

Повышение пропускной способности Московской воздушной зоны.

**Принимаемые меры,
проблемы и пути их решения.**



Москва 14 марта 2008 года



Предложения по решению задачи повышения пропускной способности в Московской воздушной зоне

Совершенствование нормативной правовой базы:

1. Приведение в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО в области организации использования воздушного пространства.

Сокращение интервалов горизонтального (продольного и бокового) эшелонирования.

2. Пересмотр организации структуры воздушного пространства на принципах:

- перехода на давление, приведённое к уровню моря - QNH;
- организации стандартных траекторий входа и выхода SID - STAR;
- выведение транзитных потоков за пределы Московской воздушной зоны;
- оптимизации зон ограничений и районов полетов государственной и экспериментальной авиации.

3. Разделение ответственности между диспетчером УВД и экипажем ВС, исключение из практики выполнения диспетчерами таких функций, как получение от экипажей докладов о прослушивании информации АТИС, о системе/режиме захода на посадку при соответствии предлагаемой в АТИС, об установке давления на эшелоне перехода, контроль за минимумом КВС и остатком топлива. Решение о выполнении или продолжении полета возложить на КВС, а орган УВД обеспечивает выполнение решений КВС;

4. Разработка новых правил и фразеологий радиообмена для летного и диспетчерского состава в соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО. При этом полнота или краткость информации должна определяться диспетчером в зависимости от рабочей нагрузки.



Предложения по решению задачи повышения пропускной способности в Московской воздушной зоне

Совершенствование структуры воздушного пространства:

- 1. Установление на постоянной основе маршрутов вылета и прилета на аэродромы МВЗ по оптимальным траекториям (через воздушное пространство районов аэродромов государственной и экспериментальной авиации, расположенных в МВЗ) для всех пользователей воздушного пространства, включая иностранные авиакомпании (оптимизация районов ограничений полетов и районов полетов ведомственной авиации на основе государственных приоритетов, с учетом интересов пользователей ВП).**
- 2. Пересмотр существующих и разработка новых схем захода на посадку на аэродромах МВЗ.**

Минимизация вводимых ограничений на ИВП в МВЗ:

- 1. Максимально возможное сокращение ограничений на использование воздушного пространства МВЗ для полетов гражданской авиации.**
- 2. Пересмотр существующих запретных зон и зон ограничений на полеты на основе государственных приоритетов с учетом интересов пользователей воздушного пространства.**



Предложения по решению задачи повышения пропускной способности в Московской воздушной зоне

Обеспечение современными техническими средствами ОВД, навигации и связи:

1. Проведение единой политики в вопросах совместимости устанавливаемого оборудования в аэропортах МВЗ и центрах (пунктах) ОВД для обеспечения единого локационного, связного, навигационного и информационного поля;
2. Оснащение органов ОВД, управления полетами и планирования новыми перспективными совместимыми автоматизированными средствами управления и планирования воздушного движения;
3. Организация передачи радиолокационной и плановой информации с установкой АРМ РЛИ, прямой громкоговорящей связи органов ОВД АДЦ и РДЦ с КП и органами ОВД основных аэродромов государственной и экспериментальной авиации;
4. Проведение соответствующих работ и установка системы навигации на базе VOR-DME, DME-DME, позволяющие обеспечить необходимые точностные характеристики самолетовождения в МВЗ и на воздушных трассах;
5. Обеспечение перехода от традиционных средств навигации к глобальной спутниковой навигационной системе GNSS;
6. Проведение геодезической съёмки аэронавигационных объектов в Московской зоне ЕС ОрВД и обеспечение перехода на систему координат ПЗ-90;
7. Установка необходимого радионавигационного оборудования для обеспечения точности самолетовождения с характеристиками не хуже RNP 0,3;



Предложения по решению задачи повышения пропускной способности в Московской воздушной зоне

Совершенствование планирования и координирования воздушного движения:

1. Формирование в составе аэропортов МВЗ подразделений, осуществляющих планирование полетов с учетом нормативов пропускной способности аэродромов по ВПП и пунктов и секторов ОВД.
2. Разработка и внедрение схемы и инструкции по взаимодействию органов планирования аэропортов и МЦ АУВД.
3. Максимально возможное равномерное распределение по времени суток слотов вылетов и прилетов, с учетом существующих нормативов пропускной способности секторов УВД и ЛТХ воздушных судов.
4. Преимущественное (по возможности) распределение рейсов на аэродромах МВЗ по географическому принципу.



Предложения по решению задачи повышения пропускной способности в Московской воздушной зоне

Развитие наземной инфраструктуры аэродромов МВЗ :

- 1. Реконструкция, имеющихся ВПП на аэродромах МВЗ (Шереметьево, Внуково и Домодедово) с целью уменьшения времени занятости ВПП выполняющими посадку или вылетающими воздушными судами и увеличение ее пропускной способности (скоростные РД, достаточное количество маршрутов руления и др.).**
- 2. Организация работы аэродромов МВЗ в часы повышенной интенсивности воздушного движения с использованием двух ВПП.**
- 3. Организация последовательного выполнения операций по вылетам и прилетам по “веерному” принципу (“взлет – взлет”, “взлет – посадка”, “посадка – посадка”).**



Основные показатели реализации предложений

Ожидаемые результаты:

- 1. Повышение качества обслуживания и уровня безопасности воздушного движения в Московской зоне ЕС ОрВД, Московской воздушной зоне и на аэродромах.**
- 2. Значительное повышение пропускной способности воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД и Московской воздушной зоны, за счет оптимизации структуры ВП, повышения степени автоматизации процессов ОВД, совершенствования технологии работы, сокращения интервалов эшелонирования по мере ввода в эксплуатацию новых средств связи, навигации, наблюдения.**
- 3. Снижение времени задержек воздушных судов по причине организации воздушного движения.**
- 4. Обеспечение экономичного режима полета на этапах набора высоты и снижения в Московской воздушной зоне.**
- 5. Снижение загруженности экипажей и диспетчеров ОВД, и как следствие, уменьшение количества ошибок при управлении полетом (человеческий фактор).**