



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40АЯ СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 15 повестки дня . Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация**

**МНЕНИЯ МСА ОТНОСИТЕЛЬНО РЕИНТЕГРАЦИИ СВЕРХЗВУКОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И РАЗРАБОТКИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ SARPS**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

МСА признает прогресс, достигнутый Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в рамках его последнего цикла (САЕР/11) и приветствует предварительное исследование по сверхзвуковым воздушным судам. МСА считает, что необходимо лучше информировать государства о потенциальном воздействии шума и эмиссии недавно спроектированных сверхзвуковых воздушных судов, чтобы они могли принять взвешенное решение о жесткости требований в SARPS. МСА ожидает, что предварительное исследование позволит лучше изучить все последствия эксплуатации таких воздушных судов.

Более того, крайне важно, чтобы разработка необходимых SARPS была завершена своевременно, чтобы ответить на отраслевые требования, не ставя под угрозу необходимость рассмотрения соответствующих аспектов конструкции и эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов, которые могут оказывать воздействие на окружающую среду, работу аэропортов и население. Уравновешивание этих аспектов будет необходимым на протяжении всего процесса.

Чтобы сверхзвуковые воздушные суда стали приемлемыми для населения вокруг аэропортов, они не должны издавать больше шума, чем сопоставимые дозвуковые воздушные суда при производстве дозвуковых полетов, и должны также соответствовать текущим и будущим SARPS по шуму и эмиссии, эквивалентным дозвуковым. Кроме того, SARPS по сверхзвуковым воздушным судам на маршруте должны также охватывать вопрос звукового удара и воздействия полетов сверхзвуковых воздушных судов на общественность. Необходимо также учитывать вопросы интеграции таких полетов в воздушное движение, в том числе скорость захода на посадку, эшелонирование, глиссаду и занятость ВПП.

<sup>1</sup> Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Международным советом аэропортов (МСА).

<p><b>Действия:</b> Ассамблее предлагается:</p> <p>а) признать взгляды МСА относительно разработки SARPS по сверхзвуковым воздушным судам;</p> <p>б) изменить добавление G резолюции А39-1 Ассамблеи, убрав специфическое упоминание звукового удара;</p> <p>с) просить Совет разработать SARPS по шуму и эмиссии сверхзвуковых воздушных судов, способствующие устойчивому развитию международной авиации;</p> <p>д) признать, что появление сверхзвуковых воздушных судов не должно мешать движению других воздушных судов, приводить к потере пропускной способности или непреднамеренному снижению эффективности или воздействию на окружающую среду в других частях системы.</p>	
<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия:</i>	Финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• А40-WP/54-EX/21</li><li>• А40-WP/57-EX/24</li><li>• А40-WP/354-EX/148</li></ul>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Повторное внедрение сверхзвуковых воздушных судов может произойти уже в 2023 году. Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в настоящее время занимается разработкой Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по шуму и эмиссии сверхзвуковых воздушных судов. МСА полностью поддерживает эту работу в САЕР и признает необходимость разработки в ИКАО своевременных международных SARPS, способствующих согласованному устойчивому развитию международной авиации.

1.2 Однако МСА обеспокоен тем, что производители не смогли представить доказательства того, что новые сверхзвуковые воздушные суда смогут соответствовать самым последним Стандартам ИКАО по их дозвуковым аналогам, имеющим такую же максимальную взлетную массу (МТОМ). Учитывая, что аэропорты испытывают сильное давление в плане сокращения уровня шума и эмиссии вокруг них и снижения воздействия авиации на проживающее там население, МСА считает, что повторное внедрение сверхзвуковых воздушных судов не должно подрывать отраслевые усилия и достижения последних десятилетий. Это вопрос, который затрагивает всю авиационную отрасль.

1.3 Кроме того, с учетом последних научных данных, которые были представлены Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), подтвердившей необходимость снижения темпов глобального потепления до 1,5°C, еще более актуальным стало обеспечение того, чтобы повторная интеграция парков сверхзвуковых судов не обратила вспять успехи в повышении топливной эффективности, которые достигались десятилетиями.

## 2. ШУМ

2.1 В том, что касается оценки воздействия шума сверхзвуковых воздушных судов на население, особенно вокруг аэропортов, МСА обеспокоен тем, что их эксплуатационные характеристики могут не в полной мере быть учтены, если использовать существующие методы сертификации шума дозвуковых судов. ИКАО необходимо решить эту проблему надлежащим образом, поскольку если этого не сделать, будут подорваны достижения и усилия авиационного сообщества, связанные со снижением шума в аэропортах и вокруг них. Для аэропортов это будет означать негативное изменение отношений с населением вокруг аэропортов, которые наши члены стремятся устанавливать. Для других сторон в авиационном секторе это может привести к призывам к ограничению полетов или другим мерам, что ограничит возможности реагировать на рост спроса на воздушные перевозки.

2.2 Таким образом, МСА поддерживает соглашение о проведении предварительного исследования, достигнутое на совещании САЕР/11 в феврале 2019 года, и ожидает, что это исследование позволит оценить вероятное воздействие на уровни шума в населенных пунктах. Результаты исследования призваны сформировать в САЕР лучшее понимание воздействия на уровни шума в аэропортах, связанного с появлением сверхзвуковых воздушных судов и не предвосхищать необходимость проведения анализа вариантов ужесточения требований в будущем. МСА будет в полной мере участвовать в данном исследовании, опираясь на поддержку членов во всем мире, чтобы предоставлять экспертные практические рекомендации.

## 3. ЭМИССИЯ

3.1 В отчете МГЭИК, опубликованном в октябре 2018 года, подчеркивается необходимость перехода всей мировой экономики к нулевой чистой эмиссии к 2050 году во избежание наиболее серьезных последствий изменения климата. Учитывая эти рекомендации и прогнозируемый рост авиации в ближайшие десятилетия, МСА считает, что сверхзвуковые воздушные суда также должны соответствовать Стандарту ИКАО на эмиссию CO<sub>2</sub> для эквивалентных дозвуковых судов. Это та область, в которой вся авиационная отрасль должна добиваться прогресса в соблюдении своих международных обязательств.

3.2 Подобным образом стандарты качества местного воздуха, которые уже были определены ИКАО для эмиссии дозвуковых двигателей, должны применяться к сверхзвуковым воздушным судам, выполняющим полет в дозвуковом режиме вблизи аэропортов.

## 4. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

4.1 МСА также обеспокоен эксплуатационными последствиями интеграции сверхзвуковых воздушных судов в перегруженных аэропортах. В настоящее время неясно, какую скорость захода на посадку, эшелонирование с учетом турбулентности следа, угол глиссады или занятость взлетно-посадочной полосы потребуют сверхзвуковые воздушные суда, поскольку производители не смогли продемонстрировать, что новые сверхзвуковые воздушные суда будут вести себя так же, как дозвуковые с той же МТОМ. МСА придерживается общего мнения, что появление сверхзвуковых воздушных судов не должно мешать движению других воздушных судов, приводить к потере пропускной способности или непреднамеренному снижению эффективности или воздействию на окружающую среду в других частях системы.

## 5. РЕЗОЛЮЦИЯ ИКАО А39-1

5.1 Добавление G резолюции А39-1 следует изменить, добавив в него разработку SARPS по взлетно-посадочному циклу (LTO). В частности, пунктом 2 резолюции Совету поручается, с учетом имеющейся информации и посредством соответствующего механизма, пересмотреть Приложения и другие актуальные документы, с тем чтобы в них надлежащим образом учитывались проблемы для населения, которые могут создаваться полетами сверхзвуковых воздушных судов.

5.2 МСА полностью поддерживает предложение Совета об изменении текста Резолюции, чтобы в нем четко говорилось о предварительном исследовании сверхзвуковых судов, согласованном на совещании САЕР/11. Принимая во внимание, что в предварительном исследовании будут рассмотрены последствия полетов сверхзвуковых воздушных судов в аэропортах и что не предполагается, что в рамках процедур LTO вокруг аэропортов будет возникать звуковой удар, МСА считает, что следует пересмотреть название резолюции и удалить упоминание о звуковом ударе, чтобы лучше отразить содержание. Нет сомнений в том, что ИКАО следует должным образом учитывать проблемы, которые могут создавать для населения полеты сверхзвуковых воздушных судов, и что эти проблемы выходят далеко за рамки вопроса звукового удара, затрагивая аэропорты и проживающее вокруг них население.

## 6. РАЗРАБОТКА СТАНДАРТОВ ДЛЯ НОВЫХ СВЕРХЗВУКОВЫХ СУДОВ, СПОСОБСТВУЮЩИХ УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ АВИАЦИИ

6.1 Найти правильный баланс между необходимостью разработки своевременных SARPS и соответствующей строгостью требований нелегко. Тем не менее, МСА считает, что если будет согласована интеграция сверхзвуковых воздушных судов, то для установления такого баланса им будет необходимо соблюдать эквивалентные SARPS в области охраны окружающей среды.

6.2 МСА признает вызовы, с которыми сталкивается САЕР при разработке SARPS, поскольку сверхзвуковые воздушные суда не эксплуатируются. Для сравнения, SARPS для дозвуковых воздушных судов разрабатывались в условиях, когда воздушные суда уже были в эксплуатации, а их технология была полностью разработана и понятна. Эти проблемы создают дополнительную ответственность для ИКАО, которая должна будет в ходе разработки SARPS учитывать опыт эксплуатации и последствия для окружающей среды.

## 7. ВЫВОДЫ

7.1 Аэропорты уже сталкиваются со многими эксплуатационными и экологическими проблемами, связанными с шумом и эмиссией современных дозвуковых воздушных судов. По мнению МСА очень важно, чтобы сверхзвуковые воздушные суда не оказывали негативного влияния на хрупкий баланс и уровень принятия общественностью авиационного сектора. Изменение климата вызывает все большую обеспокоенность мировой экономики, и авиация не является исключением. За авиационный шум и эмиссию отвечает весь сектор, и он обязан найти решения для их сокращения. Новые технологии могут проложить путь к процветанию, но только в том случае, если им удастся реализовать обязательство сектора, связанное с устойчивым ростом. ИКАО следует обеспечить надлежащее рассмотрение всех вопросов.