылке по почте удостоверений о повышении квалификации и закрывающих документов. В качестве обучения заинтересованы начальники служб, сотрудники которых это обучение проходят, но они теперь полностью отодвинуты от процедуры выбора поставщика, за них это делают

коммерческие службы, которым, в свою очередь, зачастую наплевать на проблемы с качеством подготовки. В результате все торги выигрывают фирмы-однодневки, в процессе торгов цена услуги иногда падает на 95% (в двадцать и более раз), а обучение не проводится вообще или проводится формально. Чтобы не участвовать в этой вакханалии, большинство крупных авиапредприятий создали свои учебные центры, хотя до начала действия законов о госзакупках, считали это нерентабельным.

Второй причиной снижения потока обучаемых по транспортной безопасности явилось то, что к этому времени многие авиапредприятия уже обучили своих сотрудников.

В начале 2019 года гражданская авиация России готовилась к проверке со стороны ИКАО по авиационной безопасности. Распоряжением Минтранса России создали рабочие группы по направлениям. Национальную программу подготовки персонала должны были готовить 10 человек, я тоже вошел в рабочую группу по своей инициативе. По факту, в марте 2019 за неделю срока сдачи программы собрались три человека: Е.П. Холин из ГосНИИ ГА, молодой специалист из Минтранса России и я. За основу взяли Национальную программу, написанную Ю.В. Мосеевым к предыдущей проверке. Программа была написана по рекомендуемой практике ИКАО, но совершенно не соответствовала российскому законодательству по образованию и уже имеющимся нормативно-правовым документам по транспортной безопасности. Я отредактировал программу Мосеева, приведя ее в соответствие с действующим законодательством. К моему удивлению 04.04.2019 эта программа без каких-либо изменений была одобрена Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полётов гражданской авиации и упрощению формальностей. Юридический статус Национальной программы подготовки по авиационной безопасности не ясен.

2019 год стал переломным годом для НУЦ «АБИНТЕХ». По итогам первого квартала убыток уже составлял около 5 млн. рублей, а впереди было лето, когда поток слушателей всегда сильно снижается. Я объявил сотрудникам, чтобы все, кто может, искали себе другую работу. Особенно тяжело было прощаться с ветеранами, для которых АБИНТЕХ стал последним местом работы. Все они еще могли и хотели работать на благо авиационной безопасности, но пришлось с ними прощаться. В этом году были уволены: Прокопешкин Виталий Ильич, Пригородов Виктор Иванович, Корнилов Владимир Николаевич, Ермоленко Аркадий Константинович, Шикин Андрей Святославович. На другую работу также перешли Антонова Инга Валерьевна и Головин Сергей Васильевич. Сокращение штатов и заработной платы помогло продлить жизнь учебному центру.

Также мы предпринимали усилия по расширению видов обучения. Устав предприятия был приведен в соответствие с действующим законодательством, с 16.08.2019 мы стали называться Частным учреждением дополнительного профессионального образования Научно-учебный центр «Авиационная безопасность и новая техника», сокращенно НУЦ

«АБИНТЕХ». В образовательную лицензию внесли новый вид образовательной деятельности – профессиональное обучение, был разработан новый учебный курс по опасным грузам (аудио-визуальный), курс по беспокойным пассажирам, но серьезного притока слушателей они не дали.

Год закрылся с убытком 6,5 млн. рублей, хорошо, что у нас была «подушка безопасности» на нашем счету.

В начале 2020 года выяснилось, что электронная оболочка для дистанционного обучения Elearning Server 4G компании Гиперметод стала работать со сбоями. Техническая поддержка со стороны фирмы-поставщика оказалась неудовлетворительной, и мы приняли решение перейти на «Русский MOODLE». Для этого надо было переделать все курсы дистанционного обучения.

Весной 2020 года почти одновременно уволились Анна Колосова и Наталья Филонова, которые осуществляли техническую поддержку дистанционного обучения. Буквально за неделю до короновирусного локаута я успел принять на работу двух новых специалистов: Запасну Александра Ивановича и Поповину Анну Всеволодовну. Во время локаута мы работали дистанционно и Александр Иванович буквально за месяц перевел все курсы в MOODLE, а затем еще и сайт новый сделал. Анна тоже быстро вошла в курс дела, так что дистанционное обучение у нас продолжалось. Появилась новая проблема – из-за DDoS атак стал выключаться наш сервер. Мне пришлось три раза за время локаута тайно дворами пробираться на работу и перезагружать сервер. Александр Иванович предложил использовать внешний хостинг, так как крупные провайдеры умеют лучше защищаться от подобных атак. Мы оперативно перевели СДО на внешний хостинг.

В 2020 году мы также попытались открыть новое направление в обучении, а именно профессиональное обучение операторов беспилотных летательных аппаратов. Для этого купили два беспилотника, взяли на работу специалиста Левина Михаила Григорьевича, разработали программу и сделали контент для дистанционной части обучения, договорились с посадочной площадкой о проведении практических полетов, только вот желающих учиться мы не нашли. На следующий год мы были вынуждены закрыть это направление, всего обучили около 10 человек.

А.А. Бубнов привел в порядок стенды с учебными пособиями в классе 1001.

Еще в 2019 году Евгений Петрович Холин сагитировал меня на мою третью попытку защитить диссертацию. Я подумал, что это может помочь в работе нашего учебного центра и согласился. Научным руководителем стал Мусин Сергей Миргасович, который очень помог мне с написанием диссертации. К весне 2020 года диссертация была почти готова. К сожалению, сначала произошел короновирусный локаут, потом в ГосНИИ ГА развалился Научный совет, в 2021 году я прекратил попытки защититься.

В 2021 были предприняты попытки диверсифицировать деятельность НУЦ «АБИНТЕХ», т.к. был подготовлен проект законопроекта, полностью ликвидирующего авиационную безопасность. То, что Россия является членом

ИКАО и ратифицировала все международные конвенции, авторов этого законопроекта ничуть не волновало. Соответственно, после вступления в силу этого законопроекта, должны быть отменены все подзаконные акты, касающиеся авиационной безопасности, в том числе и по обучению. В рамках гармонизации законодательства был аннулирован приказ ФАС России № 310 от 16.10.1998 «Нормы подготовки, переподготовки и текущей учебы по авиационной безопасности авиационного персонала, учащихся учебных заведений, работников гражданской авиации Российской Федерации», периодичность, продолжительность и виды подготовки канули в Лету, но на практике мало чего изменилось. Необходимость подготовки по АБ прописаны в Воздушном кодексе и в приказе Минтранса от 28 ноября 2005 г. N 142 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам", что же касается видов и продолжительности подготовки, то они проводились согласно утвержденным ранее Росавиацией программам, включенным в приложения к сертификатам авиационных учебных центров. Мы продолжали обучение по авиационной безопасности, но теперь над нами висел «Домоклов меч» в виде законопроекта об отмене АБ. Учитывая то, что $\frac{3}{4}$ нашей выручки поступало от обучения по АБ, после отмены авиационной безопасности, нам грозило немедленное закрытие учебного центра.

Нами были предприняты попытки открыть новые направления обучения по охране труда и подготовке охранников, но спроса на это обучение не было. Направление подготовки по БПЛА также было закрыто. РЖД перестало готовить у нас специалистов.

Мы собрали данные о недобросовестной конкуренции в области авиационной безопасности и с помощью нашего адвоката Д. Фролова направили их в прокуратуру (до этого мы уже неоднократно передавали такие сведения в Росавиацию, но это было бесполезно). Прокуратура провела проверку авиационных учебных центров по всей стране и дистанционное обучение по авиационной безопасности (в нарушение положений ФАП-289) на время прекратилось. Это позволило нам продолжить нашу деятельность.

В 2021 году из НУЦ «АБИНТЕХ» уволились В.В. Будаев, С.А. Ивкин и М.Г. Левин. На работу больше никого принимать не стали, теперь вместо Будаева договорами стал заниматься я. Попытки диверсифицировать нашу деятельность к концу года были прекращены. Госдума приняла в первом чтении законопроект об отмене авиационной безопасности.

В 2022 году мы ожидали принятие законопроекта об отмене АБ, но про него толи забыли, толи одумались и решили не принимать, что позволило нам продолжить свою деятельность по обучению. Все годы, начиная с 2019 мы закрывали с убытком.

В 2022 году Д.А. Степанов выкупил у меня ООО «ЦАСО ТБ» и стал его единственным учредителем.

3 апреля 2023 г. был принят Федеральный закон N 107-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортной безопасности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации", который ликвидирует

авиационную безопасность с 01 марта 2024 года. Теперь мы знаем сколько времени нам осталось работать. Конечно, еще остаются надежды, что Минтранс России утвердит, наконец, новые типовые программы по транспортной безопасности на воздушном транспорте, предусмотренные статьей 85.1 Федерального закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», но надежды эти очень слабые. Конечно, может случиться чудо и разум победит, но рассчитывать на это при нынешнем распределении полномочий и уровне управления не приходится.

© В.Ю. Волынский, 2023