

Ограничения на ИВП

Тюрин В.В.

11.10.2013

Уважаемый Игорь Евгеньевич, уважаемые участники заседания Комиссии.

Как руководителю рабочей группы по совершенствованию правил использования воздушного пространства, мне поручили подготовить краткий доклад посвященный проблеме, которая сдерживает развитие не только авиации общего назначения, но и всей гражданской авиации в целом, а именно ограничения на использование воздушного пространства.

На проблему обращала внимание и правительственная комиссия по транспорту и связи, однако она не теряет актуальности и требует решения.

Виды ограничений на ИВП

- Зоны ограничения полётов и запретные зоны
- Временные и местные режимы
- Маршруты полётов
- Нормы эшелонирования

2

Это запретные зоны, зоны ограничений полётов, временные и местные режимы, маршруты полётов. Также затрону так называемый особый режим использования воздушного пространства и действующие нормы эшелонирования.

Остановлюсь на каждом из видов ограничений отдельно.

3

Зоны ограничений

- Размеры
- Зоны ограничений расположенные вблизи от аэродромов.
- Зоны установленные от уровня земли
- Активация по NOTAM на необоснованно большой срок
- Не определена процедура получения разрешений
- Не установлена обязанность проводить анализ установленных ограничений

4

Основной проблемой зон ограничений является их размеры, что осложняет планирование полётов и вынуждают эксплуатантов нести издержки по обходу таких зон.

Как известно, в настоящее время идет подготовка к внедрению новой структуры Московской зоны ЕС ОрВД, которая призвана существенно увеличить пропускную способность. Независимая компания, которая проводила аудит новой структуры, указала, что основным фактором, препятствующим достижению оптимальной пропускной способности являются установленные запретные зоны над Москвой и в непосредственной близости от Москвы.

Большое количество зон ограничений установлено от уровня земли – там, где уже размещены или могли бы быть размещены аэродромы и посадочные площадки. Очевидно, что привлекательность аэродрома или вертодрома под постоянно действующей зоной ограничений очень невелика.

Многие зоны ограничений установлены вообще без обоснования либо с обоснованием «прошу установить».

Часто зоны ограничений активируются на необоснованно длительные периоды времени, в то время когда никакая деятельность в них не производится. Например, зоны ограничений в предгорьях Кавказа для противоградовых стрельб активированы на весь год, даже зимой.

При необходимости полёта в таких зонах в соответствии с

действующими правилами необходимо получать разрешение у соответствующей структуры – как правило, это военный аэродром, войсковая часть. Однако для самой войсковой части не установлено ни обязанности не то что выдать такое разрешение, но и даже выдать мотивированный отказ. В ряде случаев, опубликованные телефоны либо просто не отвечают, либо в ответ можно получить предложение обратиться «завтра».

Для органов исполнительной власти, уполномоченных ограничивать ИВП введением постоянно действующих ограничений, не установлена ответственность за обоснованность принятых решений по резервированию объемов воздушного пространства, а также обязанность проводить периодический анализ эффективности ранее установленных ограничений.

Режимы

- Непредсказуемые ограничения
- «Литерные» режимы
- Режимы для БПЛА, пилотажных зон и т.п.
- Маршруты полётов государственной авиации

5

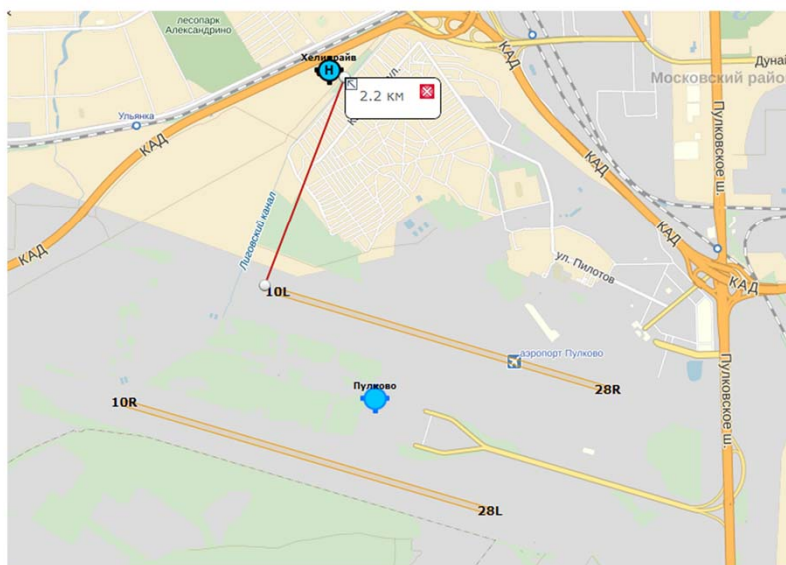
Особого внимания требуют временные и местные режимы. По сути это такие же зоны ограничения полётов, однако устанавливаемые непредсказуемо, за короткий промежуток времени, не нанесённые на полётные карты.

Многим, особенно летающим в Московском регионе, знакомы так называемые литерные режимы, устанавливаемые при полётах первых лиц государства, однако в год устанавливается тысячи режимов и в совершенно иных основаниях – для полётов беспилотных летательных аппаратов, для маршрутов полётов военной авиации в тренировочных целях, для взрывных работ.

Очевидно, что в условиях неожиданно появляющихся ограничений невозможно планирование полёта накануне. Таким образом, огромное достоинство авиации общего назначения в оперативном принятии решения на полёт сводится практически «на нет» подобной неопределённостью.

Столкнувшись с подобными запретами частные лица и компании, использующие авиацию общего назначения, в следующий раз просто примут решение использовать автомобильный или железнодорожный транспорт, как более медленный, но предсказуемый способ перемещения.

5 км норма эшелонирования при ПВП



6

И совсем коротко коснусь архаичной нормы эшелонирования, для полётов по ПВП в районе аэродрома.

В настоящее время в федеральных правилах установлено ограничение в 5 километров как минимальное расстояние между воздушным судами, взлетающими или заходящими на посадку в районе аэродрома.

Хотя формально и не является ограничением на ИВП, норма существенно затрудняет полёты по ПВП на вертолётные площадки, расположенные в районе аэродромов с большим количеством взлётов/посадок.

Классическим примером является вертодром Хелидрайв рядом с Пулково. Хотя и руководство Пулково идёт на встречу, и находит способы выполнения полётов с вертодрома, действующая норма эшелонирования не позволяет эффективно выполнять полёты в визуальных условиях и с нашей точки зрения должна быть отменена.

Предложения

- Установить обязанность организаций, в чьих интересах введены постоянные ограничения ИВП, предоставлять данные о фактическом использовании резервируемых объемов зон ограничений и ежегодном подтверждении оснований их сохранения;
- Установить при введении ограничений ИВП проводить:
 - публичные консультации со всеми заинтересованными пользователями воздушного пространства перед установлением ограничений;
 - ежегодный анализ целесообразности сохранения ранее установленных ограничений.
- Установления особых процедур введения зон ограничений с нижней границей от уровня земли
- Сократить перечень оснований по установлению временных ограничений.
- Определить административную ответственность за ввод ограничений ИВП с превышением своих полномочий.
- Отменить норму эшелонирования при визуальных полётах в районе аэродрома (п.74 ФП ИВП)

7

Полагаем необходимым внести изменения в Федеральные правила использования воздушного пространства, утвержденные Постановлением правительства №138 от 11.03.2010, в части:

- Установления обязанности организаций, в чьих интересах установлены зоны ограничения полётов, предоставлять данные о фактическом использовании зон ограничений и ежегодном подтверждении оснований их сохранения;
- При введении ограничений на ИВП, установить обязательность проведения публичных консультаций со всеми заинтересованными пользователями воздушного пространства с целью оценки регулирующего воздействия, а также ежегодный анализ целесообразности сохранения ранее установленных ограничений. Установления особых процедур введения зон ограничений с нижней границей от уровня земли.
- Сократить перечень оснований по установлению временных ограничений на ИВП (режимов).
- Определить административную ответственность за ввод ограничений ИВП с превышением своих полномочий.