

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**ВЗГЛЯД СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ
НА ГРАЖДАНСКИЕ СВЕРХЗВУКОВЫЕ ПОЛЕТЫ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Соединенные Штаты Америки привержены идее разработки сверхзвуковых воздушных судов, что является составной частью наших более широких усилий по поддержке инноваций в области транспорта. Мы ведем в ИКАО по соответствующим каналам работу над выработкой сертификационных стандартов по авиационному шуму в ходе взлета и посадки для сверхзвуковых воздушных судов, и развитие достигнутого прогресса в этой области имеет критически важное значение. Соединенные Штаты Америки пересматривают свою политику и правила относительно авиационного шума и эмиссии двигателей сверхзвуковых воздушных судов в свете их соответствия национальным интересам и усилиям, предпринимаемым под началом Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) ИКАО. Чтобы авиационная отрасль могла приступить к разработке сверхзвуковых воздушных судов, необходимо продолжить проводимые в рамках ИКАО технические обсуждения, направленные на выработку Стандартов и Рекомендованной практики (SARPS) в отношении авиационного шума при взлете и посадке. ИКАО имеет богатый опыт проведения всеобъемлющего анализа для принятия решений, основанных на реальных данных и составляющих основу SARPS. По мнению Соединенных Штатов Америки, реализация процесса, основанного на реальных данных, крайне важна для работ над сверхзвуковой авиацией.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) подтвердить подход к новым и инновационным технологиям, таким как сверхзвуковая авиация, основанный на выработке стандартов на базе реальных данных, что также должно распространяться на соображения, касающиеся окружающей среды (т. е. наличие технических возможностей, экономическую целесообразность и преимущества данной технологии с точки зрения окружающей среды);

б) согласиться с тем, что любые решения в отношении стандартов по шуму и выбросам для новых сверхзвуковых самолетов должны основываться на данных и их анализе со стороны Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации и что существующие в настоящее время стандарты по шуму и выбросам для дозвуковой авиации могут оказаться непригодными для использования в качестве точки отчета для сверхзвуковых воздушных судов в свете технологических возможностей;

в) согласиться с тем, что Совету необходимо уделить первостепенное внимание работе над исследованием в области сверхзвукового полета, проводимым Комитетом по защите окружающей среды от воздействия авиации, для того, чтобы обеспечить проведение технических обсуждений в отношении будущих стандартов по взлету и посадке в самое ближайшее время.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ затрагивает все стратегические цели, имеющие отношение к безопасности полетов, защите окружающей среды и потенциалу
<i>Финансовые последствия</i>	Настоящий рабочий документ не имеет каких-либо значимых финансовых последствий

Справочные материалы	Приложение 16 "Охрана окружающей среды"
----------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки привержены идее развития разработки сверхзвуковых воздушных судов, что является составной частью наших более широких усилий по поддержке инноваций в области транспорта. Федеральное авиационное управление (ФАУ) США пересматривает свою политику и правила относительно авиационного шума и эмиссии двигателей сверхзвуковых воздушных судов в свете их соответствия национальным интересам и усилиям, предпринимаемым под началом САЕР ИКАО. Мы ведем в ИКАО по соответствующим каналам работу над выработкой сертификационных стандартов по авиационному шуму в ходе взлета и посадки для сверхзвуковых воздушных судов, и развитие достигнутого в этой области прогресса имеет критически важное значение.

1.2 Кроме того, американские производители плотно занимаются созданием сверхзвуковых воздушных судов следующего поколения и ставят целью представить их рынку в ближайшие пять-десять лет. Чтобы авиационная отрасль могла и далее вести разработку сверхзвуковых воздушных судов, необходимо продолжить проводимые в рамках ИКАО технические обсуждения, направленные на выработку Стандартов и Рекомендованной практики (SARPS) в отношении авиационного шума при взлете и посадке.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

2.1 В закон 2018 года о перераспределении полномочий ФАУ Конгрессом Соединенных Штатов Америки был включен ряд положений относительно сверхзвуковых воздушных судов, два из которых требуют от ФАУ предпринять действия по регулированию, предусмотренному частями 91 и 36 Правил ФАУ и относящемуся к общим эксплуатационным вопросам и стандартам по авиационному шуму соответственно.

2.2 Предложенные ФАУ изменения к части 91 были опубликованы в виде Уведомления о предлагаемом изменении правил (NPRM) 28 июня 2019 года. Предлагаемая редакция в основном предполагает модернизацию и разъяснение существующих процедур регулирования в целях улучшения процесса получения одобрения ФАУ, известного как "разрешение на специальный полет", для испытаний сверхзвуковых воздушных судов. Это событие стало небольшим, но важным шагом к упрощению летных испытаний и обеспечению американским производителям возможности разрабатывать коммерческие сверхзвуковые воздушные суда.

2.3 ФАУ также находится в процессе подготовки NPRM к части 36, в которой идет речь о сертификационных ограничениях и процедурах в отношении авиационного шума при взлете и посадке. Закон о перераспределении полномочий от 2018 года требует, чтобы ФАУ опубликовало NPRM до марта 2020 года. Несмотря на то, что детали NPRM не могут быть раскрыты до момента публикации, мы рассматриваем усилия по разработке указанных изменений в правилах как будущий вклад в процесс выработки стандартов для авиационного шума при взлете и посадке, которым будет заниматься САЕР.

3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Соединенные Штаты Америки отдают себе отчет в том, что в ближайшем будущем аэрокосмической отрасли следует ожидать появления большого количества новых

участников (например, сверхзвуковой транспорт, беспилотные авиационные системы, городская воздушная мобильность). Для ИКАО критически важно своевременно реализовать объективный, опирающийся на реальные данные процесс выработки стандартов для решения вопросов сертификации каждого из этих новых игроков. В то же время, мы понимаем, что для того, чтобы соответствовать реалиям, выдвигаемым совершенно новыми транспортными средствами, находящимися в разработке, может потребоваться определенная гибкость, например, необходимость разработать стандарты еще до того, как новый транспорт поступит в эксплуатацию или появятся новые технологии снижения авиационного шума. Государствам-членам ИКАО не следует становиться на пути инноваций и откладывать обсуждение важных вопросов, а САЕР/Совету не нужно затягивать принятие решений в отношении сертификации новых типов воздушных судов. Важно, чтобы ИКАО не рассматривало появление новых игроков в сфере воздушного транспорта как потенциальную проблему, а, напротив, видело в этих вызовах возможность интегрировать в нашу существующую глобальную аэрокосмическую систему новые концепции и идеи.

3.2 Учитывая возросшую активность в разработке сверхзвукового воздушного транспорта и потенциальную возможность того, что гражданские сверхзвуковые воздушные суда станут частью воздушного флота в ближайшее время, САЕР ИКАО на своем 12-м заседании уделил особое внимание рабочей программе по развитию сверхзвукового воздушного транспорта в части, касающейся технических перспектив борьбы с авиационным шумом. Соединенные Штаты Америки всецело поддерживают работу в этом направлении. Для того, чтобы гражданские сверхзвуковые полеты стали реальностью, реализация рабочей программы по развитию сверхзвукового воздушного транспорта должна продолжаться таким образом, чтобы техническая работа САЕР шла в соответствии с планами отрасли по сертификации и вводу в эксплуатацию первых образцов. Без продолжения работы в САЕР возможность согласования действий уменьшается.

3.3 В рамках САЕР ИКАО в настоящий момент работа находится на этапе проведения исследований. У САЕР богатая история проведения всеобъемлющего анализа для принятия основанных на реальных данных решений, которые затем ложились в основу SARPS. Соединенные Штаты Америки считают крайне важным, чтобы в отношении сверхзвукового воздушного транспорта применялся именно такой процесс. Мы расцениваем проведение исследований как необходимый этап рабочего процесса и оказываем исследованиям поддержку с привлечением значительных технических ресурсов. Соединенные Штаты Америки стремятся оперативно выполнять необходимую техническую работу в рамках деятельности САЕР ИКАО, так же как мы поступаем в отношении любых других стандартов в области окружающей среды, понимая, что время решений в отношении политики и политических соображений придет после того, как будет проделана техническая работа. Такие обсуждения и принятие решений должны происходить своевременно, т. к. производители ждут решения международного авиационного сообщества по сертификационным уровням, прежде чем они смогут начать реализацию своих программ по разработке. Дальнейшие задержки со стороны ИКАО потенциально могут негативно отразиться на деятельности таких производителей и реализации их программ по созданию сверхзвукового транспорта.

3.4 Работа, проводимая в САЕР ИКАО, также даст материал для обновления существующих стандартов по эмиссии сверхзвуковых двигателей и поможет понять, нужно ли будет разрабатывать какие-либо дополнительные стандарты, например, стандарт по эмиссии сверхзвуковыми двигателями CO₂. Соединенные Штаты Америки поддерживают продолжающуюся работу САЕР, используя имеющуюся на данный момент информацию для понимания того, какие элементы существующих стандартов по эмиссии сверхзвуковых двигателей требуют обновления и в какой степени они должны быть обновлены. США также поддерживают нынешние усилия САЕР по исследованию того, насколько стандартная метрическая система измерения эмиссии CO₂, используемая для дозвуковых воздушных судов, подходит для сверхзвуковых самолетов.

3.5 Наконец, Соединенные Штаты Америки хотели бы поделиться своим пониманием часто используемых фраз из пункта 1 резолюции Ассамблеи А39-1, в котором "подтверждается важное значение", которое Ассамблея придает обеспечению того, чтобы "избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара". В понимании США речь в этом пассаже идет конкретно о проблеме звукового удара и необходимости исключить появление вследствие звукового удара "неприемлемых ситуаций". На наш взгляд, любое придание этой фразе более широкого смысла лишено необходимости, т. к. проблемы авиационного шума, создаваемого дозвуковыми летательными аппаратами, достаточно подробно разбираются в стандартах по авиационному шуму при взлете и посадке. Кроме того, Соединенные Штаты Америки не поддерживают создание новой концепции "общественной приемлемости". Данный термин носит субъективный характер, ему не хватает точности, и он не соответствует уже давно устоявшемуся кругу полномочий САЕР, определяемому наличием технических возможностей, преимуществами для окружающей среды и экономической эффективностью.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 В связи с ожидаемым вводом в эксплуатацию гражданских сверхзвуковых воздушных судов в течение ближайших пяти–десяти лет, разработка сертификационных стандартов по авиационному шуму при посадке и взлете сверхзвуковых летательных аппаратов должна стать для ИКАО приоритетной задачей. Необходимо продолжать техническую работу в рамках ИКАО для обеспечения разработки таких стандартов на основе всеобъемлющего технического анализа. Время для выработки политики и рассмотрения политических соображений придет после завершения технической работы.

— КОНЕЦ —