

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

УСТРАНЕНИЕ РИСКОВ, СВЯЗАННЫХ С БЫСТРЫМ РОСТОМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ВОЗДУШНЫХ ШАРАХ

(Представлено Марокко)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящее время во всем мире наблюдается быстрый рост пассажирских перевозок на воздушных шарах, особенно в регионах, привлекательных для туристов. Этот рост сопровождается увеличением рисков, о чем свидетельствует несколько происшествий, произошедших в 2025 году. Воздушные шары обладают техническими характеристиками, такими как отсутствие активной силовой установки, ограниченная маневренность и высокая чувствительность к погодным условиям, из-за которых с ними могут случаться происшествия, особенно в условиях отсутствия согласованной международной нормативной базы. Недавние инциденты выявили повторяющиеся причины: пожары в полете, столкновения воздушных шаров между собой или с другими воздушными судами, контакт с препятствиями, такими как линии электропередачи, и аварийные посадки. Учитывая эти проблемы, ИКАО необходимо в срочном порядке разработать конкретный инструктивный материал для регулирования эксплуатации воздушных шаров и призвать государства-члены принять соответствующие национальные нормативные акты.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению проблемы в области безопасности полетов, вызванные быстрым ростом эксплуатации воздушных шаров;
- поддержать ИКАО в разработке инструктивного материала, в котором будут изложены минимальные требования в области безопасности полетов и организации воздушного пространства для эксплуатации воздушных шаров;
- призвать государства-члены включить этот инструктивный материал в свою национальную нормативную базу и обмениваться своим опытом в области анализа авиационных происшествий, подготовки пилотов и надзора за эксплуатантами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемая в данном документе деятельность будет осуществляться в пределах ресурсов бюджета Регулярной программы ИКАО и/или за счет внебюджетных взносов

¹ Версии документа на английском и французском языках предоставлены Марокко.

<i>Справочный материал</i>	Приложение 2 <i>"Правила полетов"</i> Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> Приложение 11 <i>"Обслуживание воздушного движения"</i>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящее время наблюдается значительный рост перевозок на воздушных шарах, особенно в регионах с развитой туристической отраслью, причем воздушные шары все чаще совершают полеты в районах с интенсивным воздушным движением. Этот рост создает новые проблемы для ведомств гражданской авиации, особенно в отношении безопасности полетов и интеграции воздушных шаров в контролируемое воздушное пространство. Марокко представляет данный рабочий документ, чтобы обратить внимание ИКАО на настоятельную необходимость принятия скоординированных нормативных мер для решения этого насущного вопроса.

2. АНАЛИЗ

2.1 Эксплуатация воздушных шаров представляет собой особую проблему с точки зрения безопасности полетов в силу их конструкции, метода навигации и, зачастую, отсутствия нормативного контроля. Отсутствие активной силовой установки означает, что траектория полета воздушных шаров полностью зависит от направления ветра, что делает их движение непредсказуемым и затрудняет их интеграцию в обычные схемы воздушного движения. Большинство воздушных шаров не оснащено приемопередатчиками или современными системами связи, что снижает их видимость для диспетчеров управления воздушным движением и других воздушных судов.

2.2 Кроме того, воздушные шары имеют крайне ограниченную маневренность: в случае конфликтной или аварийной ситуации они не могут быстро отклониться от своей траектории полета. По сравнению с воздушными судами, оснащенными двигателями, скорость их подъема и спуска является низкой. Они также очень чувствительны к погодным условиям, особенно к внезапным изменениям ветра, штормам и другим атмосферным явлениям, которые могут нарушить устойчивость полета и увеличить вероятность инцидентов.

2.3 Кроме того, воздушные шары, как правило, не оснащены системами предупреждения столкновений, что делает их особенно уязвимыми в воздушном пространстве с интенсивным движением или во время групповых полетов. Зоны посадки часто не определены заранее, что может привести к конфликтным ситуациям, связанным с землепользованием, или к пересечению установленных траекторий полета.

2.4 Еще одним серьезным и часто недооцениваемым риском является столкновение с линиями электропередачи и аналогичными препятствиями. Эти сооружения часто трудно разглядеть с воздушного шара и обнаружить без бортовых приборов. Такие столкновения могут привести к возгоранию в полете, поражению электрическим током или критической потере управления, что создает угрозу для пассажиров, пилотов и людей на земле.

3. ПОСЛЕДНИЕ ИНЦИДЕНТЫ И ПРОИСШЕСТВИЯ (2025 ГОД)

3.1 В 2025 году произошло несколько серьезных инцидентов с воздушными шарами, в результате которых были выявлены недостатки в управлении безопасностью полетов и контроле за обеспечением безопасности полетов. В марте 2025 года в Марракеше (Марокко) из-за внезапных порывов ветра пришлось совершить несколько аварийных посадок, приведших к получению травм как пилотами, так и пассажирами. В мае 2025 года в том же регионе несколько воздушных шаров пролетело на критической высоте вблизи международного аэропорта Марракеш-Менара, что создало значительный риск для полетов коммерческих воздушных судов.

3.2 Также в мае 2025 года в Сакатекасе (Мексика)² произошло происшествие с летальным исходом: во время полета загорелась корзина воздушного шара, что привело к гибели одного человека. В июне 2025 года произошел еще один инцидент с воздушным шаром в Каппадокии (Турция)³, когда внезапное изменение направления ветра вынудило воздушный шар совершить аварийную посадку. Пилот погиб, несколько пассажиров получили травмы.

3.3 Одно из самых трагических происшествий произошло в июне 2025 года в Прайя-Гранде, в штате Санта-Катарина (Бразилия)⁴. Воздушный шар с 21 человеком на борту загорелся и разбился, в результате чего погибли восемь человек. Эти инциденты свидетельствуют о настоятельной необходимости наличия скоординированной и согласованной на международном уровне нормативной базы для обеспечения безопасности полетов этого развивающегося вида воздушной деятельности.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Воздушные шары – это уникальный вид воздушного транспорта с низким уровнем воздействия на окружающую среду, но его быстрое коммерческое развитие в основном происходит без надлежащего контроля. Технические особенности этих летательных аппаратов в сочетании с их уязвимостью перед опасными метеорологическими явлениями и отсутствием специальной международной нормативной базы подвергают пассажиров, пилотов и других пользователей воздушного пространства рискам, которых можно избежать. ИКАО предлагается взять на себя ведущую роль в создании соответствующего технического инструктивного материала, содействии обмену передовым опытом и оказании поддержки государствам-членам в разработке согласованных национальных правил для обеспечения безопасности полетов и устойчивого развития этого вида авиационной деятельности.

— КОНЕЦ —

² Пресс-релиз Федерального агентства гражданской авиации (AFAC) от 13 мая 2025 года.

³ Пресс-релиз Главного управления гражданской авиации (SHGM) от 15 июня 2025 года.

⁴ Предварительный отчет Центра по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (CENIPA) от 21 июня 2025 года.