

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ №2 ЩОДО ОСОБЛИВОСТЕЙ ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТІВ ЗА ПВП У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ КЛАСУ G

1. Передмова.

25 травня 2011 року у Навчально-сертифікаційному центрі Украероруху відбувся круглий стіл щодо порядку планування та виконання польотів у повітряному просторі обслуговування повітряного руху класу G.

За час, що минув після проведення вищезгаданого круглого столу, у нормативно-правовій базі України та організації повітряного руху у класі G відбулися певні зміни.

З метою ознайомлення користувачів повітряного простору із цими змінами та для роз'яснення деяких питань, що виникають у повсякденній діяльності при виконанні польотів у повітряному просторі класу G, Украерорухом підготовлено інформаційний бюлетень №2.

2. Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України.

Наказом Міністерства інфраструктури від 28.10.2011 №478 було затверджено Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України, при цьому було скасовано дію деяких пунктів Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 №293, зокрема й тих, які стосувалися правил польотів за ПВП.

Розглянемо вимоги до польотів за ПВП, встановлені новими Правилами польотів:

- значення мінімальних відносних висот при польоті за ПВП залишено без змін – 300 метрів над населеними пунктами та 150 метрів в інших випадках;

- мінімальні значення видимості та відстані до хмар, за якими дозволяється виконання польотів за ПВП у класі G, залишилися без змін та складають:

- 200*2000 – у рівнинній та пагористій місцевості при швидкості 300 км/год та менше;

- 250*5000 – у рівнинній та пагористій місцевості при швидкості більше ніж 300 км/год та у гірській місцевості незалежно від швидкості польоту.

- зменшено значення видимості для виконання польотів вертольотів з метою надання невідкладної медичної допомоги та для тренування вдень, коли швидкість становить 180 км/год та менше, тепер мінімальні умови мають значення - 200*1500 (крім гірської місцевості).

Суттєвою зміною у нових Правилах польотів стало скасування норми щодо виконання польотів за ПВП лише вдень.

Відтепер дозволено виконання польотів за ПВП уночі, тобто (згідно з вимогами пункту 10.3) – в період між заходом та сходом сонця.

Польоти за ПВП уночі дозволяється виконувати лише у рівнинній та пагористій місцевості за умов висоти нижньої межі хмар не менше 600 метрів, видимості біля землі – не менше 8 км.

При цьому для вертольотів дозволяється зменшення видимості до 5 км, а для вертольотів, які надають невідкладну медичну допомогу – до 3 км.

3. Зміни в обслуговуванні повітряного руху у повітряному просторі класу G.

Починаючи з 20 жовтня 2011 року, Украерорухом запроваджено обслуговування повітряного руху у зонах польотної інформації двома мовами – російською та англійською, що створює сприятливі умови для виконання польотів у повітряному просторі класу G іноземними повітряними судами авіації загального призначення.

З початку 2012 року на усіх цивільних аеродромах України, на яких працюють органи ОПР Украероруху, обслуговування повітряного руху також надається двома мовами - російською та англійською.

4. Впровадження польотно-інформаційного обслуговування на аеродромах (AFIS).

12 січня 2012 року за рішенням Державної авіаційної служби України дев'ять цивільних аеродромів України було визначено у якості аеродромів AFIS.

До аеродромів AFIS наразі належать аеродроми:

- Озерне;
- Северодонецьк;
- Заводське;
- Тернопіль;
- Хмельницький;
- Черкаси.

Аеродроми Бердянськ, Керч та Херсон станом на сьогодні не мають сертифіката аеродрому, інформація щодо цих аеродромів за рішенням Державної авіаційної служби України вилучена зі Збірника аеронавігаційної інформації AIP-Ukraine.

Звертаємо увагу користувачів повітряного простору на деякі базові аспекти організації повітряного руху, пов'язані із впровадженням AFIS:

- для обслуговування повітряного руху на аеродромах AFIS організовано органи AFIS.

Орган AFIS надає лише польотно-інформаційне та аварійне обслуговування, диспетчерське обслуговування не надається, тобто екіпаж повітряного судна самостійно приймає рішення про виконання зльоту та посадки;

- для захисту повітряного руху на аеродромах AFIS встановлено аеродромні зони польотної інформації – AFIZ.

Межі AFIZ у вертикальній та горизонтальній площинах опубліковано у Збірнику аеронавігаційної інформації AIP-Ukraine, на маршрутних картах (ENR6) та на аеронавігаційних картах України масштабу 1:500 000.

Користувачам повітряного простору слід також звернути увагу на встановлені додаткові вимоги щодо обов'язкового ведення радіозв'язку із органом AFIS на аеродромі при польоті за ПВП, навіть незважаючи на те, що повітряний простір у межах AFIZ є повітряним простором класу G.

Радіозв'язок слід встановлювати не пізніше ніж за 5 хвилин до входження в AFIZ при прильоті та не пізніше ніж за 5 хвилин до початку руління для вильоту.

Цієї процедури слід дотримуватись тільки у період роботи органу AFIS, в інший час межі AFIZ не застосовуються та вимога щодо обов'язковості радіозв'язку не діє.

Детальні вимоги щодо процедур для повітряних суден при виконанні польотів на аеродромах AFIS наведено в циркулярі аеронавігаційної інформації AIC 08/11 від 16.12.2011, який опубліковано на веб-сайті Служби аеронавігаційної інформації Украероруху (www.aisukraine.net).

5. Вхід до диспетчерської зони (CTR) при польоті за ПВП.

Хоча питання щодо входу до диспетчерської зони (CTR) при виконанні польоту за ПВП формально не пов'язано із польотами у повітряному просторі класу G, неодноразові запити користувачів повітряного простору свідчать про необхідність надання роз'яснень з цього приводу.

Пунктом 10.2 Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України встановлено таку вимогу:

«За винятком наявності дозволу, виданого диспетчерським органом, зльоти, посадки або вхід в зону руху аеродрому за ПВП не виконуються на аеродромі, який знаходиться в межах диспетчерської зони при висоті нижньої межі хмар менше ніж 450 метрів та видимості біля землі менше ніж 5 кілометрів».

Вищенаведена норма повністю відповідає вимогам пункту 4.2 Додатку 2 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

На перший погляд, встановлені значення занадто великі, оскільки політ за ПВП можна виконувати і за гірших метеорологічних умов та й переважна більшість пілотів мають допуски для польотів за ПВП із значеннями меншими, ніж 450*5000. Чим же обумовлені такі вимоги?

Як відомо, повітряний простір диспетчерських зон (CTR) класифікується як повітряний простір класу D.

У повітряному просторі класу D повітряні судна, які виконують польоти за ПВП, не ешелонуються диспетчером УПР – натомість вони лише одержують інформацію про рух інших повітряних суден у цьому повітряному просторі та здійснюють самостійне ешелонування.

При встановленні значень нижньої межі хмар та видимості враховувалося, що у диспетчерській зоні (CTR) може здійснюватися інтенсивний рух повітряних суден як за ПВП так і за ППП, тому політ за метеорологічних умов не гірше ніж 450*5000 надасть екіпажу повітряного судна можливість самостійно витримувати безпечні відстані від інших повітряних суден у диспетчерській зоні (CTR) шляхом візуального спостереження за ними.

Розглянемо тепер першу частину норми – «за винятком наявності дозволу, виданого диспетчерським органом».

Значення нижньої межі хмар та видимості 450*5000 були встановлені із розрахунку наявності у диспетчерській зоні (CTR) інших повітряних суден та їх інтенсивного повітряного руху. Проте, така ситуація в Україні існує лише на декількох найбільших аеродромах. На інших аеродромах інтенсивність повітряного руху невелика або дуже мала, отже, за умов відсутності іншого руху у диспетчерській зоні (CTR) або, у деяких випадках, якщо інші повітряні судна не становлять небезпеки для польоту, вхід до диспетчерської зони може бути дозволено за метеорологічних умов, гірших ніж 450*5000.

Відповідні положення щодо виконання такого польоту наведено у розділі XXVI Правил обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.06.2010 №383.

Такий політ називається спеціальним польотом за ПВП, та, згідно з вимогами пункту 26.4 Правил ОПР на цивільних аеродромах України, його виконання може бути дозволено органом ОПР, якщо видимість біля землі становить не менше ніж 1500 метрів.

Таке значне зменшення вимог до видимості із 5000 до 1500 метрів цілком зрозуміло, адже за відсутності інших повітряних суден немає необхідності у витримуванні самостійного ешелонування, отже значення видимості повинно

лише забезпечувати пілоту можливість спостерігати земну поверхню та здійснювати обхід перешкод.

Також зауважимо, що для виконання спеціального польоту за ПВП не встановлено вимог до нижньої межі хмар, отже при видачі відповідного дозволу її значення не враховується та передбачається, що повітряне судно буде дотримуватися встановлених мінімальних висот для польоту за ПВП.

Для отримання дозволу на виконання спеціального польоту за ПВП у диспетчерській зоні (CTR) екіпажу повітряного судна слід надати відповідний запит.

Дозвіл на виконання спеціального польоту за ПВП надається, як правило, за відсутності руху інших повітряних суден у диспетчерській зоні або, за відсутності руху інших повітряних суден у напрямку польоту повітряного судна, яке запитує дозвіл на виконання спеціального польоту за ПВП.

Додатково звертаємо увагу користувачів повітряного простору на те, що при видачі дозволу на виконання спеціального польоту за ПВП, значення видимості (не менше ніж 1500 метрів) враховується диспетчером УПР за даними метеорологічних спостережень на аеродромі лише у випадку виконання зльоту або посадки на цьому аеродромі.

При виконанні транзитного польоту у межах диспетчерської зони (CTR) або при виконанні зльоту або посадки на ЗПМ у межах диспетчерської зони (CTR) дані щодо видимості біля землі диспетчер УПР отримує за доповіддю екіпажу повітряного судна.

6. Процедури планування польотів у повітряному просторі класу G.

Процедури, пов'язані із плануванням польотів у повітряному просторі класу G, подання заявок та отримання дозволів на виконання польотів та використання повітряного простору наведено у першому інформаційному бюлетені Украероруху щодо порядку планування та виконання польотів у повітряному просторі класу G.

Вищезазначені процедури залишилися без змін з часу видання інформаційного бюлетеня, ознайомитись з яким можна на нашому веб-сайті за адресою <http://uksatse.aero>, розділ «Прес-центр», підрозділ «Документи».

Заступник генерального директора
з аеронавігації

О.М. Пестерніков