



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы

5.1. Производство полетов выше эшелона полета 600

МНЕНИЯ ОТРАСЛИ В ОТНОШЕНИИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ВЫШЕ ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА 600

(Представлен Международным координационным советом ассоциаций
аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены взгляды Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) в отношении дальних полетов на больших высотах беспилотных авиационных систем (HALE UAS) легче воздуха (LTA). Несмотря на то, что в настоящее время не требуются новые стандарты для обеспечения безопасного и упорядоченного развития воздушных перевозок на больших высотах, глобальному сообществу следует, в партнерстве с отраслью, проанализировать потенциальные проблемы, которые может вызвать прогнозируемое наращивание таких полетов. Мы рекомендуем в этой совместной работе двигаться вперед, используя набор основных принципов, представленных в настоящем документе и отраженных в *Глобальном аэронавигационном плане* (ГАНП, Doc 9750) ИКАО и *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (GATMOC, Doc 9854).

Действия: Конференции предлагается согласиться с Рекомендацией, приведенной в п. 3.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Из бесчисленного множества новых технологий, которые мы пользуемся в небе, пожалуй, самые многообещающие и инновационные воздушные суда – это разнообразный набор беспилотных авиационных систем (HALE UAS) легче воздуха (LTA), выполняющих дальние полеты на больших высотах. Эти высокоавтоматизированные воздушные суда с "человеком в контуре управления" выполняют полеты на более высоких уровнях воздушного пространства (на эшелонах от FL600 до приблизительно 50 км) на протяжении 90 и более дней.

1.2. Хотя на данный момент плотность таких операций относительно низкая, прогнозируется увеличение их количества. Таким образом, отрасль HALE считает, что

¹ Документ на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлен ИККАИА.

государства, производители и эксплуатанты должны совместно разрабатывать инициативы для управления рисками и регулирования на основе характеристик, чтобы обеспечить безопасный и справедливый доступ для всех пользователей воздушного пространства.

1.3 Несмотря на то, что в настоящее время не требуются новые стандарты для обеспечения безопасного и упорядоченного развития воздушных перевозок на больших высотах, глобальному сообществу следует, в партнерстве с отраслью, проанализировать потенциальные вопросы, которые может вызвать прогнозируемое наращивание таких полетов. Как и в случае с дистанционно пилотируемыми авиационными системами (ДПАС), общее понимание и работа по внедрению передового опыта будут полезным фундаментом для новых правил.

2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

2.1. Мы рекомендуем в этой совместной работе двигаться вперед, используя набор основных принципов, отраженных в *Глобальном аэронавигационном плане* (ГАНП, Дос 9750) ИКАО и *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (GATMOS, Дос 9854):

- a) единообразные принципы структуризации и организации воздушного пространства должны будут применяться ко всем регионам;
- b) глобальные принципы будут применяться на всех уровнях плотности и будут оказывать влияние на общий объем воздушных перевозок;
- c) процессы управления воздушным пространством должны будут учитывать разнообразные и динамичные траектории полета и обеспечивать оптимальные системные решения для всех пользователей воздушного пространства, как пилотируемых, так и беспилотных;
- d) когда условия будут требовать сегрегации различных типов воздушных перевозок при помощи структуризации воздушного пространства, размер и форма этого воздушного пространства, а также правила, связанные с временем его использования будут определены таким образом, чтобы на справедливой основе сводить к минимуму последствия для всех полетов;
- e) уровень сложности полетов может приводить к ограничению степени гибкости;
- f) использование воздушного пространства будет координироваться и отслеживаться, чтобы принимать во внимание противоречивые законные требования всех пользователей и сводить к минимуму количество ограничений для полетов;
- g) резервирование воздушного пространства для полетов продолжительностью более 24 часов будет ожидаться и планироваться заранее, с динамическими изменениями там, где это возможно. Как и сегодня, система будет учитывать незапланированные требования;
- h) структурированные системы маршрутов будут применяться только там, где необходимо повысить пропускную способность или избежать участки, имеющие ограниченный доступ или опасные условия. В остальных случаях принципы организации воздушного пространства будут оставаться настолько гибкими, насколько это практически возможно.

3. **ВЫВОД**

3.1 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 5.1/х. Полеты выше эшелона FL600

Конференции предлагается:

- a) принять к сведению, что отрасль HALE приняла и поддерживает принципы, изложенные в указанных выше документах ГАНП и GATMOC;
- b) принять к сведению, что отрасль HALE высоко оценивает предпринятые ИКАО усилия по организации мероприятий Drone Enable для ускорения внедрения новых концепций;
- c) принять к сведению, что отрасль HALE сотрудничает с другими представителями отрасли по вопросам, не входящим в юрисдикцию ИКАО, для обеспечения взаимодействия между развивающимися концепциями использования более низких и более высоких эшелонов воздушного пространства;
- d) поручить ИКАО разработать инструктивный материал на краткосрочную перспективу, позволяющий государствам применять согласованный общий подход для включения международных полетов на больших высотах;
- e) обратиться с просьбой к государствам, которые будут бенефициарами полетов на более высоких высотах воздушного пространства (в рамках поддержки Целей в области устойчивого развития (ЦУР) ООН), согласиться рассмотреть вопрос о проведении в своем воздушном пространстве эксплуатационных испытаний, рассмотрев различные риски и экономические выгоды.

— КОНЕЦ —