

ПРОБЛЕМА УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ПО МЕСТНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Мартынова Д.Д., Чайкина А.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: tdasha@inbox.ru*

В ходе исследования вопросов и проблем местных перевозок в районах Крайнего Севера одним из проблемных вопросов стало управление воздушным движением. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации разделяется на нижнее и верхнее. Границей нижнего и верхнего воздушного пространства считается эшелон 8100 м, который относится к верхнему воздушному пространству класса А.

В воздушном пространстве устанавливаются: зоны и районы Единой Системы Организации Воздушного Движения, районы полетной информации, диспетчерские районы, узловые диспетчерские районы, диспетчерские зоны, районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов, посадочных площадок) [1]. Полеты местных воздушных линий, как правило, выполняются в нижнем воздушном пространстве.

Нижнее воздушное пространство подразделяется на классы С и G. Из постановления правительства РФ от 11.03.2010 №138 следует, что воздушное пространство, выделенное для местной воздушной линии, классифицируется как воздушное пространство класса С. Оно считается контролируемым воздушным пространством, обеспеченным диспетчерским обслуживанием воздушного движения.

Во время, когда на местных воздушных линиях диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) никак не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G. То

есть класс G устанавливается в воздушном пространстве, где не устанавливаются классы А и С (таблица 1).

Таблица 1. Выбор класса воздушного пространства

| № | Вопрос | Ответ | Какой класс |
|---|---|-------|-------------|
| 1 | Необходимость эшелонирования полетов | да | А, С |
| | | нет | G |
| 2 | Необходимость диспетчерского обслуживания | да | А, С |
| | | нет | G |
| 3 | Необходимость ОПВД | да | А, С |
| | | нет | G |

Экипажи, планирующие полеты по правилам визуальных полетов (ПВП), предусматривающие использование воздушного пространства класса G представлять план полета не должны. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не обязательно.

В этом классе воздушного пространства отсутствует соответствующее диспетчирование, что весьма необходимо для безопасности полетов и минимизирования аварий, катастроф и чрезвычайных происшествий [2].

Вместе с тем, это не означает, что в воздушном пространстве класса G коммерческие перевозки не применимы. В случае осуществления такой деятельности ответственность за безопасность полетов возлагается только на командира воздушного судна, а также на эксплуатанта.

При необходимости выполнения в установленном районе полетов воздушных судов согласно ПВП, не оснащенных средствами связи, возможно использовать только класс G, что применяется только к этому классу. Например, в случае если необходимо разрешить осуществление полетов без диспетчерского обслуживания, организации потоков воздушного движения или связи, то воздушное пространство не может быть иным, кроме как класса G.

Аэронавигационное обслуживание воздушного пространства считается значимым элементом безопасности полетов воздушных судов и составной частью авиационной деятельности в целом. В

наше время предоставление государственных услуг в этой области, то есть непосредственное аэронавигационное обеспечение безопасности полетов воздушных судов, осуществляется ФГУП Госкорпорация Аэронавигация, ее территориальными органами и подведомственными организациями [3].

Если состояние технического оснащения крупных аэропортов Крайнего Севера, таких как Сургут, Нарьян-Мар и Новый Уренгой соответствуют современным требованиям к светосигнальному и радиотехническому обеспечению, то анализ технического состояние систем управления воздушным движением местных аэропортов говорит о необходимости их модернизации. Так, аэропорт Хатны-Мансийск отвечает всем современным требованиям, а в аэропорту Коткино отсутствует светосигнальное оборудование, и он оснащен устаревшей радиотехнической системой ближней навигации.

Кроме того, существует проблема с диспетчерским обслуживанием на воздушных трассах. В некоторых местах районов Крайнего Севера оно отсутствует, что усложняет наблюдение за воздушным судном на воздушной линии и на этапах взлета и посадки.

Для эффективного развития местных перевозок в регионе необходимо развивать технический комплекс управления воздушным движением. Это подразумевает взаимодействие органов государственной власти различных уровней, аэропортов и инвесторов. Переоборудование и развитие комплекса управления воздушным движением даст возможность поддерживать уровень безопасности полетов при выполнении перевозок на должном уровне.

Список использованных источников

1. Гражданская авиация (основные данные) // Свободная энциклопедия «Википедия» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_авиация
2. Авиация в России: Справочник / Под ред. Г.С. Бюшгенса. – М.: Машиностроение, 2010. – 366 с.
3. Авиация: Энциклопедия / Глав. ред. Г.П. Свищев. – М.: Большая Российская Энциклопедия, 1994. – 426 с.