



Исх. № 139 от 04.09.2018 г.

Министру транспорта  
Российской Федерации  
Е.И. Дитриху

Уважаемый Евгений Иванович!

Президентом Российской Федерации рынок гражданских беспилотных авиационных систем отнесен к стратегическим направлениям развития экономики и включен в Национальную технологическую инициативу (НТИ).

Указ Президента Российской Федерации № 204 от 07 мая 2018 года и Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 01 мая 2018 года устанавливают обязанность создания в кратчайшие сроки передовой законодательной базы, снятия всех административных барьеров для разработки, изготовления, широкого применения робототехники и беспилотного транспорта, включая беспилотные авиационные системы (далее – БАС).

В тоже время, ряд принятых в Министерстве транспорта решений делает невозможным реализацию поручений Президента Российской Федерации и создает искусственный нормативный барьер развитию сферы гражданских БАС.

Так, Распоряжением Минтранса России от 25.04.2018 № МС-68-р утверждена «Концепция внедрения автоматического зависимого наблюдения на основе единого стандарта с развитием до функционала многопозиционных систем наблюдения в Российской Федерации» (далее – Концепция, далее – МПСН).

Действие Концепции направлено на обеспечение наблюдения за полетами воздушных судов (ВС) только в контролируемом воздушном пространстве Российской Федерации (А и С) на высотах **от 500 метров** и выше.

Отметим, что именно в классе G на высоте 200-400 метров происходит наиболее интенсивная коммерческая эксплуатация БВС, составляющая более 80% от общего числа полетов, при которых максимальна вероятность внезапной встречи беспилотного и пилотируемого ВС с очевидно фатальными последствиями.

Вызывает **тревогу** тот факт, что вопросы безопасного выполнения полетов беспилотных воздушных судов (БВС) в неконтролируемом воздушном пространстве класса G Концепцией не решаются, иные технологии не допускаются.

Кроме угрозы безопасности полетов постулирование **одного** единственного стандарта ограничивает пользователей в использовании других **перспективных** технологий, в предоставлении дополнительных сервисов (оперативной метеорологической, аэронавигационной информация и др.), что в корне не соответствует мировой практике, опирающейся на комплексность применяемых технологий для обеспечения специфики всех типов ВС во всех классах ВП.

Создание инфраструктуры МПСН для наблюдения за полетами БВС и ВС АОН на малых высотах представляется действием необоснованным с финансово-экономической и тупиковым с технической точек зрения. Затраты на развертывание наземной инфраструктуры по скромным оценкам составят более 50 миллиардов рублей, при этом внедрение МПСН не исключает необходимости использования первичных и вторичных радаров, обеспечивающих достаточное поле наблюдения и не уступающих МПСН по точности измерений.

Предлагаемые научными кругами и опробованные на практике альтернативные технологии отклонены Минтрансом России. Складывается впечатление, что рядом должностных лиц специально выбран курс на

реализацию технологий, требующих наибольших финансовых затрат на развертывание заведомо неэффективной наземной инфраструктуры.

Таким образом, по мнению Ассоциации, утвержденная Концепция разработана без учета специфики и реальных потребностей беспилотных авиационных систем, и не направлена на обеспечение безопасных полетов в неконтролируемом воздушном пространстве класса G ВС АОН, БВС, а также ВС (вертолеты), выполняющих авиационные работы.

Сложившаяся ситуация блокирует развитие рынка «Аэронет» в рамках провозглашенной Президентом Российской Федерации Национальной технологической инициативы и делает невозможной реализацию планов мероприятий («дорожных карт») НТИ, разработанных в соответствии с постановлением Правительства от 18.04.2016 №317 и постановлением Правительства от 29.09.2017 №1184, предусматривающих внедрение технологий безопасной интеграции БАС в воздушное пространство РФ и совершенствование нормативной базы в объеме, предусмотренном распоряжением Правительства от 03.04.2018 №576-р.

Представляется необходимым вернуться к рассмотрению основ технической политики при реализации АЗН-В в Российской Федерации применительно к организации полетов БВС в общем воздушном пространстве совместно с пилотируемыми ВС.

**С Уважением,**

Генеральный директор



Бабинцев Г.В.