

Η ΑΟΡΑ Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις ΤΜΑ του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

Αριθμ. Πρωτ. 015-18

ΠΡΟΣ :

1) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (Δ4)

Τηλέφωνο-Fax: 2108916475

Ηλεκτρονική Δ/νση: d4@hcaa.gr

2) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΡΟΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (Δ17)

Τηλέφωνο: 2109972656

Fax: 2109972656

Ηλεκτρονική Δ/νση: d17@hcaa.gr

3) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡ.ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ (ΔΑΑ/ΕΚ)

Τηλέφωνο: 2109972260

Fax: 2109972260

Ηλεκτρονική Δ/νση: daaek@hcaa.gr

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

4) ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ

Ηλεκτρονική Δ/νση: governor@hcaa.gr

5) ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Ηλεκτρονική Δ/νση: monada@aaiasb.gr

Αθήνα, 05/07/2018

ΘΕΜΑ: Επιτακτική η άμεση επαναφορά του AGL στις ΤΜΑ για την ασφάλεια των VFR πτήσεων

Αφορμή αυτής της καταγγελίας είναι το παρακάτω NOTAM Ανδραβίδας το οποίο δημοσιεύτηκε στις 29/06/2018 και αποσύρθηκε την 05/07/2018 με παρέμβαση του Α/ΓΕΑ κατόπιν κατακραυγής (του NOTAM) από την αεροπορική κοινότητα.

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>

Η ΑΟΡΑ Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις ΤΜΑ του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

LGAD NOTAM B0677/18 VFR FLIGHTS WITH DESTINATION A LANDING POINT WITHIN THE LATERAL LIMITS OF THE MTMA ONLY ARE PERMITTED WITHIN ANDRAVIDA MTMA DUE TO HEAVY MILITARY AND CIVIL IFR TRAFFIC. SANITARY, SEARCH AND RESCUE, FIREFIGHTING AND HUMANITARIAN VFR FLIGHTS ARE EXEMPTED. 29 JUN 09:58 2018 UNTIL 30 SEP 23:59 2018. CREATED: 29 JUN 10:00 2018

Επί της ουσίας, με κακά αγγλικά και δια της ατόπου απαγωγής, αυτό που εννοεί το NOTAM είναι ότι στην τερματική περιοχή της Ανδραβίδας δεν επιτρέπονται πτήσεις VFR αεροσκαφών εάν αυτά δεν έχουν προορισμό σημείο μέσα στα πλευρικά όρια της τερματικής περιοχής της. Δηλαδή είναι μια εντολή τύπου «TMA transitioning flights are prohibited». Το αποτέλεσμα αυτού θα ήταν πτήσεις VFR, για παράδειγμα Ιταλία < -> Κρήτη ή Αθήνα < -> Σικελία/Μάλτα, να πρέπει να κάνουν μεγάλη παράκαμψη αποφεύγοντας την δυτική Πελοπόννησο και το νότιο Ιόνιο. Η παράκαμψη αυτή θα είχε σημαντική μείωση στην ασφάλεια πτήσεων μιας και θα τις εξέθετε σε μεγαλύτερο κίνδυνο πάνω από ανοιχτή θάλασσα ή ορεινούς όγκους Πελοποννήσου για περισσότερη ώρα και με μεγαλύτερη ανάλωση καυσίμου. Ο λόγος της έκδοσης του NOTAM ήταν, προφανώς, η αυξημένη IFR κυκλοφορία κατά τους θερινούς μήνες στα αεροδρόμια που υπόκεινται του ελέγχου προσέγγισης Ανδραβίδας. Ποιά η λύση λοιπόν ;

Να απαγορευτούν οι "transit" VFR πτήσεις, οι πτήσεις που δεν ξεκινούν ή καταλήγουν εντός της ΤΜΑ δηλαδή, για όλη τη θερινή περίοδο μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου, σε μια νευραλγική περιοχή επιφάνειας 9.600 τετραγωνικών ν.μιλίων από την Κυπαρισσία την Τρίπολη και το Αίγιο μέχρι την βόρεια Κεφαλονιά και 40νμ. Δυτικά και Νότια της Ζακύνθου.

Μήπως, αντί να απαγορεύουμε τις πτήσεις VFR σε ολόκληρες ΤΜΑ, η λύση είναι να ρυθμιστούν κατάλληλα τα ύψη των ΤΜΑ ώστε να υπάρχει ελεύθερος χώρος για πτήσεις VFR σε εναέριο χώρο κατηγορίας G και να πετάει εκεί ο χειριστής της VFR πτήσης αν επιθυμεί να μην επηρεάσει την ΤΜΑ;

Ο λόγος που οι τερματικές περιοχές σε όλο τον κόσμο ξεκινούν από τα 1.000' AGL (Feet Above Ground Level) και πάνω είναι ακριβώς ώστε οι VFR πτήσεις μικρών αεροσκαφών να έχουν την επιλογή μην «ενοχλούν» τα πολυάσχολα αεροδρόμια πετώντας κάτω από αυτές όπου είναι class G airspace, δηλαδή UNCONTROLLED AIRSPACE.

Για τις περιοχές αεροδρομίων όπου αναχωρούν ή προσεγγίζουν σε χαμηλά ύψη αεροσκάφη IFR, αερογραμμών, Military κλπ. υπάρχουν οι περιοχές CTR & ATZ που φτάνουν μέχρι το έδαφος. Έτσι

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>

Η AOPA Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις TMA του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

διασφαλίζεται ο ασφαλής διαχωρισμός κυκλοφορίας από τους ΕΕΚ και όχι με την απαγόρευση εισόδου σε TMA's. Οι TMA με μεγάλο πλευρικό εύρος όπως στην Ελλάδα δεν έχουν κανένα λόγο να φτάνουν σε τόσο χαμηλά επίπεδα, πόσο μάλλον σε ύψος AMSL (Above Mean Sea Level) αντί AGL. Το 1.000' AMSL σημαίνει ότι οπουδήποτε υπάρχουν περιοχές με ανάγλυφο εδάφους που ανεβαίνει σε υψόμετρο άνω των 500' πρακτικά εκεί δυσχεραίνεται η πτήση VFR και η ζωή των ΕΕΚ. Το από κάτω Class G airspace πάυει να υφίσταται και τα VFR αεροσκάφη - αφού αναγκαστικά μπαίνουν στην TMA για να αποφύγουν το ανάγλυφο - είναι αναγκασμένα να συνεργάζονται με ΕΕΚ προσέγγισης για την διασφάλιση του διαχωρισμού IFR από VFR και για παροχή Traffic Information. Αυτό αυξάνει το έργο των ΕΕΚ.

Στην Ελλάδα κατά το AIP έχουμε class G σε όλο τον Ελλαδικό εναέριο χώρο εκτός φυσικά από τις TMA, CTR, ATZ, LGD, LGR και LGP.

AIP ENR 1.4

1.4.2.4 Airspace classification at or below FL195

4.2.4.1 Airspace out of the areas of Airways, TMAs, MTMAs, CTRs, MCTRs and ATZs is classified as class G.

Σε πολλές τερματικές περιοχές στην Ευρώπη, σε μεγάλα αεροδρόμια οι TMA ξεκινούν ακόμα και από τα 3.000' AGL για να μην επιβαρύνουν το φόρτο εργασίας των ελεγκτών και φυσικά να διευκολύνουν την εναέρια κυκλοφορία. Στην Ελλάδα το "AGL" για κάποιο λόγο έχει εξαλειφθεί από το AIP και παραμένει γραμμένο μόνο στο χάρτη της TMA Καλαμάτας κι αυτό πιστεύουμε επειδή ο χάρτης είναι παλιός. Σε όλες τις άλλες TMA το ύψος της βάσης αναφέρεται ή σε MSL ή και με καμία βάση κατά παράβαση των υποδείξεων του ICAO που αναφέρει τα εξής:

ICAO Anex 11.

2.10.3 Control areas

2.10.3.1 Control areas including, inter alia, airways and terminal control areas shall be delineated so as to encompass sufficient airspace to contain the flight paths of those IFR flights or portions thereof to which it is desired to provide the applicable parts of the air traffic control service, taking into account the capabilities of the navigation aids normally used in that area.

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>

Η AOPA Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις TMA του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

Note.— In a control area other than one formed by a system of airways, a system of routes may be established to facilitate the provision of air traffic control.

2.10.3.2 A lower limit of a control area shall be established at a height above the ground or water of not less than 200 m (700 ft).

Note.— This does not imply that the lower limit has to be established uniformly in a given control area (see Figure A-5 of the Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426), Part I, Section 2, Chapter 3).

2.10.3.2.1 Recommendation.— The lower limit of a control area should, when practicable and desirable in order to allow freedom of action for VFR flights below the control area, be established at a greater height than the minimum specified in 2.10.3.2.

2.10.3.2.2 Recommendation.— When the lower limit of a control area is above 900 m (3 000 ft) MSL it should coincide with a VFR cruising level of the tables in Appendix 3 to Annex 2.

Η AOPA καταγγέλλει την απαράδεκτη αυτή πρακτική. Πρέπει άμεσα να επανέλθει το ύψος βάσης σε AGL σε ΟΛΕΣ τις Τερματικές περιοχές ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΩΣ και μάλιστα σε αεροδρόμια με μεγάλη κυκλοφορία η βάση να είναι ακόμα παραπάνω στα 2.000' AGL. Το ελάχιστο κατά ICAO είναι 700' AGL με μέγιστο τα 14000' AGL.

Ο ΕΕΚ (Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας) διαμαρτύρεται για φόρτο εργασίας. Η τήρηση των κανονισμών για το class G airspace και βάση των TMA το λιγότερο στα 1.000' AGL (όχι AMSL) κάνει ακριβώς το ανάποδο. Ελαφρώνει κατά πολύ τους ελεγκτές από το φόρτο εργασίας. Αντί αυτού βγαίνουν NOTAM όπως το παραπάνω της Ανδραβίδας και οδηγίες κατά παράβαση κανονισμών που κάνουν ακριβώς το αντίθετο. Επιβαρύνουν τους ελεγκτές όπως εξηγήσαμε παραπάνω. Με αυτά τα κόλπα τίθεται σοβαρό θέμα ασφαλείας πτήσεων. Αυτοί που βγάζουν τα σενάρια εκτροπής των VFR πτήσεων περιμετρικά μιας περιοχής όπως η παραπάνω αντιλαμβάνονται ότι ιωθούν τις πτήσεις σε παραβίαση των ελάχιστων; Γνωρίζουν ότι τα μικρά αεροσκάφη έχουν ταχύτητες ακόμα και 80kts; Γνωρίζουν τι είναι το αεροσκάφος;

Πρέπει κάποιος να βοηθήσει να αλλάξει η πρακτική να αποφασίζουν για τόσο σοβαρά θέματα άνθρωποι που δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο.

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>

Η AOPA Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις TMA του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

Είναι σοβαρό θέμα ασφαλείας πτήσεων που πρέπει να λυθεί ΑΜΕΣΑ. Αδυνατούμε να κατανοήσουμε γιατί π.χ. στην Ιταλία δε απαιτείται ούτε κατάθεση σχεδίου πτήσης, κανένας δεν δημιουργεί πρόβλημα στις VFR κυκλοφορίες, αντίθετα μάλιστα τις εξυπηρετούν με κάθε τρόπο ενώ εδώ, ακόμα και μια απλή τοπική πτήση αναψυχής θέλεις PPR, GENDEC και την Ελληνική εφεύρεση Form 731. Έχουμε γίνει περίγελος σε όλο τον κόσμο πόσο μάλλον στην Ευρώπη και στα μικρά ιδιωτικά αεροσκάφη που θέλουν να έρθουν στην πανέμορφη χώρα μας τώρα το καλοκαίρι, συνδυάζοντας τις διακοπές με την αγάπη τους για την πτήση, αλλά και μεγαλύτερα αεροσκάφη επωνύμων και μη που φυσικά προτιμούν τα προσωπικά τους αεροσκάφη ή τη μίσθωση Ελληνικών αεροσκαφών για τις ανάγκες τους. Ειδικότερα δε τα ελικόπτερα που αποτελούν ιδιαίτερα αγαπημένο μέσο μετακίνησης για ένα μεγάλο κομμάτι τουριστών που είναι αυτοί που φέρνουν και τεράστια έσοδα σε όλο το εύρος των τουριστικών επιχειρήσεών μας.

Φεύγουν κακήν κακώς με άσχημες εντυπώσεις και δεν θέλουν να ξανακούσουν για πτήση στην Ελλάδα λόγω παρωχημένων κανονισμών και προβληματικών ανθρώπων που βγάζουν τη ματαιοδοξία τους πάνω στην αεροπορία.

Είμαστε στην διάθεσή σας για οποιαδήποτε συνεργασία να βοηθήσουμε στο θέμα. Σκοπός μας δεν είναι η αντιπαράθεση αλλά η συνεργασία για τα δέοντα.

Ακούμε πρόσφατα διάφορα για υπό σύσταση επιτροπές για την αναθεώρηση των VFR Routes σε TMA's ανά την Ελλάδα. Ακούμε ότι αυτές οι επιτροπές θα απαρτίζονται μόνο από Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας. Θέλουμε να ελπίζουμε ότι θα επικρατήσει η λογική και οι οδηγίες της EASA και η όποια επιτροπή θα απαρτίζεται ΚΑΙ από χειριστές πολιτικής αεροπορίας, εμάς, τους χρήστες του εναέριου χώρου.

Με την επιστολή αυτή λοιπόν ζητούμε:

1. Άμεση επαναφορά του ύψους βάσης των TMA σε AGL για να ελαφρύνει το έργο των ΕΕΚ σε ηπειρωτικές περιοχές με ανάγλυφο εδάφους.
2. Την επανεξέταση των βάσεων TMA για να ελαφρύνει το έργο των ΕΕΚ.
3. Τη συμμετοχή σε όποια επιτροπή συσταθεί για VFR Routes κλπ. ώστε να βοηθήσουμε με πρακτικές λύσεις και ορθολογικούς περιορισμούς.

Με εκτίμηση,

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>

Η ΑΟΡΑ Hellas καταγγέλει την εξαφάνιση του AGL απο τις ΤΜΑ του Ελληνικού FIR

Date published: 6 July, 2018

Για την ΑΟΡΑ Hellas,

Κυπριανός Μπίρης

Πρόεδρος

www.aopa.gr

info@aopa.gr

Post URL:

<https://greekhelicopters.gr/helos/%ce%b7-aopa-hellas-%ce%ba%ce%b1%cf%84%ce%b1%ce%b3%ce%b3%ce%ad%ce%bb%ce%b5%ce%b9-%cf%84%ce%b7%ce%bd-%ce%b5%ce%be%ce%b1%cf%86%ce%ac%ce%bd%ce%b9%cf%83%ce%b7-%cf%84%ce%bf%cf%85-agl-%ce%b1%cf%80%ce%bf/>