

---

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

---



НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
СТАНДАРТ  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р  
56122—  
2014

---

Воздушный транспорт

**БЕСПИЛОТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ**

Общие требования

Издание официальное



Москва  
Стандартинформ  
2015

## Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным унитарным предприятием Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (ФГУП ГосНИИ ГА)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 034 «Воздушный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 сентября 2014 г. № 1130—ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

*Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет ([gost.ru](http://gost.ru))*

© Стандартинформ, 2015

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

## НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## Воздушный транспорт

БЕСПИЛОТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ  
Общие требования

Air transport.  
Unmanned aircraft systems.  
General requirements

Дата введения — 2015—07—01

## 1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на беспилотные авиационные системы и содержит основные требования на беспилотные авиационные системы и их элементы при разработке, производстве, сертификации и эксплуатации и предназначен для согласования и единообразного подхода ко всем процедурам касающимся гражданских беспилотных авиационных систем.

## 2 Термины и определения

2.1 В настоящем стандарте применяются следующие термины с соответствующими определениями:

2.1.1 **автономное воздушное судно:** Беспилотное воздушное судно, которое не предусматривает вмешательство пилота в управление полетом.

2.1.2 **автономный полет:** Полет, который дистанционно пилотируемое воздушное судно выполняет без вмешательства пилота в управление полетом.

2.1.3 **беспилотная авиационная система:** Воздушное судно и связанные с ним элементы, которые эксплуатируются без пилота на борту.

2.1.4 **беспилотное воздушное судно:** Воздушное судно, которое предназначено выполнять полет без пилота на борту.

2.1.5 **бортовой самописец:** Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента. В случае дистанционно пилотируемого воздушного судна данный термин включает также любой самопишущий прибор, устанавливаемый на станции внешнего пилота в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

2.1.6 **вид воздушных судов:** Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например, самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

2.1.7 **внешний пилот:** Лицо, манипулирующее органами управления дистанционно пилотируемого воздушного судна в течение полетного времени.

2.1.8 **воздушное судно:** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

2.1.9 **время полета (налет) по приборам:** Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

2.1.10 **дистанционно пилотируемая авиационная система:** Комплекс конфигурируемых элементов, включающий дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанную с ним станцию (станции) внешнего пилота, необходимые линии управления и контроля, а также любые другие элементы системы, которые могут потребоваться в любой момент в ходе выполнения полета.

2.1.11 **дистанционно пилотируемое воздушное судно:** воздушное судно, которое пилотирует пилот, не находящийся на борту этого воздушного судна.

2.1.12 **дистанционное пилотирование:** Управление воздушным судном с рабочего места пилота, которое не находится на борту этого воздушного судна.

Издание официальное

**2.1.13 командир воздушного судна:** Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна, выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

**2.1.14 коммерческий полет:** Полет воздушного судна, осуществляемый в деловых целях за плату или по найму (съемка местности, наблюдение с целью обеспечения безопасности, обследование состояния дикой природы, авиационно-химические работы и пр.), кроме коммерческих воздушных перевозок.

**2.1.15 линия управления и контроля:** линия передачи данных между дистанционно пилотируемым воздушным судном и станцией внешнего пилота в целях управления полетом.

**2.1.16 наблюдатель ДПВС:** Член внешнего экипажа, который путем визуального наблюдения за дистанционно пилотируемым воздушным судном помогает внешнему пилоту безопасно выполнять полет.

**2.1.17 обнаружение и предупреждение:** Способность видеть, распознавать или обнаруживать находящиеся вблизи воздушные суда или другие источники опасности и предпринимать соответствующие действия в целях соблюдения применимых правил полета.

**2.1.18 передача управления:** Действие, заключающееся в передаче управления, связанного с пилотированием, от одной станции внешнего пилота к другой.

**2.1.19 пилотировать:** Манипулировать органами управления воздушного судна в течение полетного времени.

**2.1.20 пилотирующий пилот:** Лицо, которое приводит в действие органы управления воздушного судна и отвечает за траекторию полета воздушного судна.

**2.1.21 полет в пределах прямой видимости:** Полет, при котором внешний экипаж поддерживает непосредственный визуальный контакт с воздушным судном с целью управления его полетом и исполнения обязанностей, связанных с обеспечением эшелонирования и предупреждением столкновений.

**2.1.22 полетное время, время полета (вертолеты):** Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов.

**2.1.23 полетное время, время Полета (самолеты):** общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

**2.1.24 потерянная линия:** Потеря соединения линии управления и контроля с дистанционно пилотируемым воздушным судном, в случае которой внешний пилот не может продолжать управлять полетом этого воздушного судна.

**2.1.25 прямая радиовидимость:** Прямой двусторонний электронный контакт между передатчиком и приемником.

**2.1.26 Руководство полетами:** Осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета.

**2.1.27 сегрегированное воздушное пространство:** Воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для исключительного использования конкретным пользователем (пользователями).

**2.1.28 станция внешнего пилота:** Рабочее место, с которого внешний пилот управляет полетом беспилотного воздушного судна.

**2.1.29 член внешнего экипажа:** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением дистанционно пилотируемым воздушным судном в течение полетного времени.

**2.1.30 Член летного экипажа:** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

**2.1.31 член экипажа:** Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

**2.1.32 эксплуатант:** Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

**2.1.33 автономное воздушное судно:** Беспилотное воздушное судно, которое не предусматривает вмешательство пилота в управление полетом.

2.2 В настоящем стандарте применены следующие сокращения:

- БАС — беспилотная авиационная система (системы);
- БВС — беспилотное воздушное судно;
- БЛА — беспилотный летательный аппарат (устаревший термин);
- БСПС — бортовая система предупреждения столкновений;

ВГА – ведомство гражданской авиации;  
 ВМУ – визуальные метеорологические условия;  
 ВЧ – высокая частота;  
 ГосПБП – государственная программа по безопасности полетов;  
 ДПАС – дистанционно пилотируемая авиационная система;  
 ДПВС – дистанционно пилотируемое воздушное судно;  
 ИКАО – Международная организация гражданской авиации;  
 ОВЧ – очень высокая частота;  
 ОрВД – организация воздушного движения;  
 ПВП – правила визуальных полетов;  
 ППП – правила полетов по приборам;  
 СУБП – система управления безопасностью полетов;  
 ОВД – обслуживание воздушного движения;  
 СЭБ – сертификат эксплуатанта БАС;  
 УВД – управление воздушным движением.

### 3 Общие положения

Действие настоящего стандарта распространяется на уполномоченные органы, разработчиков, изготовителей, и эксплуатантов беспилотных авиационных систем и не распространяется на автономные воздушные суда.

### 4 Основные требования

#### 4.1 Правовые вопросы

Конвенция о международной гражданской авиации содержит необходимые для ДПВС требования. Предполагается, что после принятия соответствующих требований для включения в каждое затрагиваемое Приложение ИКАО и федеральное авиационное правило, государства смогут осуществлять полеты ДПВС в такой же мере, как и полеты ВС с пилотом на борту.

#### 4.2 Производство полетов

##### 4.2.1 Правила полетов

Выполнение полетов и маневрирование БВС осуществляется в соответствии со Стандартами Приложения 2 ИКАО и федеральными авиационными правилами.

##### 4.2.2 Предупреждение столкновений

Командир беспилотного воздушного судна - внешний пилот ДПВС, несет ответственность за обнаружение и предупреждение возможных конфликтных и других опасных ситуаций. Технические средства, обеспечивающие внешнему пилоту достаточное для выполнения его обязанностей представление об окружающей воздушное судно обстановке, должны быть встроены в воздушное судно, а связанные с ними компоненты размещены на станции внешнего пилота и должны:

а) распознавать и понимать знаки, маркировку и световые сигналы на аэродромах;

б) распознавать визуальные сигналы (например, при перехвате);

в) определять опасность и предупреждать столкновения с землей;

г) определять и обходить зоны со сложными погодными условиями;

д) поддерживать приемлемую дистанцию от облаков;

е) обеспечивать "визуальное" эшелонирование относительно других воздушных судов или транспортных средств;

ж) предупреждать столкновения.

##### 4.2.3 Обслуживание воздушного движения

Принимая во внимание специфические эксплуатационные характеристики беспилотных воздушных судов многих типов и размеров, а также уровень их автоматизации и нетрадиционные возможности полетов по ППП/ПВП необходимо доработать Приложение 11 ИКАО и федеральные авиационные правила, касающиеся обеспечения ОрВД.

Орган УВД должен получать предполетные уведомления/заявки в отношении полета дистанционно пилотируемого воздушного судна.

Дополнить правила аэронавигационного обслуживания с целью включения специального обозначения плана полета с учетом условных обозначений типов ДПВС.

##### 4.2.4 Оборудование

Все предусмотренное в Приложениях ИКАО и выполнения полета, должно быть в составе ДПАС либо в непосредственном и федеральных авиационных правилах оборудование, предназначенное

для обеспечения летной годности виде, либо в виде альтернативных решений. Это оборудование будет распределено между ДПВС и станцией внешнего пилота. Дополнительно к уже необходимому оборудованию использовать новое оборудование, позволяющее эксплуатировать ДПАС как систему. Такое оборудование может включать, в числе прочего:

- а) технические средства обнаружения и предупреждения;
- б) системы управления и контроля, обеспечивающие соединение ДПВС со станцией внешнего пилота.

#### **4.2.5 Связь органа ОВД с внешним пилотом**

Необходимо оценить требования к связи органа ОВД с внешним пилотом в контексте обеспечения ОрВД для определения адекватности любых вариантов обеспечения связи следует использовать подход, основанный на СУБП.

В соответствии с существующими процедурами электросвязи речевые сообщения и сообщения с данными составлять в стандартизированном формате применительно к связи "воздух – земля" и "земля – земля". Необходимо обеспечить техническое и эксплуатационное взаимодействие с воздушными судами с пилотом на борту с соблюдением положений тома II Приложения 10 ИКАО и Федеральными авиационными правилами.

Время транзакции. Исключить значительные задержки передач между органом УВД и внешним пилотом на линии связи "воздух – земля".

Фразеология. Внешние пилоты должны будут предпосылать свои позывные словами "дистанционно пилотируемое" или какими-то подобными, возможно только при первом вызове, при установлении речевой связи между органом УВД и станцией внешнего пилота.

Необходимо предусмотреть возможность использования нескольких станций внешних пилотов в процессе одного полета с обеспечением передачи управления между станциями. В каждый момент воздушное судно должно пилотироваться только с одной станцией внешнего пилота.

#### **4.2.6 Аэродромы**

ДПВС должны быть способны функционировать в рамках существующих параметров аэродромов. Стандарты аэродромов должны обеспечивать выполнение существующих положений Приложения 14 и федеральных авиационных правил в части эксплуатации существующих типов воздушных судов с пилотом на борту и аналогичные или сравнимые типы ДПВС.

#### **4.2.7 Метеорологическое обеспечение**

Метеорологическая информация, предоставляемая эксплуатантам и членам внешнего экипажа, должна обеспечиваться с учетом времени, абсолютной высоты и географического района полета с учетом запасных аэродромов в соответствии с Приложением 3 ИКАО и федеральными авиационными правилами.

Поскольку внешний пилот не находится на борту воздушного судна важно обеспечить получение метеорологической информации из соответствующих источников до и в процессе полета.

#### **4.2.8 Авиационная безопасность**

Поскольку станция внешнего пилота аналогична по своему назначению и конструктивному решению кабины пилота, она должна быть аналогичным с ДПВС образом защищена в соответствии с Приложением 6 ИКАО и федеральными авиационными правилами. Такой же защите должны подвергаться программное обеспечение и линии передачи данных/связи, обеспечивающие такие же важные функции, как и традиционные средства проводной связи, кабели сети управления и другие системы.

#### **4.2.9 Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху**

В тех случаях, когда гражданские ДПВС будут использоваться для международных перевозок опасных грузов, должны применяться соответствующие положения Приложения 18 ИКАО и требования федеральных авиационных правил.

#### **4.2.10 Расследование авиационных происшествий**

Безопасность полетов БВС имеет такое же важное значение, как и безопасность полетов воздушных судов с пилотом на борту. Необходимо проводить надлежащее расследование каждого авиационного происшествия или серьезного инцидента с целью выявления причин и/или способствующих факторов и предотвращения повторения таких происшествий и инцидентов с учетом Приложения 11 ИКАО и федеральных авиационных правил.

#### **4.2.11 Поиск и спасание**

ДПВС могут широко использоваться при проведении операций поиска и спасания вследствие их способности выполнять полеты повышенной продолжительности даже в удаленных и опасных условиях и обеспечивать ретрансляцию информации. Потребуется разработать соответствующие положения, предусматривающие использование ДПВС и внешних пилотов для осуществления таких операций в рамках нормативов принятых ИКАО.

#### 4.2.12 Упрощение формальностей

Любое БВС, которое осуществляет вылеты и посадки в двух разных государствах, должно отвечать требованиям к упрощению формальностей соответствующих государств. Для обеспечения регулярных международных полетов БВС может потребоваться пересмотреть существующие определения, типы полетов, а также требования к документации и станции внешнего пилота.

#### 4.3 Воздушные суда и системы,

Классификация по типам БВС осуществляется аналогично пилотируемым ВС на основе установленных основных характеристик, например самолет, планер, вертолет, свободный аэростат, которые могут выполнять самые разнообразные работы: пограничное и морское патрулирование, аэрофотосъемка, видеосъемка, поиск и спасание, наблюдение за линиями газовых и нефтепроводов, линиями электропередач, использование в качестве ретрансляторов, природоохранные и исследовательские полеты и пр. Поэтому допуск их к эксплуатации должен осуществляться с учетом соответствующей оценки.

##### 4.3.1 Сертификация

ДПВС подпадают под действие системы сертификации и должны демонстрировать соответствие сертификационным требованиям по аналогии с воздушными судами с пилотом на борту с учетом дополнительных системных элементов (станция внешнего пилота ДПВС, управления, контроля, связи и пр.) и условий эксплуатации.

При этом ДПАС может сертифицироваться самостоятельно (при обязательной выдаче сертификата ДПВС) и с отдельной сертификацией станции внешнего пилота и ДПВС, что потребует доработки Приложения 8 ИКАО и федеральных авиационных правил. Аналогично потребуются уточнение процедур регистрации и сертификации эксплуатанта.

##### 4.3.2 Летная годность

Каждое БВС должно иметь сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), выдаваемое государством регистрации, которые должны основываться на соответствии, по крайней мере, минимальным международным Стандартам (летной годности), содержащимся в Приложении 8 и соответствовать требованиям федеральных авиационных правил, которые необходимо уточнить в части особенности дополнительных бортовых систем и эксплуатационных характеристик с учетом потери возможности внешнего пилота управлять полетом, потери связи, прекращения полета и пр.

##### 4.3.3 Станция (станции) внешнего пилота

Подход к сертификации и поддержанию летной годности станции внешнего пилота должен быть аналогичным ДПВС и критически важным элементам авиационной системы. Потребуется доработать полетные процедуры с учетом особенностей взаимодействия членов внешнего экипажа. Кроме того, учитывая характер эксплуатации ДПАС при выполнении полетов большой дальности, следует изучить возможность "технического обслуживания в ходе полета".

##### 4.3.4 Национальные и регистрационные знаки

Чтобы БВС можно было идентифицировать в тех случаях, когда они подходят близко к другим воздушным судам, при их перехвате или выполнении ими посадки не на аэродроме пункта назначения необходимо выполнять требования Приложения 7 ИКАО и федеральных авиационных правил к наличию знаков на воздушных судах. Для небольших БВС может потребоваться разрешить не наносить знаки или применять альтернативную маркировку, которая уже используется на составных частях воздушных судов и обеспечивает надлежащую их идентификацию.

##### 4.3.5 Радионавигационные средства и бортовое навигационное оборудование

Все БПВС должны отвечать требованиям к характеристикам навигации в конкретном воздушном пространстве.

ДПВС, навигация которых осуществляется на основе прямой видимости не должны иметь на борту средства определения местоположения и обеспечения захода на посадку по приборам. Полеты таких воздушных судов обычно выполняются в ВМУ, позволяющих внешнему пилоту осуществлять непрерывное прямое визуальное наблюдение за ДПВС и окружающей обстановкой.

ДПВС, полет которых проходит через несколько районов воздушного пространства, могут значительную часть полета выполнять по ППП. Такие ДПВС должны отвечать требованиям к связи, навигации и наблюдению и быть сертифицированы с учетом выполнения полетов в соответствующем воздушном пространстве.

##### 4.3.6 Системы наблюдения

БВС должны оснащаться приемоответчиками, передающими данные об абсолютной высоте и работающими в соответствии с Приложением 10 ИКАО и федеральными авиационными правилами.

Другие средства наблюдения (радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение или иная полученная информация о местоположении) могут позволить обеспечить соответствие БВС требованиям к наблюдению при предоставлении ОВД на том же уровне, который предусмотрен для воздушных судов с пилотом на борту.

#### 4.3.7 Авиационная связь

Обмен информацией между органом УВД и внешним пилотом в воздушном пространстве, в котором БВС планирует выполнять полет, должен осуществляться с теми же уровнями надежности, непрерывности и целостности, которые предусмотрены для обеспечения полетов воздушных судов с пилотом на борту.

Передача функций пилотирования потребует разработать технические протоколы, которые должны также обслуживать эксплуатационные процедуры передачи ответственности за пилотирование.

При полетах в контролируемом воздушном пространстве внешний пилот должен иметь не только линию обмена данными по управлению, контролю и связи с воздушным судном, но также речевую связь и/или линию передачи данных (предусмотренную для этого воздушного пространства/полета) между станцией внешнего пилота и соответствующим органом ОВД.

Частота ОВЧ-связи совместно используется всеми воздушными судами в пределах дальности действия связи. Прослушивание общей частоты позволит внешнему экипажу получать ограниченную, но полезную информацию об окружающей обстановке.

На небольших БВС, где сложно разместить ОВЧ-радиостанцию, связь в таких ситуациях с внешним пилотом может обеспечиваться с помощью переносной радиостанции, если достигнута договоренность с соответствующими полномочными органами. Такие радиостанции должны будут отвечать требованиям Приложения 10 ИКАО и федеральным авиационным правилам к спектру и частотам.

#### 4.3.8 Авиационный радиочастотный спектр

Любая передача сообщений УВД между ДПВС и внешним пилотом должна отвечать эксплуатационным требованиям установленным соответствующим полномочным органом. Это потребует использования специально выделенных полос частот, т. е. полос частот, зарезервированных для авиационных служб связи AM(R)S, AMS(R)S, ARNS и ARNSS, обеспечивающих безопасность и регулярность полетов. Любая связь между станцией внешнего пилота и ДПВС должна отвечать эксплуатационным требованиям и использования специально выделенных полос частот, зарезервированных для авиационной связи, обеспечивающей безопасность и регулярность полетов.

Для ДПВС, выполняющие дальние высотные полеты большой продолжительности, могут возникнуть дополнительные потребности в частотах и спектре для обеспечения такой дальней связи.

#### 4.3.9 Авиационные карты

Могут потребоваться дополнительные обозначения, характерные для полетов БАС. Внешние пилоты, возможно, будут в большей степени полагаться на предоставляемую картами аэронавигационную информацию при оценке окружающей обстановки в воздушном пространстве, где выполняется полет, или в зонах наземного движения на аэродроме.

#### 4.3.10 Охрана окружающей среды

Требования к шуму и эмиссии в соответствии с Приложением 16 ИКАО и федеральными авиационными правилами существующих категорий воздушных судов будут применяться к БВС при условии использования аналогичных конструкций и двигательных систем.

При выполнении полетов с использованием специальных площадок, которые находятся вдали от населенных пунктов, не обязательно выполнение требований к шуму.

### 4.4 Персонал.

#### 4.4.1 Выдача свидетельств авиационному персоналу

Внедрение полетов ДПВС вносит новые особенности, касающиеся выдачи свидетельств внешним пилотам и другим членам внешнего экипажа. При выдаче свидетельств внешним пилотам соответствующие полномочные органы должны учитывать расположение и конфигурацию станции внешнего пилота, типы ДПВС, которые пилоту разрешается пилотировать, а также любые права держателя свидетельства. Основными факторами оценки внешнего пилота являются навыки, знания, подготовка и состояние здоровья кандидатов.

Международный полет ДПВС отличается от полета воздушного судна с пилотом на борту по многим существенным параметрам. Например, свидетельство внешнего пилота может быть выдано лицу, которое не будет находиться вместе с воздушным судном при его прибытии в иностранное государство. Полномочные органы в государстве пункта назначения могут не иметь непосредственных личных контактов с внешним пилотом или членами внешнего экипажа.

#### 4.4.2 Выдача свидетельств и подготовка пилотов и других членов внешнего экипажа

Внешние пилоты и другие члены внешнего экипажа проходят подготовку и получают свидетельства в соответствии с Приложением 1 ИКАО и федеральными авиационными правилами с



учетом поправок, учитывающих состав внешнего экипажа (например "внешний пилот", "внешний штурман" и/или "внешний инженер", "наблюдатель ДПВС" и др.), особый и специфический характер условий работы на станции внешнего пилота и типов полетов ДПВС.

#### **5.4.3 Выдача свидетельств и подготовка диспетчеров воздушного движения**

Специфика предоставления УВД для обеспечения полетов БАС может предъявить дополнительные требования к подготовке персонала УВД, учитывающие характеристики различных типов БАС, особенности их эксплуатации, используемые средства связи, ограничения и аварийные процедуры.

## Библиография

- [1] Дос 7300 Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года, измененная Ассамблеей ИКАО и Приложения к ней.  
Приложение 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу  
Приложение 2. Правила полетов  
Приложение 3. Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации  
Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов  
Приложение 7. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов  
Приложение 8. Летная годность воздушных судов  
Приложение 10. Авиационная электросвязь  
Приложение 11. Обслуживание воздушного движения  
Приложение 13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов  
Приложение 14. Аэродромы  
Приложение 15. Служба аэронавигационной информации  
Приложение 16. Охрана окружающей среды  
Приложение 17. Безопасность  
Приложение 18. Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху.  
Приложение 19 Управление безопасностью полетов
- [2] Воздушный кодекс
- [3] Федеральные авиационные правила
- [4] Cir 328 AN/ Беспилотные авиационные системы (БАС)
- [5] Дос 4444 Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM)
- [6] Дос 8643 Условные обозначения типов воздушных судов
- [7] Дос 9284 Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху
- [8] Дос 9854 Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД

---

УДК 629.735.083:006.354    ОКС 03.220.50

Ключевые слова: воздушный транспорт, беспилотная авиационная система, беспилотное воздушное судно, автономное воздушное судно, внешний пилот, дистанционное пилотирование, станция внешнего пилота, линия управления и контроля

---

Подписано в печать 02.03.2015.    Формат 60х84<sup>1</sup>/<sub>8</sub>.  
Усл. печ. л. 1,40. Тираж 35 экз. Зак. 1261.

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

---

ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»

123995 Москва, Гранатный пер., 4.  
[www.gostinfo.ru](http://www.gostinfo.ru)    [info@gostinfo.ru](mailto:info@gostinfo.ru)