

Проект КО4159 «Северная ось — Баренц Линк»

ГМ 6: Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации между северной Финляндией и Российской Федерацией

21 сентября 2021 года

Northern Axis



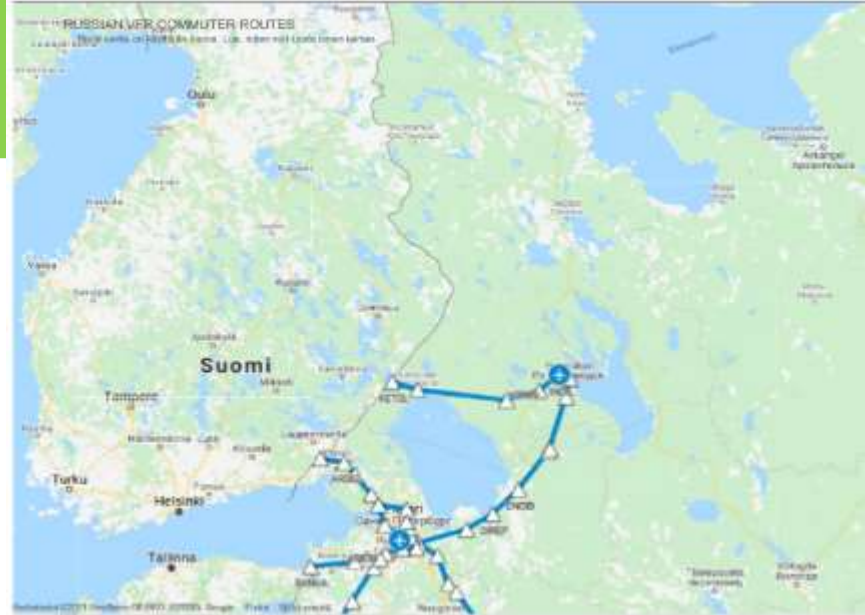
Barents Link

Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Содержание

1. Существующие правила полетов
2. Существующие маршруты полетов между Финляндией и Россией и правила их использования
3. Сложности для использования бизнесом в текущей ситуации
4. Потенциальные новые контрольные точки маршрутов и/или воздушные трассы.
5. Процесс утверждения нового маршрута полетов в Финляндии и в России
6. Следующие шаги

Существующие правила полетов



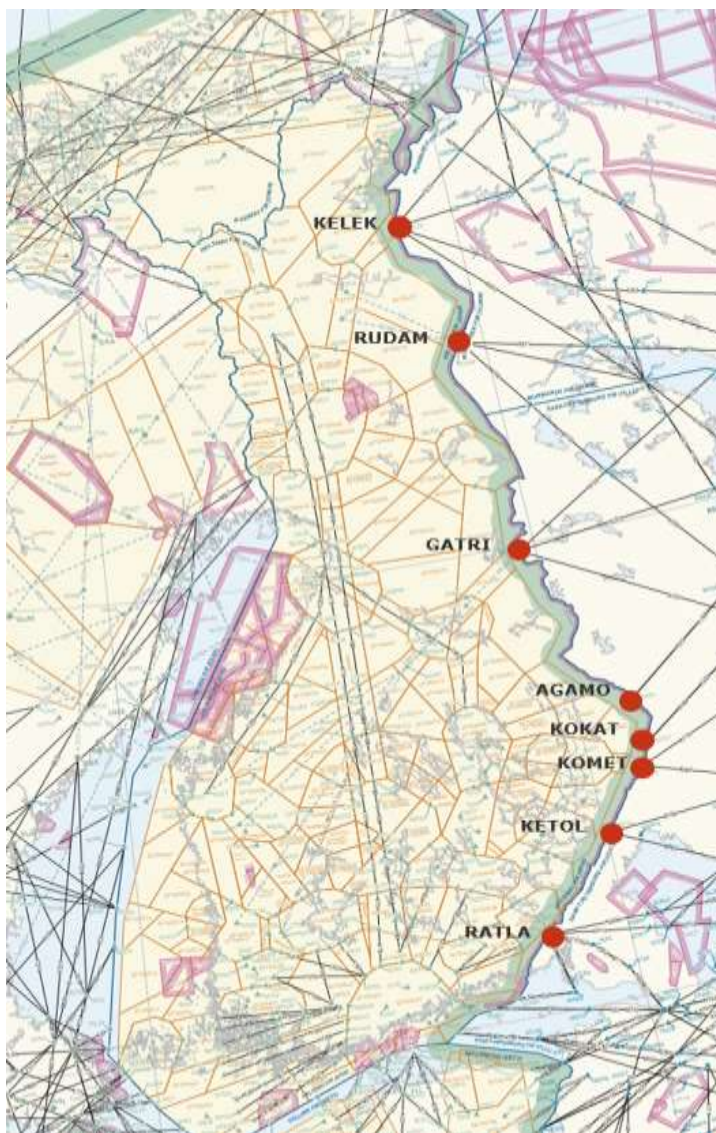
В целом правила разделяются на **Правила визуальных полетов (ПВП)** и **Правила полетов по приборам (ППП)**. Полеты в Россию необходимо согласовывать отдельно с соответствующими российскими органами.

Полеты по **ПВП** часто выполняются в неконтролируемом диспетчерской службой воздушном пространстве на низких высотах в условиях хорошей видимости. По **ПВП** часто выполняются полеты вертолетов, где пилот несет ответственность за полет и аэронавигацию. В большинстве стран у таких полетов обычно нет фиксированных маршрутов. Однако при полетах в Россию полет необходимо осуществлять по установленным **контрольным точкам маршрута**.

Полеты по ППП в меньшей степени зависят от метеоусловий, чем полеты по **ПВП**, но полеты по **ППП** между Финляндией и Россией должны осуществляться по установленным **контрольным точкам**.

Все три самых северных контрольных точки и воздушные трассы между ними и ближайший российский международный могут использоваться **только для полетов по ППП**. Ближайшая воздушная трасса, по которой могут осуществляться полеты по **ПВП**, находится на уровне Савонлинна-Петрозаводск.

Существующие гражданские контрольные точки маршрутов и гражданские воздушные трассы между Финляндией и Россией



Карты: Eurocontrol

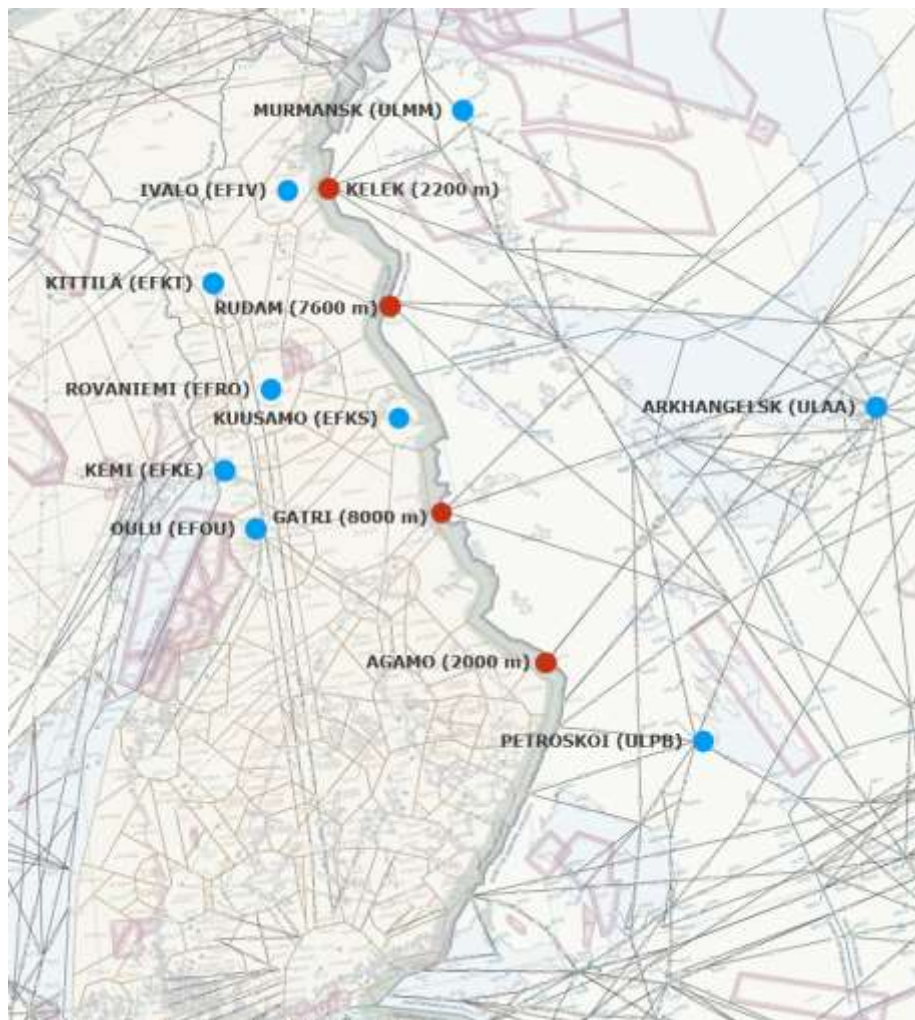
Существующие гражданские контрольные точки и гражданские воздушные трассы между Финляндией и Россией

Три самых северных КТМ между Финляндией и Россией географически находятся недалеко (в радиусе от 5 до 50 км) от существующих наземных пунктов пересечения границы (Райя-Иоосеппи, Салла, Вартиус). Это:

Точка	Муниципалитет	Минимальная высота полета (м)	Описание
KELEK / КЕЛЕК	Инари	2 200	В 5 км к югу от пункта пропуска Райя-Иоосеппи в районе Саарисельки
RUDAM /РУДАМ	Салла	7 600	В 50 км к северу от пункта пропуска Саалла в районе Сорсатунтури
GATRI / ГАТРИ	Суомуссалми	8 000	В 40 км к северу от пункта пропуска Вартиус недалеко от центра Суомуссалми

Расстояние между КТМ от RUDAM, GATRI и AGAMO (следующая после точки Суомуссалми в южном направлении) составляет 200–250 км. Воздушные трассы между точками и ближайший российский международный аэропорт могут использоваться для двустороннего движения и открыты для любых полетов, согласованных с Росавиацией. Обычно разрешение можно получить в течение суток и даже быстрее.

Существующие гражданские контрольные точки и гражданские воздушные трассы между Финляндией и Россией



Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Препятствия для развития бизнеса

По электронной почте было опрошено 4 муниципалитета, три торговых палаты и 14 коммерческих и некоммерческих организаций.

- Первое: требование о полетах по ППП по полетным коридорам на российской стороне для иностранных (и российских) воздушных судов между северной Финляндией и Россией. Точки КЕЛЕК, РУДАМ и ГАТРИ могут использоваться только для полетов по ППП. Малая авиация летает по ПВП.
- Второе: минимальная высота полета при пересечении границы. Точки РУДАМ и ГАТРИ не могут использоваться малой авиацией, поскольку минимальная высота в 7600-8000 м означает необходимость обеспечения ВС кислородом. Минимальная высота полетов в самой северной точке КЕЛЕК составляет 2200 м, и она бы могла использоваться малой авиацией, но этому мешает требование летать по ППП.
- Третье: необходимость пограничного контроля на российской стороне. В соответствии с законодательством РФ воздушное судно и его пассажиры обязаны пройти пограничный контроль. Это касается всех ВС, пересекающих российскую границу. Ближайшие международные аэропорты, где есть представители соответствующих органов, - это Мурманск, Петрозаводск и Архангельск (и, конечно, Санкт-Петербург).
- На сегодняшний день наиболее экономически эффективное ВС для перевозки группы туристов (на рыбалку, охоту или для отдыха в дикой природе) с севера Финляндии непосредственно в условия дикой природы в России — это понтонный гидросамолет для посадки на воду. Однако многие модели существующих понтонных гидросамолетов не могут садиться в международных аэропортах для прохождения пограничного контроля. При этом небольшие самолеты могут оснащаться понтонами и колесами, позволяющими садиться на воду и асфальт и даже на ВВП с гравийным покрытием. Использование легких вертолетов для доставки людей в дикую природу представляется слишком дорогим из-за необходимости сначала лететь в международный аэропорт.

Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Есть ли необходимость в новой воздушной трассе (и/или КТМ)?

Ближайшие к ГАТРИ точки РУДАМ и АГАМО расположены примерно в 200 – 250 км.

Многие из существующих точек расположены довольно близко от этих аэропортов, которые также являются официальными пунктами пересечения границы. Однако в непосредственной близости от аэропорта Куусамо (EFKS, показан на рис. 2 рядом с восточной границей Финляндии) такой точки нет.

Расстояние от аэропорта Куусамо до точки РУДАМ на севере (возле Сорсатунтури в муниципалитете Салла) составляет около 160 км, а до точки ГАТРИ на юге (центр Суомуссалми) — примерно 118 км. Это означает, что полет до российской границы займет от 30 до 60 минут.



Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Новая воздушная трасса для полетов по ПВП?

Самая северная КТМ для полетов по ПВП через финляндско-российскую границу — это КЕТОЛ на уровне Савонлинна — Сортавала, откуда воздушная трасса для полетов по ПВП идет до международного аэропорта Петрозаводск.

Для обеспечения возможности трансграничных полетов по ПВП между северной Финляндией и Россией необходимо разрешить использование для полетов по ПВП как минимум одной из нижеследующих точек и воздушных трасс:

Точка	Описание
КЕЛЕК (KELEK)	Новый коридор для полетов по ПВП из Лапландии через точку KELEK, продолжающийся после границы в качестве ВТ для ПВП до аэропорта Мурманск (ULMM)
РУДАМ (RUDAM)	Новый коридор для полетов по ПВП из Лапландии через точку RUDAM, продолжающийся после границы в качестве ВТ для ПВП до аэропорта Архангельск (ULAA)
ГАТРИ (GATRI) / новая точка	New VFR corridor via GATRI waypoint or via new established waypoint near Kuusamo from Northern Finland continuing after border as VFR airway to Arkhangelsk airport (ULAA).
ГАТРИ (GATRI)	Новый коридор для полетов по ПВП из северной Финляндии через точку GATRI, продолжающийся после границы в качестве ВТ для ПВП до аэропорта Петрозаводск (ULPB).

Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Новая воздушная трасса для полетов по ПВП?

Как и в случае с новыми контрольными точками, новые коридоры для полетов по ПВП также потребуют конкретных предложений со стороны потенциальных заинтересованных сторон в адрес соответствующих органов власти.

Официальных предложений (пока) нет.

Появление новых воздушных трасс для полетов по ПВП не сделает возможной организацию рыболовных, охотничьих или природных туров из северной Финляндии в Россию на небольших финских самолетах или вертолетах по следующим причинам:

- Первая посадка в России должна быть в международном аэропорту. Это удлиняет и усложняет поездку на гидроплане (или делает ее невозможной, если на самолете не установлены колеса).
- До конечного пункта назначения необходимо добираться гидропланом, поскольку он способен садиться на небольшие водные объекты.

Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации

Процесс принятия решений по созданию новой ВТ в Финляндии

- За управление воздушным пространством отвечает Политический орган высокого уровня (*HLPB, Kansallinen ilmatilan hallinnan neuvottelukunta*) при правительстве Финляндии. В него входят представители гражданской и военной авиации. Новые контрольные точки маршрута могут утверждаться решениями Агентства транспорта и связи Финляндии Traficom.
- Изменения в воздушном пространстве также требуют внесения изменений в аэронавигационные карты. Изменения в карты могут вноситься не чаще одного раза в год. Национальные планы изменения воздушного пространства необходимо согласовывать с Планом совершенствования европейской маршрутной сети (ERNIP).

Процесс принятия решений по созданию новой ВТ в России

- Предложение финской стороны может быть передано через Fintraffic Lennonvarmistus Oy (ранее ANS Finland Oy) в Госкорпорацию по организации воздушного движения в Российской Федерации.
- Госкорпорация по ОрВД рассматривает заявку и обращается в Министерство транспорта. Воздушная трасса публикуется и становится доступной для использования после утверждения министром.
- Процесс может занимать не менее полугода, поскольку изменения, как правило, утверждаются два раза в год.

Следующие шаги по созданию новой КТМ

Одним из логичных аргументов в пользу создания новой контрольной точки маршрута может стать сокращение времени полетов между Финляндией и Россией. Аэропорт Куусамо находится рядом с границей, но в непосредственной близости от него КТМ нет. Ближайшие подходящие КТМ (использующиеся в настоящее время для полетов по ППП) для самолетов находятся в 270 и 350 км. Поэтому наличие КТМ рядом с аэропортом Куусамо на границе Финляндии и России сократит время полета в определенные пункты на территории РФ.

Для этого необходима официальная инициатива заинтересованных сторон.

Следующие шаги по созданию новых воздушных трасс для полетов по ПВП

Как и в случае с новыми КТМ, для создания воздушных трасс для полетов по ПВП потребуется инициатива заинтересованных сторон. Поиск таких предложений не входил в задачи этого исследования. При этом на основании предварительных обсуждений были определены некоторые заинтересованные стороны, способные продвигать эту идею дальше. С ними можно продолжить обсуждение, которое потенциально может привести к появлению подобных инициатив. Среди таких заинтересованных сторон Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА) Финляндия, власти Финляндии, АОПА Россия и соответствующие органы власти РФ.

АОПА Россия выразила интерес и готовность поддержать инициативы, возникшие в результате этого исследования, в плане принятия решений в РФ, если финская сторона выступит с подобной инициативой.

АОПА Финляндия выразила интерес обратиться к авиационным властям Финляндии с инициативой о создании нового коридора для полетов по ПВП из Лапландии через КТМ КЕЛЕК/KELEK (с соблюдением минимальной высоты полета при пересечении границы), который после границы продлится в качестве ВТ по ПВП до аэропорта Мурманск (ULMM), и приветствует готовность АОПА Россия поддержать эту инициативу на российской стороне. В АОПА Финляндия считают это возможностью изучить процесс утверждения новой трассы для полетов по ПВП. Дальнейшие шаги могут быть предприняты по итогам этого изучения.



Дополнительная информация:

Проект КО4159 «Северная ось – Баренц Линк» (NABL)

Ведущий партнер проекта NABL
Региональный совет Кайнуу
Татьяна Петрова, менеджер проекта
Тел.: +358 44 410 0727
Эл. почта: tatiana.petrova@kainuunliitto.fi

ГМ 6: Исследование воздушного коридора для полетов малой гражданской авиации между северной Финляндией и Российской Федерацией

Партнер проекта NABL
Федерация муниципалитетов Восточной Лапландии
Дина Солатие, директор
Тел.: +358 40 354 8370
Эл. почта: dina.solatie@kemijarvi.fi