Уважаемый Владимир Владимирович. Я военный пенсионер, подполковник в отставке. Пишу я Вам вот по какому вопросу. Вами подписан ФЗ от 30.12.2015 №462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ в части использования беспилотных воздушных судов». Я прекрасно понимаю, что изучать все подписываемые документы невозможно, на это просто физически не хватит времени. Поэтому прошу Вас о помощи от себя и от авиамоделистов России. Дело в том, что по определению ВК к беспилотным воздушным судам (БПВС) относится всё, что управляется оператором («внешним пилотом»). Т.е. хоббийные и спортивные авиамодели теперь являются БПВС со всеми вытекающими последствиями. А последствия для моделистов таковы, что авиамоделизм в России просто перестанет существовать. Впрочем, и беспилотная авиация тоже, т.к. разработанные документы по обеспечению действия закона попросту невыполнимы. По требованиям ВК РФ и разработанных документов необходимо:

1. Зарегистрировать каждую модель. У меня лично их десять. Регистрировать надо в Росавиции. А по проекту постановления о регистрации ещё и в ФСБ.
2. Получить сертификат лётной годности. Если для серийно производящихся беспилотных авиационных систем (БАС) это возможно хотя бы теоретически, т.к. отсутствуют нормы лётной годности для БПВС и БАС, то для моделистов это просто невозможно хотя бы потому, что модели надо везти в Москву, чтобы в ЦАГИ или другой организации, которую обяжут сертифицировать БАС, их оценили на соответствие всем требованиям.
3. В проекте постановления о получении удостоверения «внешнего пилота» не мудрствуя лукаво просто «передрали» требования к пилоту авиации общего назначения. Например, как сможет пилот модели массой 251 г. (минимальную массу ограничили в 250 г.) пролететь маршрут протяжённостью 230 км? Или любой «внешний пилот» совершить посадки на промежуточных аэродромах, а потом с них взлететь? Пока таких БАС просто не существует. И все требования в этом духе.
4. Необходимо за три дня до полётов оформить заявку в районном органе управления воздушным движением. Да за три дня или погода не позволит или моделист по каким-то причинам не сможет полетать.
5. На борту необходимо иметь документацию, устройство для того, чтобы диспетчер мог видеть модель и устройство для экстренного прерывания полёта, которым может воспользоваться диспетчер. Как это должно выглядеть, особенно на моделях массой хотя бы до двух кг, никто не говорит.

Я считаю, что закон принят поспешно, а самое главное – он пролоббирован.

Было предварительное обсуждение с участием представителей беспилотной авиации и Федерации авиамодельного спорта России. Даже достигли компромисса, но в Думу поступил проект, в котором даже следа не осталось от предварительно проработанного проекта.

И как почти всегда получилось, что закон принят, а механизма исполнения нет. А создаваемый в спешке механизм практически ставит точку на развитии беспилотной авиации в целом и на авиамоделизме в частности.

Следовало бы всё-таки разделить понятия «радиоуправляемая авиамодель» и «беспилотная авиационная система». Это действительно разные вещи по назначению, возможностям, составу оборудования и способам управления.

Модель управляется практически непрерывно и требует постоянного внимания. Беспилотник же выполняет полёт по заданной программе, а «внешний пилот» лишь изредка корректирует курс, высоту и скорость. Моделист управляет моделью, воздействуя на рулевые поверхности с помощью отклонения ручек передатчика, а пилот БПВС пользуется клавиатурой и компьютерной «мышью».

Да и цены на самую примитивную БАС начинаются от миллиона рублей, т.е. на два порядка больше стоимости модели.

Фантазии некоторых депутатов и чиновников о возможной террористической угрозе со стороны авиамоделей, мягко говоря, безосновательны. Даже полноценные БПВС, сопоставимые по размерам и массе с авиамоделями, на это не способны. Если бы это было так просто, то террористы давно бы этим воспользовались.

Если и есть какая-то необходимость регистрации, то можно это сделать как в США. Там обязали зарегистрироваться моделистов с 14 лет в национальной авиамодельной федерации. Причём через интернет и совершенно бесплатно. Высылается регистрационный номер моделиста (не модели), который можно распечатать в любых количествах на самоклеющейся плёнке и приклеивать к своим моделям. Разрешения на полёты не требуется. А чтобы не нарушать воздушное пространство, разработаны карты специально для моделистов. Посмотрел на компьютере или на телефоне, можно ли летать в данном районе, и всё сразу становится ясным. На карте выделены районы полётов без ограничений, с ограничениями (надо получить разрешение) и запретные зоны.

Авиамоделизм у нас и так держится на энтузиастах и к сожалению сильно отстаёт от западного, а тут ещё сплошные запреты и заранее невыполнимые требования.

Очень надеюсь, что Вы откликнитесь на наши просьбы (я не один к Вам обращаюсь, были и другие моделисты) и спасёте авиамоделизм в России.

Негоже нам в хвосте планеты всей плестись.

С уважением.

Кучин Александр Викторович.