

Утверждено Оргкомитетом
Технологического конкурса «Аэрологистика» в целях
Национальной технологической инициативы
Протокол № 8
от «01» марта 2023 г.

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
Конкурсов отдельных заданий и Финальных испытаний
Технологического конкурса
«Аэрологистика»
в целях реализации Национальной технологической инициативы

Оглавление

1. Термины, определения и сокращения.....	3
2. Общие положения.....	9
3. Ответственность.....	9
4. График Конкурса	10
5. Проведение жеребьевки Команд	10
6. Оценка соответствия и технической готовности БАС	11
7. Проверка соответствия Команды	23
8. Проведение Испытаний.....	25
9. Действия должностных лиц и членов команды на Посадочной площадке	27
10. Конкурсная площадка.....	30
11. Полетная зона.....	31
12. Маршруты полетов	32
13. Элементы траектории, маршрута и области полета	32
14. Измерение и определение результатов Испытаний	33
15. Средства объективного контроля.....	36
16. Алгоритм определения результатов.....	41
17. Квалификационный этап.....	45
18. Критерии частичного преодоления.....	45
19. Метеоусловия конкурса	46
20. Навигационная и помеховая обстановка, частотный спектр.....	48
21. Служебные команды и оповещения.....	48
22. Дисквалификация Команд	55
23. Вторая попытка	56
24. Основания приостановки Испытаний.....	57
25. Порядок приостановки Испытаний.....	58
26. Особые случаи.....	59
27. Действия в особых случаях на Конкурсной площадке и в Полетной зоне	61
28. Перевозимый груз	69
29. Перечень Приложений	70

1. Термины, определения и сокращения

В настоящем Техническом регламенте используются термины и определения в соответствии с Конкурсным заданием технологического конкурса «Аэрологистика», а также следующие:

Автоматический режим полета (взлета, посадки)	Технология, при которой точное прохождение БВС заданного маршрута обеспечивается программно-аппаратным комплексом БАС без физического вмешательства Внешнего экипажа БВС в процесс изменения пространственного положения БВС.
АЗН-В/Б	Бортовой компонент системы автоматического независимого наблюдения-вещания, применяемый для объективного контроля траекторных параметров полета БВС.
Буферная область полета	Область полета, расположенная вокруг Элемента траектории, примыкающая к внешней стороне Основной области полета, ограниченная снаружи Запретной областью полета. Характеристики Буферной области полета для каждого Элемента траектории приведены в Приложениях №№5,6,7 Технического регламента.
Буферная зона площадки	Периферийная зона Посадочной площадки, ограниченная внутри Зоной приземления и отрыва размером 7x7 м для Конкурсов отдельных заданий 1,3,5 и Финальных испытаний и размером 5x5 м для Конкурсов отдельных заданий 2,4,6, а снаружи размером 10x10 м. Характеристики Буферной зоны площадки приведены в Приложении №3 Технического регламента.
ВНГО	Высота нижней границы облаков – минимальное расстояние от поверхности земли до основания облаков.
ГНСС	Глобальные навигационные спутниковые системы – системы, предназначенные для определения местоположения (географических координат) наземных, водных и воздушных объектов, а также низкоорбитальных космических аппаратов.

ГСМ	Горюче-смазочные материалы – общее название видов горючего, применяемого как топливо, смазочных материалов, специальных жидкостей.
Динамическое назначение Посадочной площадки	Предоставление Командиру беспилотного воздушного судна, выполняющего полет на ранее назначенную Посадочную площадку, информации о номере следующей за назначенной Посадочной площадки для выполнения очередной посадки.
Заявитель	Российское или иностранное юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или объединение таких лиц, подавшие заявку на участие в Конкурсе и выполняющие процедуры Отборочного этапа. С момента проверки и подтверждения заявки Оргкомитетом/Субоператором Конкурса, Заявитель переходит в статус «Претендент». С момента утверждения результатов отборочного этапа оргкомитетом Конкурса заявитель переходит в статус «Участник Конкурса».
Запретная область полета	Область полета, примыкающая к внешней стороне Буферной области полета, не ограниченная снаружи. Характеристики Запретной области полета для каждого Элемента траектории приведены в Приложениях №№5,6,7 Технического регламента.
Запретная зона площадки	Периферийная зона Посадочной площадки, ограниченная изнутри Буферной зоной площадки, не ограниченная снаружи. Характеристики Запретной зоны площадки приведены в Приложении №3 Технического регламента.
Зона приземления и отрыва	Центральная зона внутри Посадочной площадки, предназначенная для выполнения операций взлета и посадки БВС. Характеристики Зоны приземления и отрыва площадки приведены в Приложении №3 Технического регламента.
КБВС	Командир беспилотного воздушного судна, являющийся членом Внешнего экипажа БВС.
КДП	Командно-диспетчерский пункт. Стационарное помещение, оборудованное средствами авиационного

	наблюдения и средствами радиосвязи, синхронизированными в системе единого времени, основным и резервным энергообеспечением, антенной для увеличения дальности радиовидимости, с обеспечением отображения информации авиационного наблюдения на рабочем месте Руководителя полетов.
КИ	Комплектующее изделие – составная часть, функциональный узел беспилотной авиационной системы.
Конкурсный полет	Полет БВС в рамках Испытаний, в ходе которого выполняется измерение, фиксация и протоколирование результатов Испытаний, идущих в основу решения по определению победителя и/или призеров.
МДВ	Метеорологическая дальность видимости – характеристика прозрачности атмосферы и возможности различать зрением удалённые объекты, отделённые слоем воздуха той или иной мутности, измеренная инструментально с помощью метеорологических приборов.
МКДП	Мобильный командно-диспетчерский пункт. Самоходный передвижной комплекс с мультистандартными средствами авиационного наблюдения и средствами радиосвязи, синхронизированными в системе единого времени, сертифицированными средствами логирования информации наблюдения, независимым энергообеспечением, выносной антенной для увеличения дальности радиовидимости, с обеспечением отображения информации авиационного наблюдения на рабочем месте Руководителя полетов.
Навигационное поле	Совокупность навигационных сигналов в рабочей зоне ГНСС, позволяющая измерять навигационные параметры, определять местоположение и время потребителя с уровнем доступности, надежности и точности.
Наземное обслуживание	Под наземным обслуживанием беспилотной авиационной системы в рамках Конкурса принимаются

	любые операции по извлечению/размещению груза на беспилотном воздушном судне или внешних транспортных контейнерах, заправка любым топливом и/или смена аккумуляторов, мойка и очистка поверхностей, противообледенительная обработка, буксировка БВС, приведение в рабочее состояние стартово-посадочных устройств, катапульт, аэрофинишеров, загрузка нового Маршрутного задания беспроводным способом с ПДУ и т.д.
Область взлета и посадки	Область воздушного пространства, в которой возможно нахождение БВС во время взлета и посадки. Характеристики Области взлета и посадки приведены в Приложениях №№7,8 Технического регламента.
Опасное метеорологическое явление	Явление погоды, которое интенсивностью, продолжительностью и временем возникновения представляет угрозу безопасности при проведении Испытаний. Перечень Опасных метеорологических явлений приведен в Приложении №10 Технического регламента.
Орнитологическая помеха	Одиночная птица или стая птиц, находящиеся в непосредственной близости от траектории полета БВС.
Основная область полета	Область полета, расположенная вокруг Элемента траектории и ограниченная снаружи Буферной областью полета. Характеристики Основной области полета для каждого Элемента траектории приведены в Приложениях №№5,6,7,8 Технического регламента.
Особый случай	Внештатная ситуация в Полетной зоне или на Конкурсной площадке, требующая немедленных определенных действий, развитие которой может привести к причинению вреда жизни и здоровью людей, повреждению или утрате имущества третьих лиц.
Полетная зона	Область пространства, включающая Посадочные площадки, Резервные площадки и воздушное пространство, выделенное для проведения полетов БВС в ходе Испытаний.

ППМ	Поворотный пункт маршрута – точка в пространстве, соответствующая изменению направления Маршрута полета.
ПСР	Программа сертификационных работ.
Пробный облет	Полет БВС выполняемый в ходе выездной проверки БАС, а также в рамках Испытаний перед Конкурсным полетом с целью снижения рисков отказа БАС после транспортировки и сборки, проверки работоспособности систем БАС. Типовая методика Пробного облета №1 представлена в Приложении №26.
Протокол объективного контроля	Документ, фиксирующий фактические параметры Испытаний продукта разработки Команды, полученные с применением средств объективного контроля, влияющие на результаты испытаний.
РКД	Рабочая конструкторская документация.
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации БАС.
РТО	Руководство по техническому обслуживанию БАС.
СБ	Сертификационный базис.
Сдвиг ветра	Изменение вектора ветра от одной точки пространства до другой, включая восходящие и нисходящие потоки воздуха, выражается разностью между векторами ветра в двух точках, которая сама является вектором (ICAO Doc 9817 AN/449 «Руководство по сдвигу ветра на малых высотах»).
Сегмент полета	Участок маршрута Пробного облета №2 или Конкурсного полета от взлета с одной Посадочной площадки до приземления на очередную Посадочную площадку.
Техническое обслуживание	Под техническим обслуживанием беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, принимаются любые работы по поддержанию летной годности БАС, включая контрольно-восстановительные работы, проверки их частей, замены их частей, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании на любых элементах БАС, включая авиационные двигатели, воздушные винты, шасси,

	радиоэлектронные устройства, антенны и т.д. Техническое обслуживание в процессе Испытаний допустимо только для Сателлита 1.
ТП III	Точка перехода Посадочной площадки – точка траектории полета, в которой происходит изменение режима полета БВС с набора высоты в горизонтальный полет при взлете (изменение режима горизонтального полета на снижение при посадке).
ТКВ	Точка контрольного висения – точка над центром Посадочной площадки на высоте относительно Площадки 10 метров, в которой выполняется контрольное висение БВС при Пробном облете №2 в течение 5 секунд. Допустимые отклонения БВС по высоте при выполнении контрольного висения в ТКВ от 10м до 20м над уровнем стартовой Посадочной площадки.
Траектория полета	Заданная совокупность Элементов траектории в воздушном пространстве, устанавливающая движение центра масс БВС в процессе полета.
Упаковка	Единица измерения количества единиц груза, загружаемых или извлекаемых из БВС в процессе выполнения Конкурсной задачи.
Шасси БВС	Элементы конструкции БВС, непосредственно контактирующие с поверхностью Посадочной площадки и воспринимающие нагрузки при взлете, посадке, передвижении и стоянке на земле, палубе корабля или воде.
Элемент траектории	Заданная пространственная линия, ограниченная координатами начальной и конечной точек Элемента. Вокруг Элемента траектории расположены Основная, Буферная и Запретная области полета.
WGS-84	(англ. World Geodetic System 1984) — всемирная система геодезических параметров Земли 1984 года, в число которых входит система геоцентрических координат.

2. Общие положения

2.1. Настоящий Технический регламент детализирует конкурсное задание в части определения условий и ограничений участия Команд и проведения Конкурса, методов и средств измерений, критериев и правил оценки результатов Конкурсов отдельных заданий и Финальных испытаний.

2.2. Подачей заявки на участие в Конкурсе отдельных заданий и Финальных испытаниях Участник выражает полное согласие с положениями настоящего Технического регламента.

2.3. Изменения Технического регламента в части условий Конкурсов отдельных заданий или Финальных испытаний, предусматривающих существо заданий, критерии и порядок оценки результатов, место, срок и порядок их представления, размер призов (премий), а также порядок и сроки объявления результатов возможны только в течение первой половины срока от даты начала Отборочного этапа Конкурсов отдельных заданий или Финальных испытаний до даты начала соответствующих Испытаний.

2.4. Утвержденный Технический регламент и его приложения публикуются на официальном Сайте конкурса: <https://aero.upgreat.one/>.

3. Ответственность

3.1. В рамках Конкурса обеспечивается комплекс мер, направленных на гарантированное возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотной авиационной системы. К таким мерам относятся:

3.1.1. В соответствии со статьей 130 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» Участник Конкурса - Российское или иностранное юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или объединение таких лиц, чья заявка на участие в Конкурсе прошла одобрение Оргкомитетом, несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации.

3.1.2. С учетом требований статьи 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» Участник Конкурса обеспечивает на период Испытаний страхование на сумму не менее 1 000 000 (один миллион) рублей своей ответственности перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации беспилотного воздушного судна.

4. График Конкурса

4.1. График подготовки и проведения Конкурса включает в себя следующие мероприятия, в том числе определенные пунктом 12.1. статьи 12 Конкурсного задания:

- 4.1.1. Подача Участником заявки на участие.
- 4.1.2. Проверка заявки и присвоение Участнику статуса «Претендент».
- 4.1.3. Проведение Камеральной проверки Экспертной комиссией.
- 4.1.4. Проведение Выездной проверки Экспертной комиссией.
- 4.1.5. Представление Участником пофамильного списка Команд.
- 4.1.6. Проведение подготовки и аттестации членов Команды Аттестационной комиссией.
- 4.1.7. Утверждение результатов этапа Оргкомитетом, присвоение Командам статуса «Допущен к КЗ №_».
- 4.1.8. Проведение жеребьевки Команд Оргкомитетом по завершении Отборочного этапа.
- 4.1.9. Проведение Испытаний.
- 4.1.10. Утверждение результатов Испытаний Жюри.
- 4.1.11. Оглашение победителей и призеров.
- 4.1.12. Вручение Премий.

5. Проведение жеребьевки Команд

5.1. В целях определения дат и порядка представления продуктов разработки и выполнения полетов для измерения и определения результатов Оргкомитетом осуществляется жеребьевка Команд.

5.2. Место и дата проведения жеребьевки назначается Оргкомитетом по окончании Отборочного этапа каждого из Сателлитов и Финальных испытаний с уведомлением Участников за 3 рабочих дня до начала жеребьевки.

5.3. Жеребьевка проводится методом непосредственного вытягивания жеребьевочных номеров из закрытого непрозрачного футляра вручную, поочередно лицами, присутствующими в помещении жеребьевки.

5.4. Оргкомитет обеспечивает возможность присутствия Руководителей Команд на жеребьевке в онлайн формате при невозможности личного присутствия.

5.5. Оргкомитет обеспечивает видеозапись процедуры жеребьевки и ее хранение до окончания соответствующего Конкурса отдельных заданий или Финальных испытаний.

5.6. По результатам Жеребьевки команда предоставляет в Оргкомитет дополнительное заявление с подтверждением участия в Испытаниях с учетом результатов Отборочного этапа и Жеребьевки по форме Приложения №25.

5.7. Команда имеет право однократно перенести дату Испытаний, определенную жеребьевкой, только в пределах графика Испытаний и только при предоставлении в Оргкомитет оригинала соглашения о смене дат Испытаний с другой Командой, надлежаще удостоверенного исполнительным органом юридического лица или индивидуального предпринимателя обоих Участников.

6. Оценка соответствия и технической готовности БАС

Для допуска к Испытаниям продукта разработки Команды осуществляются следующие проверки соответствия и технической готовности БАС:

6.1. **Камеральная проверка**, проводимая в целях предварительного установления уровня соответствия и готовности продукта разработки, возможности выполнения Конкурсной задачи, оценки степени локализации конструкции БАС по критериям, установленным в Таблице №3.

6.1.1. Камеральная проверка проводится в ходе Отборочного этапа после присвоения Участнику статуса «Претендент» в реестре участников на сайте Конкурса.

6.1.2. Для проведения камеральной проверки Участник в срок не позднее 60 (шестидесяти) календарных дней с даты начала Отборочного этапа Сателлита №1 и не позднее 30 (тридцати) календарных дней с даты начала Отборочного этапа Сателлитов №2, №3, опубликованной на сайте Конкурса, направляет в Оргкомитет следующие электронные документы, с учетом требований пункта 13.2. Конкурсного задания:

- a) не менее 3 фотографий подготовленного к полету БВС и 3 фотографий ПДУ в трех ракурсах разрешением не менее 1920 пикселей по ширине, достаточным для идентификации БВС и ПДУ;
- b) видео длительностью не менее 3 и не более 10 минут автоматического взлета, полета и приземления БВС с размером кадра не менее 1920x1080 пикселей и не более 3840x2160 пикселей, с частотой 30 кадров в секунду, кодек H.264/H.265;
- c) документ, подтверждающий характеристики и эксплуатационные ограничения, ожидаемые условия проведения Испытаний по форме, приведенной в Приложении №11 к Техническому регламенту;
- d) общее описание технологий наземного сегмента системы автоматической посадки БВС, размещаемого на Посадочных площадках, с указанием энергопотребления и частот работы системы связи;
- e) спецификацию БАС по форме, приведенной в Таблице №1, с приложением (при наличии) документов (сведений),

подтверждающих, что Союзное государство является местом их разработки и/или изготовления:

Таблица № 1 «Спецификация БАС»

№	Позиция	Изготовитель, Страна разработки и/или изготовления
1	БАС в составе БВС, ПДУ в целом (тип АТ)	
Компоненты I Класса		
2	основной (маршевый) двигатель(ли)	
3	вспомогательный двигатель(ли)	
4	ПДУ	
5	автопилот	
Компоненты II Класса		
6	фюзеляж, рама вертолета (мультиротора)	Пример: Mosquito Air набор для сборки. Сборка РФ, Москва, ООО «Одуванчик»
7	крыло	
8	поверхности управления	
9	секции механизации крыла	
10	шасси	
11	электромеханическая система управления	
12	воздушный (е), несущий(е) винт(ы)	
13	рулевой(е) винт(ы)	
Блоки/модули/ПО компонентов I класса		
14		
15		
16		

- f) документы, подтверждающие правообладание для программного обеспечения Союзного государства (при отсутствии данных документов баллы за ПО, созданное в Союзном государстве, при расчете уровня локализации БАС не начисляются);

- g) документ с описанием дополнительных систем и средств навигации БВС, а также действия при длительном нарушении целостности навигационного поля ГНСС в условиях сложной помеховой обстановки;
- h) контрольную карту проверок БАС, обеспечивающая приемлемый уровень контроля готовности конструкции к безопасной эксплуатации, описанная в РЛЭ используемого типа БАС;
- i) документ, описывающий порядок действий в особых случаях, описанный в РЛЭ используемого типа БАС, в том числе с обязательным описанием действий БВС и внешнего экипажа при отказе двигателя в полете, взлете, посадке;
- j) документ с перечнем импортных комплектующих изделий из состава БАС со степенью детализации до крупного функционального узла;
- k) проект сертификационного базиса БАС/КИ (при наличии), проект программы сертификационных работ БАС/КИ (при наличии).
- l) оригинал Приказа о назначении Руководителя Команды, надлежаще заверенный исполнительным органом Участника.

6.1.3. Камеральная проверка проводится членами Экспертной комиссии в течении 7 рабочих дней с момента получения полного комплекта документов и информации.

6.1.4. При наличии замечаний и вопросов к предоставленным материалам Экспертная комиссия направляет Участнику запрос на дополнительную информацию со сроком ее предоставления, при этом срок камеральной проверки соответственно продлевается на время предоставления запрашиваемых документов.

6.1.5. По результатам рассмотрения материалов Экспертной комиссией формируется Заключение по камеральной проверке, в котором отражается решение о допуске (не допуске) Участника к выездной проверке.

6.1.6. Форма Заключения по камеральной проверке приведена в Приложении № 14 к настоящему Техническому регламенту.

6.1.7. Вместе с извещением об успешном прохождении камеральной проверки Участникам направляется инструктивный материал по установке и эксплуатации размещаемых на БАС средств независимых измерений результатов Испытаний, включающий минимальные требования по электромагнитной совместимости с оборудованием БАС.

6.2. Выездная проверка

6.2.1. Проводится в срок не позднее 10 рабочих дней до даты окончания Отборочного этапа при условии положительных результатов камеральной проверки.

6.2.2. Целью выездной проверки являются установление:

- соответствия уровня локализации БАС требованиям пункта 6.2.6. Технического регламента;
- возможности выполнения персоналом Участника и продуктом разработки Конкурсной задачи Конкурса отдельных заданий путем проведения Пробного облета №1;
- возможности безопасного проведения Испытаний продукта разработки Команды;
- совместимости оборудования БАС с размещаемыми на БАС средствами объективного контроля траекторных параметров полета БВС.

6.2.3. Площадка для проведения Пробного облета №1, и необходимые условия проведения выездной проверки обеспечиваются Участником.

6.2.4. Выездная проверка проводится Экспертной комиссией с фиксацией следующих параметров:

Таблица № 2 «Параметры выездной проверки»

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Решение
1	Уровень локализации БАС	Уровень локализации составил 500 или более баллов	Соответствует / Не соответствует
2	Возможность экстренной остановки вращающихся элементов конструкции БВС на стартовой площадке (при технической возможности), а также экстренной остановки маршевого двигателя в течение 2 минут с момента получения команды	Экстренная остановка открытых вращающихся элементов обеспечена	Соответствует / Не соответствует
3	Выполнение БВС в ходе Пробного облета №1 штатного взлета, полета и посадки в Автоматическом режиме	Взлет, полет, посадка выполнены	Соответствует / Не соответствует
4	Выполнение БВС в ходе Пробного облета №1 автоматической посадки на Посадочную площадку в пределах Буферной зоны	Точная посадка выполнена	Соответствует / Не соответствует
5	Возможность экстренной посадки в Автоматическом режиме и режиме	Экстренная посадка выполнена	Соответствует / Не соответствует

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Решение
	<p>дистанционного пилотирования на одной из заранее назначенных площадок по команде Руководителя полетов в ходе Пробного облета №1.</p> <p><i>Примечание: Переход от Автоматического режима полета к Автоматическому режиму посадки происходит при однократной управляющей команде от ПДУ по линии С2</i></p>		
6	<p>Возможность экстренного возврата из любой точки маршрута в точку вылета по команде Руководителя полетов в ходе Пробного облета №1</p>	<p>Возврат в точку вылета выполнен</p>	<p>Соответствует / Не соответствует</p>
7	<p>Корректность совместной работы оборудования БАС с размещаемыми на БАС АЗН-В/Б, работоспособность АЗН-В/Б в полете</p>	<p>Модуль АЗН-В/Б установлен, совместная работа с системами БАС в полете обеспечена, данные независимого наблюдения на наземном устройстве Экспертной комиссии принимаются и отображаются корректно</p>	<p>Соответствует / Не соответствует</p>
8	<p>Возможность оперативного (в течение 15 секунд) перехода от режима Автоматического выполнения полета к дистанционному пилотированию по линии С2 в ходе Пробного облета №1</p>	<p>Переход в ручное управление выполнен в течение 15 секунд</p>	<p>Соответствует / Не соответствует</p>

6.2.5. С учетом данных Камеральной проверки Экспертная комиссия оценивает уровень локализации БАС силами Участника при выездной проверке по следующим критериям:

Таблица № 3 «Уровень локализации БАС»

№	Позиция	Баллы
1	Наличие сертификата или лицензии или комплекта РКД БАС/компонентов БАС или иных, установленных законодательством Союзного государства документов, по которым Союзное государство является страной их разработки и/или изготовления	
1.1	БАС в составе БВС, ПДУ в целом (тип АТ)	500
1.2	Компонент БАС I класса*: – основной (маршевый) двигатель(ли); – вспомогательный двигатель(ли); – ПДУ; – автопилот	250
1.3	Компонент БАС II класса*: – фюзеляж, рама вертолета (мультиротора); – крыло; – поверхности управления; – секции механизации крыла; – шасси; – электромеханическая система управления; – воздушный (е), несущий(е) винт(ы); – рулевой(е) винт(ы);	125
1.4	Компонент БАС III класса*: – блок/модуль/ПО Компонента I класса	100
2	Наличие проекта СБ БАС и/или ПСР БАС	
2.1	Проект СБ БАС	150
2.2	Проект ПСР БАС	150
3	Наличие проекта СБ и/или проекта ПСР Компонента БАС I класса	
3.1	Проект СБ Компонента БАС I класса	100
3.2	Проект ПСР Компонента БАС I класса	100

* – баллы начисляются за каждый компонент БАС соответствующего класса, компонент относится к полностью локализованным, если он разработан и/или изготовлен в Союзном государстве.

6.2.6. Пороговое значение для допуска на Испытания составляет не менее 500 баллов.

6.2.7. В ходе выездной проверки Экспертная комиссия осуществляет маркировку самоклеящимися знаками каждого компонента БАС, уровень локализации которого был учтен, а также следующих компонентов в любом случае:

- силовые установки, редукторы и трансмиссионные узлы, лопасти воздушных винтов, баки топливной системы, радиаторы системы охлаждения, ресиверы и компрессоры гидромеханических и пневматических систем, основные блоки авионики, блок АЗН-В/Б.

6.2.8. По результатам выездной проверки Экспертной комиссией продукта разработки Участника составляется Акт выездной проверки, подписываемый всеми членами Экспертной комиссии, проводившими проверку, исполнительным органом или надлежаще уполномоченным представителем Участника и заверяемый печатью Участника.

6.2.9. Акт Выездной проверки содержит перечень маркированных узлов и агрегатов БАС и решение Экспертной комиссии о допуске/не допуске Участника к прохождению технической проверки продукта разработки на Испытаниях.

6.2.10. Форма Акта выездной проверки приведена в Приложении № 15 к настоящему Техническому регламенту.

6.2.11. При решении Экспертной комиссии о допуске Участника к прохождению технической проверки продукта разработки на Испытаниях Участнику может быть передан на ответственное хранение комплект мультистандартного бортового оборудования (АЗН-В/Б) с оформлением Договора ответственного хранения оборудования.

6.2.12. Формы Договора ответственного хранения оборудования и Акта о принятии оборудования на ответственное хранение приведены в Приложении № 24 к настоящему Техническому регламенту.

6.2.13. По решению Субоператора Конкурса или при отказе Участника от получения бортового оборудования АЗН-В/Б на ответственное хранение по договору, такое оборудование будет выдано Команде, представляющей интересы Участника, непосредственно при прохождении технической проверки.

6.3. Техническая проверка

6.3.1. Техническая проверка проводится на Конкурсной площадке с целью определения готовности БАС к выполнению Пробного облета №2 и Конкурсного полета, определения уникальности БАС по Виду БВС и Виду силовой установки,

используемого одной или разными Командами, представляющими интересы одного Участника, для каждого из Конкурсов отдельных заданий в рамках одного Сателлита. Команда(ы) одного Участника не вправе в различных Конкурсах отдельных заданий одного Сателлита или в Финальных испытаниях использовать БВС, идентичные одновременно по двум параметрам – Вид БВС и Вид силовой установки.

6.3.2. В случае, если Участником после проведения Выездной проверки была произведена замена маркированного узла или агрегата БАС на иной, Команда обязана проинформировать об этом Оргкомитет не позднее 14 календарных дней до начала Испытаний с предоставлением исчерпывающих подтверждений сохранения уровня локализации БАС не ниже установленного порога допуска на Испытания и/или описания произведенных доработок/причин замены иных маркированных узлов.

6.3.3. Техническая проверка проводится Экспертной комиссией в Технической зоне Команды после ее регистрации и проверки соответствия.

6.3.4. Техническая проверка проводится не позднее, чем за 10 часов до назначенного времени выполнения Пробного облета №2. Период времени на проведение Технической проверки составляет не менее 2-х часов.

6.3.5. При проведении Технической проверки БВС Экспертная комиссия минимально проверяет:

Таблица № 4 «Параметры осмотра БВС в Технической зоне»

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Оценка
1	Целостность конструкции БВС, включая несущие винты, отсутствие следов коррозии и механических повреждений на критических элементах конструкции	Визуальный контроль не выявил признаков разрушения конструкции или незакрепленных элементов. Повреждения, коррозия отсутствуют	Соответствует / Не соответствует
2	Наличие контрровок на элементах крепления конструкции БВС	Контрровки установлены	Соответствует / Не соответствует
3	Отсутствие контакта трубопроводов горючих материалов или элементов электропроводки в подкапотном пространстве с	Контакт с горячими деталями отсутствует	Соответствует / Не соответствует

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Оценка
	греющимися деталями силовой установки		
4	Отсутствие следов утечки ГСМ в районе топливного бака(ов), топливных магистралей и двигателя(ей) и в районе топливных баков	Следов утечки ГСМ нет	Соответствует / Не соответствует
5	Следы электролита от батарей, признаки вспучивания, перегрева или оголения изоляции, механических повреждений проводов и трубопроводов	Следов протечек, вспучивания, перегрева, оголения проводов, повреждений не обнаружено	Соответствует / Не соответствует
6	Надежность конструкции и крепления транспортного отсека / контейнера	Транспортный отсек / контейнер находится внутри фюзеляжа или имеет надежное механическое крепление с бортом снаружи.	Соответствует / Не соответствует
7	Наличие, надежность крепления, подключения АЗН-В/Б, предоставленного Оргкомитетом	Модуль АЗН-В/Б установлен, подключен, закреплен.	Соответствует / Не соответствует
8	Наличие действующего в период Испытаний полиса страхования гражданской ответственности в соответствии со статьей 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» с указанием серийного номера БАС	Оригинал Полиса страхования ответственности, действующего в период Испытаний и документы об оплате страховой премии предоставлены; Соответствие серийного и регистрационного номеров БВС, указанным в полисе страхования	Соответствует / Не соответствует

6.3.6. По результатам Технической проверки составляется Акт технической проверки по форме Приложения №16 и Заключение о допуске БАС к Пробному облету №2 (Протокол осмотра) по форме Приложения №17, подписываемое Руководителем Команды, Командиром БВС и всеми членами Экспертной комиссии, проводившими проверку.

6.3.7. Заключение о допуске БАС к Пробному облету №2 по форме Приложения №17 содержит решение Экспертной комиссии о допуске/не допуске Команды к Пробному облету №2.

6.3.8. При наличии разногласий между Командой и Экспертной комиссией в части достаточности надежности и технического состояния иных узлов конструкции для поведения безопасных испытаний Команда может быть допущена до полетов только при подписании Руководителем команды дополнительного заявления об ответственности по форме Приложения № 18 к настоящему Техническому Регламенту.

6.4. Пробный облет №2

6.4.1. В ходе выполнения Пробного облета №2 члены Экспертной комиссии наблюдают и оценивают готовность БАС к выполнению Конкурсного полета.

6.4.2. В рамках мероприятий Пробного облета №2 Экспертная комиссия минимально проверяет:

Таблица № 5 «Критерии оценки Пробного облета №2»

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Решение
1	На стартовой посадочной площадке до запуска двигателя БВС		
1.1	Устойчивая связь БВС с ПДУ по каналу С2	Связь установлена, индикация об ошибке канала С2 на ПДУ отсутствует или есть индикация о подтверждении связи.	Соответствует / Не соответствует
1.2	Корректность работы приводных механизмов БВС по командам ПДУ	Работа приводов корректна и соответствует отклонению органов управления на ПДУ	Соответствует / Не соответствует
1.3	Работа бортовых сигнальных огней	Сигнальные огни работают	Соответствует / Не соответствует

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Решение
2	На ПДУ перед запуском двигателя		
2.1	Результаты работы системы контроля бортового оборудования БВС	Бортовое оборудование БВС исправно, на индикаторах ПДУ ошибок и отказов по результатам работы системы контроля бортового оборудования не отображается	Соответствует / Не соответствует
2.2	Результаты работы системы контроля оборудования ПДУ	Оборудование ПДУ исправно, на индикаторах ПДУ ошибок и отказов по результатам работы системы контроля оборудования ПДУ не отображается	Соответствует / Не соответствует
3	Подготовка и выполнение Пробного облета №2		
3.1	Устойчивость передаваемых от БВС на ПДУ навигационных параметров и параметров полета БВС	Передача параметров полета обеспечена	Соответствует / Не соответствует
3.2	Устойчивость передаваемых от БВС на ПДУ параметров силовой установки и систем после запуска двигателя	Передача параметров силовой установки обеспечена	Соответствует / Не соответствует
3.3	Отклонения от траектории Пробного облета №2 по показаниям установленного АЗН-В/Б	В пределах границ Буферной области полета	Соответствует / Не соответствует
3.4	Точности прохождения ППМ маршрута Пробного	В пределах границ Буферной области полета	Соответствует / Не соответствует

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Решение
	облета №2 по показаниям установленного АЗН-В/Б		
3.5	Отклонения БВС при посадке	В пределах границ Буферной зоны площадки	Соответствует / Не соответствует
3.6	Проверка режима аварийного перевода в режим дистанционного пилотирования БВС	Перевод в режим дистанционного пилотирования осуществлен. Время переключения режимов не более 15 с.	Соответствует / Не соответствует
3.7	Проверка инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания БВС с обеспечением паузы до момента запуска двигателя БВС не менее 15 секунд со звуковой и световой сигнализацией отчета времени	Инициирование продолжения выполнения Маршрутного задания обеспечено. Пауза не менее 15 секунд до запуска двигателя БВС с со звуковой и световой сигнализацией отчета времени обеспечены.	Соответствует / Не соответствует

6.4.3. Перед запуском двигателя КБВС запрашивает по каналам радиосвязи разрешение Руководителя полетов на запуск и, после получения разрешения, осуществляет запуск, прогрев до рабочих параметров и опробование в соответствии с положениями РЛЭ БАС.

6.4.4. После запуска и контроля параметров БВС на предмет готовности к взлету КБВС запрашивает по каналам радиосвязи разрешение Руководителя полетов на взлет и, после получения разрешения, осуществляет взлет и выполнение Пробного облета №2 согласно Маршрутному заданию.

6.4.5. Пробный облет №2 выполняется в Автоматическом режиме по короткому маршруту, в пределах 2 км от Посадочной площадки. Маршрут Пробного облета №2 состоит из взлета со стартовой Посадочной площадки, двух ППМ, промежуточной посадки на одной из Посадочных площадок в автоматическом режиме с выключением двигателя и последующим инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания БВС и возврата в Автоматическом режиме к стартовой Посадочной площадке через ППМ с посадкой и выключением двигателя.

6.4.6. На первом сегменте Пробного облета №2 по команде члена Экспертной комиссии на ПДУ КБВС производит перевод из автоматического режима управления БВС в режим дистанционного пилотирования и обратно для оценки времени переключения режимов управления БВС. При этом, прохождение первого ППМ маршрута Пробного облета №2 производится в режиме дистанционного пилотирования.

6.4.7. Типовой маршрут Пробного облета №2 представлен в Приложении №2.

6.4.8. Команда вправе выполнить несколько Пробных облетов по разрешению Руководителя полетов в пределах отведенного на такие облеты времени.

6.4.9. Успешное выполнение Пробного облета №2 БВС является условием допуска Команды к Конкурсному полету.

6.4.10. По результатам Пробного облета №2 составляется Заключение с решением о допуске/не допуске БАС к Конкурсному полету, подписываемое Руководителем Команды, Командиром БВС, Главным судьей испытаний, Руководителем Экспертной комиссии.

6.4.11. Форма Заключения о Пробном облете №2 приведена в Приложении № 19 к настоящему Техническому регламенту.

7. Проверка соответствия Команды

7.1. Для предоставления Команде допуска в Техническую зону и начала подготовки к Испытаниям Секретариат испытаний проводит регистрацию Команды и проверку ее соответствия, в том числе сведениям, указанным в официальной заявке Участника.

7.2. Регистрация и проверка соответствия Команды проводится в Организационной зоне в присутствии Руководителя Секретариата испытаний, Руководителя команды и всех ее членов.

7.3. Проверка соответствия Команды проводится по следующим критериям:

Таблица № 6 «Соответствие Команды»

№	Объект проверки	Критерий допуска	Решение
1	Персональный состав Команды	Данные документа, удостоверяющие личность члена Команды, позволяют идентифицировать лицо, указанное в заявке Участника.	Соответствует / Не соответствует

№	Объект проверки	Критерий допуска	Решение
2	Подготовка команды	Сведения о прохождении членами Команды подготовки и аттестации соотносятся с лицами, идентифицированными в качестве членов Команды	Соответствует / Не соответствует
3	Страхование	Предоставление оригинала или нотариально заверенной копии полиса страхования гражданской ответственности Участника в соответствии с требованиями статьи 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» и полиса страхования жизни и здоровья членов Команды.	Соответствует / Не соответствует
4	Защита персональных данных	Идентифицированным членом Команды предоставлен оригинал согласия на обработку персональных данных (Приложение № 12). Может быть оформлен на месте при регистрации.	Соответствует / Не соответствует
5	Ответственность	Руководителем Команды предоставлен оригинал заявления об ответственности Участника (Приложение № 13). Может быть оформлен на месте при регистрации.	Соответствует / Не соответствует

7.3.1. По результатам проверки соответствия Команды составляется Акт проверки Команды, подписываемый Руководителем Секретариата испытаний и Руководителем Команды.

7.3.2. Форма Акта проверки Команды приведена в Приложении № 20 к настоящему Техническому регламенту.

8. Проведение Испытаний

8.1. Состав основных действий Команд и Организаторов в ходе Испытаний включает в себя следующие мероприятия, в том числе определенные пунктом 12.2. статьи 12 Конкурсного задания.

8.2. Примерный регламент Испытаний приводится в следующей таблице:

Таблица № 7 «Примерный регламент Испытаний»

№	Период	Мероприятие
1.	Дата прибытия 9.00 – 11.00	Прибытие Команды на конкурсную площадку для проведения Испытаний.
2.	Дата прибытия 9.00-12.00	Регистрация Команды. Проверка Секретариатом испытаний соответствия Команды заявке Участника, требованиям Конкурсного задания и Технического регламента в порядке, определенном Техническим регламентом.
3.	По окончании регистрации Команды	Получение Командой направления и заселение в гостиницу.
4.	По окончании регистрации Команды	Размещение БВС Командой в Технической зоне для его подготовки и предполетной проверки Экспертной и Аттестационной комиссией.
5.	Дата прибытия 15.00-18.00	Проверка Экспертной и Аттестационной комиссией соответствия продукта разработки Команды требованиям Технического регламента, его готовности к Испытаниям, уровня наземной подготовки членов Команды с составлением Заключения о допуске БАС к Пробному облету №2 в порядке, определенном Техническим регламентом.
6.	Дата прибытия 15.00-20.00 Дата Испытаний 8.00 – 9.00	Оснащение Командой совместно с Экспертной комиссией Посадочных площадок техническими средствами точной посадки своих БВС.
7.	Дата Испытаний 8.00 – 9.00	Подача Руководителем команды в Оргкомитет списочного состава лиц из числа Команды, допущенных к работе в составе Внешнего Экипажа

№	Период	Мероприятие
		БВС с указанием лиц, имеющих право на выполнение функций Командира БВС.
8.	Дата Испытаний 8.00 – 9.00	Размещение Внешним экипажем БВС требуемых элементов БАС на стартовой Посадочной площадке, выполнение ее подготовки к Пробному облету №2, включая необходимое техническое и наземное обслуживание.
9.	Дата Испытаний 9.00 – 9.30	Проведение предполетного брифинга для Команды, Судейской коллегии и Экспертной комиссии о порядке работы на Конкурсной площадке, требованиях к подготовке и выполнению полетов, действиям Внешнего экипажа БВС и персонала Конкурса в особых случаях.
10.	Дата Испытаний 9.30 – 10.00	Проверка Медицинским постом членов Команды на выявление признаков алкогольного или наркотического опьянения *, переутомления.
11.	Дата Испытаний 9.30 – 10.00	Транспортировка, при дистанции более 1 километра, средствами Организаторов Конкурса Помощников на погрузке и судей на все Посадочные площадки.
12.	Дата Испытаний 10.00 – 10.30	Проверка Руководителем полетов работоспособности каналов радиосвязи с Командиром БВС, судьями на площадках, органом управления воздушным движением, иными необходимыми службами.
13.	Дата Испытаний 10.30 – 11.30	Выполнение Пробного облета №2 БВС.
14.	Дата Испытаний 11.30 – 12.00	Подготовка БВС по завершении Пробного облета №2 к Конкурсному полету, включая необходимое техническое и наземное обслуживание.
15.	Дата Испытаний 12.00	Подача Руководителем полетов команды «Старт» и начало отсчета времени выполнения Внешним экипажем БВС Конкурсной задачи.
16.	Дата Испытаний 18.00 – 24.00	Освобождение Технической зоны Командой по завершении полетов в день Испытаний.

№	Период	Мероприятие
17.	Дата после Даты Испытаний Не позднее 08.00	Выезд Команды из гостиницы по завершении полетов.

*Примечание: * - При выявлении признаков алкогольного или наркотического опьянения члена Команды на Конкурсной площадке член команды с признаками опьянения отстраняется от участия в Испытаниях и направляется на медицинское освидетельствование, при этом Команда имеет право замены выбывшего на период освидетельствования члена Команды на иное лицо из числа заявленных и допущенных к соответствующей функции членов Команды. При подтверждении по результатам медицинского освидетельствования медицинским постом на Конкурсной площадке факта алкогольного или наркотического опьянения члена Команды – Команда дисквалифицируется от участия в конкретном Конкурсе отдельных заданий.*

8.3. Уточненное время Испытаний выдается Команде Оргкомитетом в момент прибытия на Конкурсную площадку.

8.4. Время Испытаний не подлежит переносу по причине неготовности Команды в виду значимости фактора времени для ритмичности логистических операций в контексте преодолеваемого технологического барьера. Допустимыми причинами переноса или приостановки Испытаний являются обстоятельства, приведенные в разделах 23 и 24 настоящего Технического регламента.

8.5. Время на подготовку и проведение Испытаний определяется исходя из равенства условий для всех Команд.

8.6. Оценка и преодоление метеорологических и орнитологических рисков при проведении полетов находится в сфере ответственности Команд.

9. Действия должностных лиц и членов команды на Посадочной площадке

9.1. Перед Пробным облетом №2 на стартовой Посадочной площадке:

9.1.1. Команда размещает БВС и ГСМ, средства заправки БВС и средства наземного и технического обслуживания (только для Сателлита 1) в отведенном для этого месте на стартовой Посадочной площадке (Приложение №3).

9.1.2. Команда размещает второй комплект ГСМ, средств заправки БВС и средств наземного и технического обслуживания (только для Сателлита 1) на погрузочных Посадочных площадках.

9.1.3. Команда производит заправку БВС и подключение бортового электропитания.

9.1.4. Команда осуществляет подготовку БВС к полетам в соответствии с положениями РЛЭ или эквивалентному документу.

9.1.5. По завершении подготовки к полетам, члены команды и должностные лица распределяются по зонам Конкурсной площадки:

- помощники на погрузке перемещаются в Зоны ожидания стартовой и погрузочных Посадочных площадок;
- судьи на Посадочных площадках перемещаются в Зоны ожидания стартовой и погрузочных Посадочных площадок;
- внешний экипаж, включая запасных членов экипажа, размещается в ПДУ во Вспомогательной зоне;
- не задействованные непосредственно в операциях при проведении полетов члены команды перемещаются в Техническую зону команд.

9.1.6. После проверки и распределении членов команды по зонам Конкурсной площадки проводятся проверки в объеме не меньше указанных в п. 6.4., по окончании которых КБВС докладывает РП о готовности к Пробному облету №2.

9.2. Во время влетов и посадок БВС на Посадочной площадке:

9.2.1. По команде судьи на Посадочной площадке все члены команды должны покинуть Полетную зону и переместиться в Зону ожидания.

9.2.2. БВС производит взлет, контрольное висение и выполняет полет согласно Маршрутному заданию.

9.2.3. После преодоления БВС в процессе полета Точки перехода посадочной площадки судья дает команду помощникам на площадке о возможности доступа на Посадочную площадку.

9.2.4. Помощник на погрузке может проверить и пополнить запас ГСМ на Посадочной площадке.

9.2.5. Перед посадкой при приближении БВС к Точке перехода посадочной площадки судья на площадке дает команду на покидание Полетной зоны, по которой помощник на погрузке перемещается в Зону ожидания.

9.2.6. После выполнения посадки БВС на Посадочную площадку судья на площадке, убедившись в остановке двигателя/двигателей БВС, вращающихся частей, воздушных и/или вспомогательных винтов, дает команду помощникам о возможности доступа на Посадочную площадку, при которой вместе с помощником на погрузке перемещается из Зоны ожидания на Посадочную площадку.

9.2.7. На ПП судья контролирует отсутствие попадания шасси БВС в Буферную или Запретную зону площадки, делает соответствующие отметки в судейском листе фиксации результатов.

9.2.8. В случае попадания элементов шасси БВС в Запретную зону ПП судья на площадке докладывает Главному судье и РП о необходимости остановить

проведение испытаний и осуществляет фотофиксацию факта выхода шасси БВС в Запретную зону Посадочной площадки.

9.2.9. Если выхода БВС в Запретную зону нет и ход полета не останавливается, помощник на погрузке осуществляет выгрузку Упаковок с грузом на грузовую платформу для выгружаемого груза и загрузку Упаковок с платформы для загружаемого груза.

9.2.10. Судья делает отметки о массе выгруженного и загруженного груза.

9.2.11. При необходимости помощник на погрузке проводит наземное обслуживание БВС.

9.2.12. Динамическое назначение Посадочной площадки производится после взлета и перехода БВС в горизонтальный полет путем сообщения Командиру БВС номера Посадочной площадки, следующей за уже назначенной, на которой должна быть выполнена замена груза.

9.2.13. После осуществления всех операций на Посадочной площадке помощник на погрузке инициирует продолжение выполнения Маршрутного задания БВС нажатием соответствующего органа управления на конструкции БВС и докладывает об этом Командиру БВС по радиосвязи.

Примечание:

Орган управления для инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания может быть выполнен в виде кнопки или тумблера и должен располагаться на БВС и иметь конструктивную защиту от случайного непреднамеренного нажатия.

Для Сателлитов 1 и 2 допускается инициирование возобновления Маршрутного задания по докладу от помощника на погрузке КБВС однократным действием с ПДУ.

9.2.14. После инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания до момента запуска двигателя БВС должна быть обеспечена пауза не менее 15 секунд со звуковой и световой сигнализацией отчета времени.

9.2.15. После инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания помощник на погрузке должен покинуть Полетную зону и переместиться во Вспомогательную зону.

9.2.16. Незамедлительно после доклада об инициировании продолжения Маршрутного задания судья на площадке подает звуковой сигнал (свисток) означающий запрет нахождения в Полетной зоне. В случае нахождения члена Команды через 15 секунд после этого сигнала в Полетной зоне Команда подлежит дисквалификации.

9.2.17. БВС производит запуск и взлет в соответствии с Маршрутным заданием в автоматическом режиме.

10. Конкурсная площадка

10.1. Конкурсная площадка испытаний обеспечивается Оргкомитетом Конкурса и располагается на аэродроме и/или посадочной площадке гражданской и/или экспериментальной авиации.

10.2. Конкурсная площадка содержит следующие функциональные зоны:

10.2.1. **Техническая зона команд (ТЗК)**, предназначенная для размещения Команд с Продуктами разработки и сопутствующим переносным оборудованием, проведения технической проверки Экспертной комиссией. Техническая зона команд включает открытую площадку для размещения крупногабаритных БВС, имеющих габаритный размер более 2,7 м по одному из измерений, и закрытое помещение, оборудованное столами, стульями, освещением и электропитанием для обеспечения потребностей Команд в процессе подготовки и проведения Испытаний.

Обеспечение сохранности Продуктов разработки, оборудования, документации и иного имущества команд внутри технической зоны находится в сфере ответственности Команд.

10.2.2. **Вспомогательная зона (ВЗ)**, располагаемая на расстоянии от 50 до 100 м от линии Посадочных площадок, предназначенная для размещения Внешних экипажей БВС и их оборудования, судей и помощников на погрузке в процессе выполнения испытательных полетов.

10.2.3. **Зона Организаторов (ЗОР)**, предназначенная для размещения Организационного комитета во время проведения испытаний. Организационная зона включает столы, стулья, освещение, электропитание, компьютерные средства и оргтехнику, необходимые для работы Оргкомитета.

10.2.4. **Зона судей (ЗОС)**, предназначенная для размещения специалистов Судейской коллегии и Экспертной комиссии во время проведения испытаний. Зона для судей включает столы, стулья, освещение, электропитание, компьютерные средства и оргтехнику, необходимые для работы Судейской коллегии и Экспертной комиссии.

10.2.5. **Зона служб (ЗСЛ)**, предназначенная для размещения персонала служб безопасности и технического сопровождения работ и оборудования на Конкурсной площадке во время проведения испытаний.

10.2.6. **Зона обеспечения (ЗОБ)**, предусматривающая санитарно-гигиеническое обеспечение участников испытаний, организацию питания на Испытаниях.

10.2.7. **Зона ожидания (ЗОЖ)**, предназначенная для нахождения членов Команды, судей, иного персонала в момент взлета/посадки БВС или нахождения БВС на Посадочной площадке с включенными двигателями, оборудованная защитой от возможного разлета элементов конструкции БВС при происшествии на посадке.

10.2.8. **Посадочные площадки (ПП)** Полетной зоны.

10.2.9. Иные функциональные зоны, создаваемые по необходимости Организаторами.

10.3. Организаторами обеспечивается для Команд подведение электроэнергии до распределительных щитков в Технической зоне команд мощностью до 3 кВт и на границе Зоны ожидания Посадочных площадок мощностью до 100 Вт. В случае отключения основного электропитания переключение на резервный источник обеспечивается Организаторами в течение 60 секунд. Ответственность за работоспособность и безопасность подключений от распределительных щитков до оборудования Команды несет Участник Конкурса.

10.4. Принципиальная схема расположения зон и основных элементов Конкурсной площадки и Полетной зоны, включая влияющие на измерение результатов испытаний, приведена в Приложении №1.

10.5. Фактическая схема расположения зон и основных элементов Конкурсной площадки доводится Участникам Конкурса не позднее даты окончания Отборочного этапа.

11. Полетная зона

11.1. Полетная зона содержит размеченные Посадочные площадки, Резервные площадки и воздушное пространство с установленным режимом для выполнения полетов БВС во время Испытаний. Все маршруты полета БВС во время Испытаний прокладываются внутри Полетной зоны, включая маршруты Пробных облетов и Конкурсных полетов. Номера Посадочных площадок доводятся Команде по окончании регистрации в день прибытия.

11.2. Схема Полетной зоны с указанием положения стартовой и погрузочных Посадочных площадок, а также Резервных площадок представлена в Приложении №2. Фактическая схема Полетной зоны доводится Участникам Конкурса не позднее даты окончания Отборочного этапа.

11.3. Принципиальная схема Посадочных площадок с размещением основных элементов, приведена в Приложении №3. Фактическая схема Посадочных площадок доводится Командам не позднее даты окончания Отборочного этапа.

11.4. Расположение Посадочных площадок Полетной зоны и конфигурация Посадочных площадок могут иметь различия между Конкурсами отдельных заданий и Финальными испытаниями.

11.5. Расположение Посадочных площадок Полетной зоны и конфигурация Посадочных площадок сохраняются неизменными в рамках одних Испытаний для обеспечения равенства условий для всех Команд.

12. Маршруты полетов

12.1. В ходе Испытаний Команда проходит два Маршрута: пробный для выполнения Пробного облета №2, и основной маршрут Конкурсного полета с динамическим назначением Посадочных площадок.

12.2. Динамическое назначение Посадочной площадки производится после взлета и перехода БВС в горизонтальный полет путем сообщения Командиру БВС номера Посадочной площадки, следующей за уже назначенной, на которой должна быть выполнена замена груза. Динамическое назначение номера Посадочной площадки производится случайным образом с соблюдением принципа равенства длин маршрутов всех Команд.

12.3. Элементы траектории и их характеристики для выполнения полета между всеми Посадочными площадками доводятся до Команды в срок не позднее 3 часов до начала Пробного облета №2 в виде Маршрутного задания, формат которого представлен в Приложении №4.

12.4. На Маршруте осуществляется эшелонирование, определяемое размерами Основной, Буферной и Запретной областями полета.

12.5. Количество Посадочных площадок Сателлита № 1 составляет 2 площадки.

12.6. Количество Посадочных площадок Сателлитов №№ 2,3 составляет 3 площадки.

12.7. Количество Посадочных площадок Финальных испытаний составляет 4 площадки.

13. Элементы траектории, маршрута и области полета

13.1. **Прямой участок траектории** – горизонтальный прямой Элемент траектории, ограниченный координатами одной из пар точек:

- ТП ПП_i и ППМ_i для этапа взлета БВС, ППМ_i и ТП ПП_i для этапа посадки;
- ППМ_i и ППМ_j.

13.1.1. На прямом участке траектории полет БВС осуществляется в режиме горизонтального полета (с постоянной геодезической координатой Z).

13.1.2. Характеристики областей полета вокруг Прямого участка траектории и эшелонирование БВС представлены в Приложении №5.

13.2. **Поворотный пункт маршрута (ППМ)** – точка траектории полета на заданной высоте, соответствующая изменению направления маршрута полета.

13.2.1. Данные ППМ_i содержат геодезические координаты точки траектории полета, соответствующей поворотному пункту маршрута.

13.2.2. Характеристики областей вертикального и бокового эшелонирования ППМ_і представлены в Приложении №6.

13.3. **Область взлета и посадки (ОВП)** – область воздушного пространства, в которой возможно нахождение БВС во время взлета и посадки.

13.3.1. В основании ОВП находится основная область полета в форме куба со стороной 10 м.

13.3.2. Пространственная конфигурация ОВП приведена в Приложениях №№7, 8.

13.3.3. При наборе высоты от ТКВ, до следующей, согласно Маршрутного задания, ТП ПП, возможен полет БВС по наклонной траектории в границах ОВП.

13.3.4. При снижении от ТП ПП до ТКВ над Посадочной площадкой при посадке возможен полет БВС по наклонной траектории в границах ОВП.

13.4. **Посадочные площадки.**

13.4.1. Данные Посадочных площадок Полетной зоны включают геодезические координаты центра площадки, координат угловых точек и их характерные размеры (Приложении №3).

13.5. Пробные облеты и Конкурсные полеты БВС на Испытаниях выполняются в Автоматическом режиме.

14. Измерение и определение результатов Испытаний

14.1. В процессе выполнения Конкурсной задачи Конкурса отдельных заданий или Финальных испытаний и оформления результатов их выполнения протоколированию Судейской коллегией подлежат следующие характеристики и события:

Таблица № 8 «Фиксируемые параметры Испытаний»

№	Характеристика, событие	Средство, метод измерения, фиксации
1.1	Масса груза, загруженного в БВС на каждой посадочной площадке (МЗ _і)	Контрольное взвешивание грузов перед началом Испытаний; Видеофиксация погрузочно-разгрузочных работ на Посадочной площадке, отметка в протоколе.
1.2	Масса груза, выгруженного из БВС на каждой посадочной площадке (МВ _і)	Контрольное взвешивание грузов перед началом Испытаний; Видеофиксация погрузочно-разгрузочных работ на Посадочной площадке, отметка в протоколе.

№	Характеристика, событие	Средство, метод измерения, фиксации
1.3	Масса груза, утраченная на каждом сегменте полета (M_{Y_i})	Расчет на основе данных о массах загруженного и выгруженного груза.
2.1	Расчетная дистанция маршрута ($L_{п}$)	Суммарная длина маршрута полета между всеми Посадочными площадками Конкурса отдельных заданий или Финальных испытаний. Расчет производится при планировании Маршрута.
2.2	Фактическая дистанция ($L_{ф}$)	Траекторные измерения с помощью АЗН-В/Б, регистрация наземными средствами логирования.
3.1	Расчетное время выполнения Конкурсной задачи ($T_{р}$)	Расчет на основе расчетной дистанции маршрута и значения лимита времени 120 мин на каждые 100 км (Приложение №1 Конкурсного задания)
3.2	Фактическое время выполнения Конкурсной задачи ($T_{ф}$)	Интервал времени от команды Руководителя полетов «Старт» до рапорта КБВС «Полет завершен» по отметкам системы единого времени и записи радиообмена
4.1	Время нахождения БВС в Буферной области полета при ($T_i^{Б0}$)	Траекторные измерения с помощью АЗН-В/Б, регистрация средствами логирования и системой единого времени
4.2	Факт выхода БВС в Запретную область полета ($N_{\Sigma}^{30} > 0$)	Траекторные измерения с помощью АЗН-В/Б, регистрация средствами логирования, РЛС ОЛП, ОРЛ, МПСН
5.1	Общее количество выходов шасси БВС в Буферную зону ПП ($N_{\Sigma}^{Б3}$)	Видеофиксация судьей на посадочной площадке, отметка в протоколе
5.2	Факт выхода шасси БВС в Запретную зону ПП ($N_{\Sigma}^{33} > 0$)	Видеофиксация судьей на посадочной площадке, отметка в протоколе

№	Характеристика, событие	Средство, метод измерения, фиксации
5.3	Факт нахождения члена Команды в Полетной зоне без разрешения судьи	Видеофиксация судьей на посадочной площадке, отметка в протоколе
5.4	Успешное прибытие БВС на динамически назначенную Посадочную площадку	Видеофиксация судьей на посадочной площадке, отметка в протоколе
6.1	Успешное автоматическое срабатывание системы ДАА	Траекторные измерения с помощью АЗН-В/Б, регистрация средствами логирования, РЛС ОЛП, ОРЛ, МПСН
6.2.	Факт отображения Встречного БВС на устройстве отображения ПДУ	Видеофиксация экспертов на ПДУ, отметка в протоколе
6.4.	Факт отсутствия уклонения от опасного сближения	Траекторные измерения с помощью АЗН-В/Б, регистрация средствами логирования, РЛС ОЛП, ОРЛ, МПСН
6.5.	Факт корректировки Внешним экипажем БВС его пространственного положения при прохождении Маршрута, в том числе при уклонении от опасного сближения	Видеофиксация или очные наблюдения членов Экспертной комиссии за работой Внешнего экипажа БВС и действиями Команды, отметка в протоколе

14.2. Пункты 6.1 – 6.4 Таблицы № 8 подлежат измерению и протоколированию только в рамках Сателлита 3 и Финальных испытаний.

14.3. Протоколирование Испытаний осуществляется следующими способами одновременно:

14.3.1. Заполнение судьями во Вспомогательных зонах и на Посадочных площадках Листов фиксации результатов с отметками действий Команды и событий на площадке.

14.3.2. Протоколирование технических параметров выполнения Конкурсной задачи средствами объективного контроля на основании автоматически измеренной и записанной такими средствами информации.

14.4. В комплект Протоколов объективного контроля входят:

- протокол объективного контроля траекторных параметров и времени полета БВС;
- протокол метеопараметров Испытаний;

— протокол просмотра фрагмента видеозаписи Испытаний (составляется при необходимости в спорной ситуации).

14.5. Формы Протоколов объективного контроля представлены в Приложениях №№ 21-23 к Техническому регламенту.

14.6. После рапорта Командира БВС «Полет завершен» Главный судья обеспечивает сбор Листов фиксации результатов от судей и Протоколов объективного контроля от оператора наземных средств (КДП, МКДП) сбора информации и логирования, проверку их комплектности, полноты заполнения и передает документы Куратору Испытаний для верификации результатов Экспертной комиссией.

14.7. После получения от Главного судьи Испытаний документов Куратор Испытаний обеспечивает их экспертное рассмотрение и верификацию результатов путем составления Акта верификации результатов, подписываемых всеми членами Экспертной комиссии, проводившими верификацию.

14.8. После составления Акта верификации результатов Главный судья обеспечивает подготовку Протокола Испытаний,

14.9. После подготовки Протокола испытаний в Секретариат испытаний приглашаются Руководителем команды, Командиром БВС для ознакомления с результатами испытаний, демонстрации зафиксированных средствами объективного контроля нарушений при необходимости.

14.10. Протокол испытаний подписывается Главным судьей Испытаний, Куратором Испытаний, Руководителем команды, Командиром БВС и передается Куратором испытаний в Оргкомитет в комплекте с Актом верификации результатов, оригиналами Листов фиксации результатов и Протоколов объективного контроля.

15. Средства объективного контроля

В целях объективного контроля и обеспечения равенства условий для всех Участников на Испытаниях используются следующие технические средства, обязательные к применению каждой Командой:

15.1. Комплекс средств независимого наблюдения и фиксации траекторных параметров полета БВС

15.1.1. Бортовые средства независимого наблюдения АЗН-В/Б, обеспечивающие передачу в эфир информации о собственном местоположении и траекторных параметрах полета БВС со следующими характеристиками:

Таблица № 9 «Средства бортовые»

Параметр	Значение	Примечания
Возможность наблюдения в классе G	Да	Логирование информации осуществляется на наземной станции
Используемые линии передачи данных, одобренные ИКАО	VDL mode4, 1090 ES	
Рабочий диапазон частот	135...137 МГц 1090 МГц	Радиус действия (при наличии прямой радиовидимости): до 100 км
Минимальный период рассылки координатной информации	1 сек	
Источник получения координатной информации	Бортовой или встроенный ГНСС приемник	Программное или механическое переключение при монтаже модуля
Среднеквадратичное отклонение от траектории координат воздушного судна по вертикали при высоте полета 10-150 м	Не более 30 м	
Среднеквадратичное отклонение от траектории координат воздушного судна по горизонтали при высоте полета 10-150 м.	Не более 15 м	
Габариты	Не более 300 мм	По сумме измерений трех сторон
Масса	Не более 300 гр.	
Питание	9-16 В	Питание от бортового источника
Потребляемая мощность	не более 10 Вт	
Прием информации о достоверности и целостности спутникового сигнала дифференциальных поправок от	Да	С возможностью перенаправления полученной информации на

Параметр	Значение	Примечания
локальной контрольно-корректирующей станции		бортовой приемник через встроенный интерфейс или путем вещания через внешнюю антенну
Возможность программной установки позывного, 24-битного кода с регистрационным/учетным номером воздушного судна, идентификатора вида (категории) БВС.	Да	

15.1.2. Наземные средства независимого наблюдения, записи и отображения получаемой информации со следующими характеристиками:

Таблица № 10 «Средства наземные»

№	Функция	Средство, характеристика
1	Измерение общего времени выполнения полета БВС от команды руководителя полетов «Старт» до команды КБВС «Полет завершен»	Система единого времени, синхронизированная по сигналам ГНСС с национальной шкалой координированного времени Российской Федерации UTC(SU), обеспечивающая функцию выдачи информации о текущем значении даты и времени. Часы авиационные механические. Средство логирования.
2	Запись переговоров по радиосвязи членов Внешнего экипажа, Судей и Руководителя полетов с привязкой ко времени	Средства радиосвязи. Система единого времени. Средство логирования.
3	Измерение количества пройденных Сегментов полета, для расчета общей пройденной дистанции	Приемная станция АЗН-В. Средства логирования. Фиксация судьями с помощью отметок в протоколе.
4	Измерение фактических траекторных параметров полета на маршруте	Приемная станция АЗН-В. Средства логирования

№	Функция	Средство, характеристика
5	Запись траекторных параметров полета БВС с привязкой по времени	Средство логирования траекторных параметров БВС. Система единого времени
6	Фиксация последовательности прохождения поворотных пунктов маршрута	Приемная станция АЗН-В. Средства логирования
7	Фиксация последовательности посадок на посадочных площадках	Приемная станция АЗН-В. Средства логирования

15.2. Наземные средства видеофиксации и видеомониторинга

15.2.1. Для фиксации событий при Испытаниях применяется комплекс видео-фиксации, обеспечивающий:

- видеофиксацию работы внешнего экипажа БВС на стартовой Посадочной площадке;
- видеофиксацию работы Помощников на погрузке на Посадочных площадках;
- видеофиксацию отклонения БВС при посадках;
- видеофиксацию факта грубого нарушения требований безопасности членами Команд.

15.2.2. При необходимости членами Судейской коллегии, Экспертной комиссии, иными должностными лицами конкурса могут быть использованы личные портативные средства фото-видеофиксации, информация которых может приниматься в качестве доказательств зафиксированных событий.

15.3. Наземные средства весового контроля

15.3.1. Для проведения контрольного взвешивания груза в составе наземных средств измерений применяются контрольные весы электронные бытовые.

15.4. Средства объективного измерения и отображения единого времени со следующими характеристиками:

15.4.1. Система единого времени Конкурсной площадки обеспечивает средства наблюдения и логирования единым значением всемирного координированного времени (UTC).

15.4.2. Система единого времени обеспечивает индикацию текущего времени и ввод сигналов единого времени в синхронизируемые технические средства измерений и логирования.

15.4.3. Дополнительно к системе единого времени общее время выполнения Конкурсной задачи Командой измеряется Судейской коллегией с применением часов авиационных механических типа АЧС-1К или АЧС-1В.

15.5. Средства объективного контроля и отображения метеоинформации со следующими характеристиками:

15.5.1. Средства объективного контроля и отображения метеоинформации обеспечивают измерение, регистрацию метеоинформации в целях принятия решений о допустимости условий для проведения Пробного облета №2 и Конкурсного полета.

Таблица № 11 «Средства метеообеспечения»

№	Средство метеообеспечения	Характеристика
1	Температурный профилемер	измерение профиля температуры до высоты 200 метров
		прогнозирования туманов, обледенения и ледяного дождя в районе полетов
2	Анеморумбометр из состава автоматической метеостанции	измерение скорости приземного ветра в районе стартовой площадки на высоте до 10,5 метров
3	Профилومتر лидарный ветровой	измерение параметров ветра на высотах от 50 до 150 метров
		определения наличия сильного сдвига ветра и зон турбулентности на высоте до 50 метров
4	Датчик атмосферных осадков из состава автоматической метеостанции	определение наличия сильных осадков в районе стартовой площадки
5	Датчик ВНГО из состава автоматической метеостанции	определение высоты нижней границы облаков
6	Датчик МДВ из состава автоматической метеостанции	определение метеорологической дальности видимости в районе стартовой площадки
7	Метео-радиолокационный комплекс	определение наличия зон турбулентности
		определение зон вертикальных и горизонтальных сдвигов ветра

№	Средство метеобеспечения	Характеристика
		определение и классификация осадков и связанных с ними опасных метеорологических явлений
		определение интенсивности осадков
8	Средство логирования метеопараметров, система единого времени	запись фактических метеопараметров и динамики их изменения с привязкой ко времени

15.6. Средства отображения информации со следующими характеристиками:

15.6.1. К средствам отображения информации относятся табло, мониторы, дисплеи, располагаемые на Конкурсной площадке, предоставляющие общую информацию о процессе выполнения Конкурсной задачи для Судейской коллегии, Экспертной комиссии, Внешнего экипажа БВС и гостей Конкурса.

Таблица № 12 «Средства отображения информации»

№	Функция	Средство
1	Отображение общего времени выполнения задания	Экран с отображением отсчета времени выполнения задания
2	Отображение положения БВС на маршруте	Экран с отображением Маршрута полета и фактического местоположения БВС
3	Отображение метеоусловий в Полетной зоне	Экран с отображением текущих метеоусловий в Полетной зоне
4	Отображение видео с борта БВС в реальном режиме времени (при возможности Команды)	Экран трансляции видео с борта БВС

15.7. Допускается попеременное отображение на одном экране различных параметров Испытаний, указанных в таблице №12 «Средства отображения информации» с продолжительностью отображения каждого параметра не менее 10 секунд для нормального восприятия информации человеком.

16. Алгоритм определения результатов

16.1. Определение результатов Испытаний продукта разработки Команд проводится в порядке и по критериям, согласно следующей таблицы:

Таблица № 13 «Алгоритм»

№	Критерий	Формула	Метод расчета
1	Пройденная за время выполнения Конкурсной задачи дистанция по маршруту	$\text{Балл}_д = L_{\phi}$	L_{ϕ} – Фактическая длина маршрута, равная сумме расчетных дистанций пройденных сегментов полета между Посадочными площадками, км.
2	Время, затраченное Командной на выполнение конкурсной задачи	$\text{Балл}_в = T_p - T_{\phi}$, где $T_p = (L_{\phi} * 12) / 10$	T_p – время выполнения конкурсной задачи расчетное в соответствии с требованиями Приложения №1 к Конкурсному заданию, мин, T_{ϕ} – время выполнения конкурсной задачи фактическое по результатам измерения средствами объективного контроля, мин. Превышение лимита времени, определенного в соответствии с Конкурсным заданием, как 120 минут на каждые 100 км пройденного маршрута, приводит к уменьшению начисленного балла за критерий времени.
3	Масса перевезенного груза	$\text{Балл}_м = \sum M_{зi} - \sum M_{уi} * 6$, где $\sum M_{уi} = (\sum M_{зi} - \sum M_{вi})$	$\sum M_{зi}$ – общая масса груза, загруженного в БВС на каждой посадочной площадке, кг; $\sum M_{вi}$ – общая масса груза, выгруженного из БВС на каждой посадочной площадке, кг; $\sum M_{уi}$ – общая масса груза, утраченная при перевозке, кг.
4	Количество успешных срабатываний системы DAA	$\text{Балл}_{d1} = \sum DAA_{уi} * 50$	$\sum DAA_{уi}$ – количество успешных срабатываний системы DAA

№	Критерий	Формула	Метод расчета
Начисление штрафных баллов			
5	Количество выходов длительностью не более 30 секунд БВС из Основной в Буферную область полета	Балл_{ом} = ΣO_i*10	ΣO _i – общее количество отклонений БВС от маршрута полета. За каждое отклонение начисляется 10 штрафных баллов.
6	Количество выходов шасси БВС за Зону приземления и отрыва Площадки	Балл_{вш} = ΣB_i*10	ΣB _i – общее количество выходов шасси БВС за Зону приземления и отрыва. За каждый выход начисляется 10 штрафных баллов.
7	Не прибытие БВС на динамически назначенную Посадочную площадку	Балл_{мз1} = ΣMЗO_i*50	ΣMЗO _i - количество ошибок прибытия БВС на динамически назначенную Посадочную площадку
8	Встречное БВС не отображено на устройстве отображения ПДУ	Балл_{вб} = ΣK_i*20	ΣK _i – общее количество встречных БВС за вычетом числа отобразившихся на ПДУ
9	Осуществление технического обслуживания БВС	Балл_{то} = ΣTO_i*5	ΣTO _i – общее количество эпизодов технического обслуживания БВС на Посадочной площадке во время промежуточной посадки. За каждый факт ТО начисляется 5 штрафных баллов.
10	Отсутствие срабатываний автоматической системы ДАА, корректировка Внешним экипажем пространственного положения БВС	Балл_{d2} = ΣДААО_i*50	ΣДААО _i – количество отсутствующих срабатываний системы ДАА

№	Критерий	Формула	Метод расчета
	при уклонении от опасного сближения		
Критерии дисквалификации Команды			
11	Выход БВС в Запретную область полета		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется.
12	Выход Шасси БВС в Запретную зону Посадочной площадки 10x10 м.		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется.
13	Вход члена Команды в Буферную зону площадки в момент приземления БВС или при включенном двигателе без разрешения судьи		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется.
14	Авиационное происшествие с БВС на Посадочной площадке при взлете или приземлении и наличии сопутствующего ущерба		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется
15	Попытка влияния на полеты и результаты команды соперника, преднамеренное негативное влияние на безопасность полетов, например, преднамеренное нарушение целостности навигационного поля, вмешательство в управление БВС по каналу С2		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется
16	Факт корректировки Внешним экипажем БВС его пространственного положения при прохождении Маршрута за исключением уклонения от опасного сближения (№ 10 Таблицы 13)		При фиксации события результат Команды не засчитывается, вторая попытка не предоставляется
ИТОГОВЫЙ БАЛЛ:			Расчет в Секретариате испытаний по предоставлению всех судейских листов фиксации результатов и протоколов объективного контроля
ИБ= Балл_д + Балл_в + Балл_м + Балл_{д1} - Балл_{ом} - Балл_{вш} - Балл_{вб} - Балл_{то} - Балл_{д2} – Балл_{мз1}			

16.2. Пункты 7 и 9 подлежат применению только в рамках Сателлита №2, Сателлита №3 и Финальных испытаний.

16.3. Пункты 4, 8 и 10 Таблицы №13 подлежат применению только в рамках Сателлита №3 и Финальных испытаний.

16.4. Расчетный Маршрут между Посадочными площадками одинаков для всех Команд в рамках одного Конкурса отдельных заданий или Финальных испытаний.

17. Квалификационный этап

17.1. Квалификационным этапом Конкурса для допуска на Финальные испытания является Конкурс отдельных заданий №5.

17.2. Критерием прохождения квалификационного этапа является выполнение комплексного задания Квалификационного этапа Конкурса не ниже следующих значений:

Таблица № 14 «Квалификационные требования»

№	Параметр	Значение
1	Пройденная дистанция по Маршруту	Более 250 км (9 и более сегментов полета)
2	Общая масса загруженного на БВС груза	Более 270 кг (9 и более грузов по 30 кг)
3	Общее число успешных срабатываний системы DAA	Более 30% от числа встречных БВС

17.3. В соответствии с Конкурсным заданием минимальной пройденной дистанцией по Маршруту, необходимой для Успешного участия в испытаниях, является дистанция протяженностью не менее 30% от дистанции, определенной для конкретного Конкурса отдельных заданий.

17.4. В соответствии с Конкурсным заданием минимальной общей массой загруженного на БВС груза, необходимой для Успешного участия в испытаниях, является 30% от суммарной массы груза на всех сегментах полета. Значение массы перевозимого груза на каждом Сегменте для каждого Конкурса отдельных заданий определено в Приложении №1 Конкурсного задания.

18. Критерии частичного преодоления

18.1. В ходе Финальных испытаний может быть достигнуто частичное преодоление Технологического барьера, допускающее признание Команды победителем или призером Конкурса в зависимости от результатов других Команд.

18.2. Критерием частичного преодоления Технологического барьера является выполнение комплексного задания Финальных испытаний не ниже следующих значений:

Таблица № 15 «Критерии частичного преодоления»

№	Параметр	Значение
1	Пройденная дистанция по Маршруту	Не менее 700 км (из расчета не менее 28 сегментов полета по 25 км)
2	Общая масса загруженного на БВС груза	Не менее 1400 кг (из расчета не менее 28 загрузок по 50 кг)
3	Общее число успешных срабатываний системы DAA	Не менее 70% от числа встречных БВС
4	Длительность выполнения Конкурсной задачи	Не превышает лимит из расчета 120 минут на каждые 100 километров фактически пройденного Маршрута

19. Метеоусловия конкурса

19.1. Следующие параметры принимаются допустимыми для проведения Испытаний в рамках Конкурса.

Таблица № 16 «Допустимые метеорологические условия»

№	Параметр	Значение
1	Температура воздуха на высотах до 150 метров	- 20 ⁰ С ... + 35 ⁰ С
2	Скорость ветра приземного в районе стартовой площадки на высоте до 10 метров: - для периода осреднения 10 минут (в соответствии со сводками METAR/SPECI) - порывы ветра	менее 12 м/с менее 17 м/с
3	Скорость ветра на высоте полета БВС от 50 до 150 метров (осредненный на интервале 10 мин.)	менее 20 м/с

№	Параметр	Значение
4	Отсутствие сильной болтанки (турбулентности) на высотах от 50 до 200 метров	кубический корень из EDR менее 0,4 м ^{2/3} /с *
5	Высота нижней границы облаков	не менее 150 м
6	Метеорологическая дальность видимости	более 200 м
7	Отсутствие сдвига ветра на высоте до 50 метров: - вертикального - горизонтального	менее 4 м/с на 30 м менее 4 м/с на 600 м
8	Отсутствие грозы, града, сильного ливневого дождя в районе полетов	количество жидких осадков менее 30 мм за период времени не более 1 ч
9	Отсутствие зоны обледенения на высотах от 0 до 200 метров	расчет на основе измерения температуры на высоте нижней границы облаков

*) В соответствии с Приложением 3 ИКАО турбулентность измеряется в единицах кубического корня из скорости затухания вихря (EDR) с размерностью – м^{2/3}/с.

19.2. Рассмотрение прогноза погоды и оценка ожидаемой метеобстановки в день полетов проводится Руководителем полетов, КБВС и Главным судьей соревнований перед выполнением Пробного облета №2 с целью принятия решения о возможности проведения Испытаний.

19.3. Фактическая метеорологическая обстановка запрашивается КБВС у Руководителя полетов средствами голосовой связи перед Пробным облетом №2 и Конкурсным полетом после доклада о готовности произвести взлет.

19.4. Сведения о текущих метеоусловиях при проведении полетов обновляются не реже 1 раза в 15 минут и доводятся Руководителем полетов до Командира БВС по запросу средствами голосовой связи.

19.5. В случае выхода одного из параметров атмосферы за допустимое значение во время полета БВС Руководитель полетов извещает об этом КБВС. При этом КБВС принимает решение о возможности продолжения полета до очередной Посадочной площадки и докладывает об этом Руководителю полетов и Главному судье.

19.6. В случае невозможности безопасного завершения полета и выполнения посадки на очередной Посадочной площадке в соответствии с маршрутом полета КБВС принимает решение о выполнении немедленной посадки

на Резервную площадку с докладом Руководителю полетов и Главному судье соревнований принятого решения и факта выполнения посадки.

20. Навигационная и помеховая обстановка, частотный спектр

20.1. С целью выполнения точной автоматической посадки на Посадочной площадке без применения дублирующих ПДУ Команда имеет право оборудовать Посадочные площадки необходимыми автономными техническими средствами, размещаемыми в Буферной зоне Посадочной площадки.

20.2. Контроль целостности навигационного поля ГНСС на Конкурсной площадке не производится. Любое нарушение навигационной обстановки, в том числе приведшее к критическим отклонениям БВС от установленного Маршрута, не является основанием для предоставления Команде второй попытки.

20.3. Результаты траекторных измерений при полете БВС к очередной Посадочной площадке в условиях нарушения целостности навигационного поля ГНСС не учитываются при определении Судейской коллегией величины штрафов за нарушение правил эшелонирования.

20.4. Ответственность за использование Командой частотного спектра при работе радиоэлектронных средств БАС и связанных с ней дополнительных устройств, за исключением бортовых средств независимого наблюдения и траекторных измерений параметров полета БВС лежит на Участнике, интересы которого представляет Команда.

21. Служебные команды и оповещения

21.1. Единые служебные команды и оповещения используются на всех Испытаниях в целях организованности выполнения действий персоналом, Командами и гостями Конкурса, безопасности проведения Испытаний.

21.2. Единые служебные команды и оповещения подлежат обязательному исполнению в соответствии с таблицей №17.

21.3. Сопутствующее специальное техническое обеспечение для работы Команд и специалистов на Конкурсной площадке во время испытаний включает в себя радиостанции, портативные средства видео- и/или фото- фиксации.

Таблица № 17 «Служебные команды и оповещения»

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
[1]	БОРТ №__ АВАРИЯ	Командир БВС, Рация	Руководитель полетов	Подается многократно до подтверждения приема в случае

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
				возникновения угрозы падения БВС в непосредственной близости от места размещения людей на Конкурсной площадке
[2]	ВНИМАНИЕ ПЛОЩАДКА №__ ВОЗДУХ	Руководитель полетов, Рация, Громкая связь	Все лица на Конкурсной площадке	<p>Подается многократно в случае получения команды [1] или самостоятельной оценки угрозы падения БВС.</p> <p>Все участники Испытаний, члены Команд и должностные лица Организаторов принимают все возможные меры по минимизации ущерба от падения БВС в непосредственной близости от места размещения людей на Конкурсной площадке.</p>
[3]	ВРЕМЯ ПАУЗА	Руководитель полетов, Рация, Громкая связь	Командир БВС Главный судья испытаний	<p>Главный судья останавливает таймер единого времени и фиксирует его показания в Судейском листе фиксации результатов.</p> <p>Внешний экипаж производит посадку БВС на ближайшей Посадочной площадке в режиме дистанционного пилотирования.</p>

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
[4]	ВРЕМЯ СНЯТЬ ПАУЗУ	Руководитель полетов, Рация, Громкая связь	Командир БВС Главный судья испытаний Куратор Испытаний	Главный судья включает таймер единого времени и фиксирует его показания в Судейском листе фиксации результатов. Внешний экипаж выдает команду БВС на продолжение Маршрутного задания.
[5]	ВРЕМЯ СТАРТ	Руководитель полетов, Рация, Громкая связь	Командир БВС Главный судья испытаний Куратор Испытаний	Подается точно в момент наступления времени начала выполнения Конкурсной задачи, назначенного Команде. Внешний экипаж БВС приступает к выполнению конкурсной задачи. Главный судья включает одновременно таймер единого времени и часы авиационные механические.
[6]	ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ	Любое должностное лицо на площадке, Рация,	Руководитель полетов Главный судья испытаний	Подается многократно до подтверждения приема при обнаружении и фиксации обстоятельства дисквалификации. При получении оповещения о дисквалификации Команды Руководитель

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
				полетов отдает команду [8]
[7]	ПОЖАР ПЛОЩАДКА № _ Или ПОЖАР ШАТЕР № __	Любое должностное лицо на площадке, Рация, Громкая связь	Пожарный пост	<p>Подается многократно до подтверждения приема при угрозе возгорания (замыкание электросети, тление, задымление, открытый огонь и т.п.). Номер в сообщении указывает номер ближайшей Посадочной площадки, здания или шатра, к которому должна следовать пожарная бригада.</p> <p>Представители Организаторов обязаны принять все меры для подачи визуальных и звуковых сигналов бригаде для быстрого поиска места. Освободить доступ бригаде к месту происшествия.</p>
[8]	ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТ	Руководитель полетов, Рация	Командир БВС	<p>Подается многократно до подтверждения приема в случае критического отклонения БВС от маршрута полета.</p> <p>Внешний экипаж прекращает выполнение конкурсной задачи и производит посадку БВС на ближайшей Посадочной площадке в режиме</p>

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
				дистанционного пилотирования, осуществляет выключение двигателя БВС.
[9]	МЕДИЦИНА ПЛОЩАДКА № __ Или МЕДИЦИНА ШАТЕР № __	Любое должностное лицо на площадке, Рация, Громкая связь	Медицинский пост	Подается многократно до подтверждения приема при необходимости оказания медицинской помощи человеку. Номер в сообщении указывает номер ближайшей Посадочной площадки, здания или шатра, к которому должна следовать медицинская бригада. Представители Организаторов обязаны принять все меры для подачи визуальных и звуковых сигналов бригаде для быстрого поиска места. Освободить доступ бригаде к месту происшествия.
[10]	ОСВОБОДИТЬ ПЛОЩАДКУ	Руководитель полетов, Рация, Громкая связь	Командир БВС	Подается после получения сообщения Главного судьи о завершении любых действий Судейской коллегии и Экспертной комиссии на Посадочной площадке после приземления БВС по завершении

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
				выполнения Конкурсной задачи. Команда обеспечивает транспортировку БАС в назначенную Техническую зону.
[11]	ПОЛЕТ ЗАВЕРШЕН	Командир БВС, Рация	Руководитель полетов Главный судья испытаний Куратор Испытаний	Подается многократно до подтверждения приема. Главный судья выключает таймер единого времени и фиксирует его показания в Судейском листе фиксации результатов.
[12]	ПРОБНЫЙ ОБЛЕТ РАЗРЕШЕН	Руководитель полетов, Рация	Командир БВС Главный судья испытаний Куратор Испытаний	Внешний экипаж БВС приступает к выполнению пробного облета №2. Руководитель полетов и Главный судья засекают время 60 минут на выполнение пробного облета №2.
[13]	НАЧАТЬ ПОДГОТОВКУ	Руководитель полетов, Рация	Командир БВС Главный судья испытаний Куратор Испытаний	Подается за 30 минут до времени начала выполнения Конкурсной задачи, назначенного Команде или Подается сразу после остановки двигателей БВС после пробного облета №2 По команде Внешний экипаж БВС приступает

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
				к подготовке или Конкурсного полета. Руководитель полетов и Главный судья засекают время 30 минут на подготовку.
[14]	ГОТОВИТСЯ ПОСАДКА ПЛОЩАДКА № __	Судья на Посадочной площадке	Руководитель полетов Командир БВС	Подается многократно до подтверждения приема в целях привлечения внимания Судьи на ПДУ и члена экспертной комиссии к действиям экипажа.
[15]	ПОМЕХА НА ПЛОЩАДКЕ № __		Руководитель полетов Командир БВС Главный судья	Подается многократно до подтверждения приема в целях информирования РП и КБВС об особом случае. По команде Судьи на площадке совместными действиями с Помощником на погрузке предпринимаются меры по устранению помехи. При неустранимой помехе Судьей на площадке дается команда о приостановке испытаний.
[16]	ПЛОЩАДКА № __ ПОМЕХА УСТРАНЕНА		Руководитель полетов Командир БВС	Подается многократно до подтверждения приема в целях информирования РП и КБВС об устранении особого случая.

№	Команда, оповещение	Источник, средство	Получатель	Действие
			Главный судья	

21.4. Команда [11] «Полет завершен» может быть подана Командиром БВС только после приземления БВС на Посадочной площадке, после которой полет БВС не будет продолжен, после извлечения перевозимого груза и его размещения Помощником на погрузке на месте хранения груза.

22. Дисквалификация Команд

22.1. По решению Оргкомитета Команда может быть дисквалифицирована по основаниям, изложенным в Статье 6 Конкурсного задания, а также по следующим:

22.1.1. В БАС, представленной Командой на Испытания, использованы узлы или агрегаты, не совпадающие с продемонстрированными Экспертной комиссии при Выездной проверке и не имеющие подтверждения по уровню локализации для оценки соответствия БАС установленному пороговому значению допуска на Испытания.

22.1.2. Осуществлена попытка проноса топливных смесей и/или заправки БВС топливными смесями в Технической зоне Команд.

22.1.3. Осуществлена попытка включения двигателя внутреннего сгорания БВС в Технической зоне Команд.

22.1.4. Зафиксирован любым представителем Оргкомитета и любым способом прецедент использования открытого огня, любое курение, проведение технических работ, связанных с образованием искр в любом из стационарных или временных помещений Конкурсной площадки, использование открытого огня, любое курение вне мест на Конкурсной площадке, где такие действия разрешены.

22.1.5. Зафиксирована любым представителем Оргкомитета и любым способом попытка влияния на целостность навигационного поля ГНСС или установление радиопомех на Конкурсной площадке, иное преднамеренное негативное влияние на безопасность полетов.

22.1.6. Зафиксирован средствами объективного контроля выход БВС в Запретную область полета в течение более чем 30 секунд.

22.1.7. Зафиксирован судьей на Посадочной площадке и средствами видеоконтроля выход шасси БВС за пределы периметра 10x10 метров Посадочной площадки.

22.1.8. Зафиксирован судьей на Посадочной площадке и средствами видеоконтроля выход из Зоны ожидания члена Команды в сторону Посадочной

площадки в момент приземления БВС или при включенном двигателе без разрешения судьи.

22.1.9. Зафиксирован разлив членами Команды ГСМ на Посадочной площадке при проведении подготовки к полету или промежуточной посадке.

22.1.10. Зафиксирован судьей на ПДУ факт корректировки Внешним экипажем БВС его пространственного положения при прохождении Маршрута за исключением уклонения от опасного сближения.

22.1.11. Выявлены иные действия членов Команды, создающие угрозу жизни, здоровью, имуществу третьих лиц.

22.1.12. Действиями членов Команды причинен ущерб имуществу и/или техническим средствам, используемым Организаторами при проведении Испытаний.

22.2. При наступлении любого из оснований дисквалификации Команды на Конкурсной площадке должностное лицо, обнаружившее факт нарушения, информирует об этом Руководителя Полетов и Главного судью командой [6] «Дисквалификация».

22.3. Должностное лицо, обнаружившее обстоятельство дисквалификации, обязано предоставить в Оргкомитет Акт о нарушении, либо, руководствуясь существом нарушения, произвести соответствующую отметку в Листе фиксации результатов, а также представить доказательства, позволяющие однозначно установить событие.

22.4. Решение о дисквалификации принимается Оргкомитетом коллегиально в присутствии Руководителя команды, и, при необходимости, приглашения Оргкомитетом иных лиц для установления обстоятельств.

22.5. Решение о дисквалификации может быть принято Оргкомитетом, в том числе, после успешного выполнения Командой Конкурсной задачи, если о влекущем дисквалификацию событии стало известно позже по результатам изучения объективной информации.

22.6. Решение о дисквалификации оформляется Протоколом рассмотрения нарушения, подписываемый представителем Оргкомитета от Оператора, Главным судьей испытаний, Руководителем Экспертной комиссии.

23. Вторая попытка

23.1. В следующих случаях Команде может быть предоставлена вторая попытка выполнения Конкурсной задачи:

23.1.1. Зафиксирован средствами объективного контроля во время Конкурсного полета БВС выход параметров атмосферы за предельные значения, указанные в Таблице № 16 «Метеоусловия».

23.1.2. Зафиксирован средствами объективного контроля во время подготовки БВС к Конкурсному полету на Посадочной площадке выход параметров атмосферы за предельные значения, указанные в Таблице № 16 «Метеоусловия», сроком более чем на 2 часа.

23.1.3. Работоспособность БАС и ее элементов была нарушена на Посадочной площадке, либо на высоте не более 10 м над ней под воздействием сил природного или техногенного характера.

23.1.4. Полет БВС был прекращен под влиянием опасных погодных явлений, указанных в Приложении №10 «Типовой перечень и критерии опасных метеорологических явлений».

23.2. Вторая попытка предоставляется Команде Оргкомитетом в дополнительный день Испытаний не позже 30 календарных дней от даты совершения первой попытки.

24. Основания приостановки Испытаний

24.1. Решением Руководителя полетов выполнение Конкурсной задачи может быть приостановлено до возобновления в следующих случаях:

24.1.1. Зафиксирован средствами объективного контроля во время подготовки БВС к полету на Посадочной площадке выход параметров атмосферы за предельные значения.

24.1.2. Командиром БВС принято решение о прекращении полета по причине выхода параметров атмосферы за предельные значения во время Конкурсного полета БВС.

24.1.3. Зафиксировано средствами наблюдения Конкурсной площадки появление Воздушного судна-нарушителя в Полетной зоне.

24.1.4. Зафиксирована визуально в районе Посадочных площадок на этапе взлета/посадки БВС членами Судейской коллегии, Экспертной комиссии, Руководителем полетов Орнитологическая помеха, явно требующая вмешательства Внешнего экипажа БВС в управление с целью предотвращения возможных авиационных происшествий и Командиром БВС принято решение о прекращении полета по причине необходимости вмешательства Внешнего экипажа БВС в управление на этапе взлета или посадки с целью уклонения от столкновения с Орнитологической помехой во время Конкурсного полета БВС.

24.1.5. Внезапное ухудшение здоровья члена Команды, выполняющего функции КБВС, Внешнего пилота БВС или помощника на погрузке не являются обстоятельством для приостановки испытаний или предоставления Команде второй попытки. При наступлении указанного обстоятельства Команда имеет право замены выбывшего члена Команды на иное лицо из числа заявленных и допущенных к соответствующей функции членов Команды.

25. Порядок приостановки Испытаний

25.1. При наступлении обстоятельств, указанных в п. 24.1.1.

25.1.1. Руководитель полета сообщает Командиру БВС и должностным лицам Конкурса об ожидании метеоусловий.

25.1.2. Приостановка Испытаний по указанным обстоятельствам допускается не более, чем на 2 часа.

25.1.3. Не менее, чем за 30 минут Руководитель полетов сообщает о начале повторной подготовки к полету.

25.2. При наступлении обстоятельств, указанных в п. 24.1.2.

25.2.1. Командир БВС сообщает Руководителю полетов о решении прекратить полет по метеоусловиям.

25.2.2. Экипаж БВС обеспечивает выполнение Конкурсной задачи до следующей назначенной Посадочной площадки.

25.2.3. Судья на площадке отдает Главному судье и Руководителю полетов команду [3] «Время пауза» в момент касания шасси БВС на Посадочной площадке с соблюдением все условий Конкурсного задания и Технического регламента. Груз не извлекается, никакое обслуживание БВС не производится.

25.2.4. По факту восстановления допустимых метеоусловий Руководитель полетов дает команду [13] «Начать Подготовку» с 30-минутным обратным отсчетом. Груз не извлекается, никакое обслуживание БВС не производится.

25.2.5. По истечении времени подготовки, или по докладу Командира БВС о готовности Руководитель полетов отдает команду [5] «Время старт», после которой Команда может приступить к продолжению выполнения Конкурсной задачи.

25.3. При наступлении обстоятельств, указанных в п. 24.1.3.

25.3.1. Руководитель полетов дает первичное оповещение Командиру БВС о наличии Воздушного судна-нарушителя в Полетной зоне.

25.3.2. Судья на площадке отдает Главному судье и Руководителю полетов команду [3] «Время пауза» в момент получения рапорта КБВС на прекращение полета.

25.3.3. Экипаж БВС обеспечивает немедленное приземление БВС на ближайшей Посадочной или Резервной площадке. Груз не извлекается, необходимое обслуживание БВС разрешается.

25.3.4. По факту восстановления воздушной обстановки Руководитель полетов дает команду [13] «Начать Подготовку» с 30-минутным обратным отсчетом.

25.3.5. По истечении времени подготовки, или по докладу Командира БВС о готовности Руководитель полетов отдает команду [5] «Время старт», после которой Команда может приступить к продолжению выполнения Конкурсной задачи.

25.4. При наступлении обстоятельств, указанных в п. 24.1.4.

25.4.1. Руководитель полетов, Главный судья, Куратор Испытаний дают первичное оповещение Командиру БВС о наличии орнитологической помехи. Командир БВС сообщает Руководителю полетов о решении прекратить полет по орнитологии или продолжить Испытания.

25.4.2. Судья на площадке отдает Главному судье и Руководителю полетов команду [3] «Время пауза» в момент получения рапорта КБВС на прекращение полета.

25.4.3. Экипаж БВС обеспечивает немедленное приземление БВС на ближайшей Посадочной или Резервной площадке. Груз не извлекается, необходимое обслуживание БВС разрешается.

25.4.4. По факту восстановления орнитологической обстановки Руководитель полетов дает команду [13] «Начать Подготовку» с 30-минутным обратным отсчетом.

25.4.5. По истечении времени подготовки, или по докладу Командира БВС о готовности Руководитель полетов отдает команду [5] «Время старт», после которой Команда может приступать к продолжению выполнения Конкурсной задачи.

26. Особые случаи

26.1. Для единообразного отражения в документации в рамках конкурса применяется единая кодификация особых случаев.

26.2. В рамках конкурса к особым случаям относятся, но не ограничиваются:

Код события	Описание особого случая
ОС1	Возгорание на Конкурсной площадке.
ОС2	Возгорание БВС или оборудования на Посадочной площадке.
ОС3	Возгорание ГСМ в месте складирования и при проведении заправки.
ОС4	Разрушение конструкции БВС на Посадочной площадке до момента отрыва (начала полета).
ОС5	Получение травм человеком от подвижных частей БВС на посадочной площадке.
ОС6	Пожар на пункте дистанционного управления БВС.
ОС7	Критический отказ в пункте дистанционного управления.

Код события	Описание особого случая
ОС8	Травма или внезапное ухудшение здоровья члена внешнего экипажа.
ОС9	Пожар на борту БВС в полёте.
ОС10	Отказ двигателя (двигателей) БВС.
ОС11	Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности БВС.
ОС12	Отказ возможности контроля и управления БВС по линии С2 (Критический отказ в пункте дистанционного управления при полете БВС).
ОС13	Отказ системы (систем) БВС, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной немедленной посадке.
ОС14	Попадание БВС в опасное метеорологическое явление.
ОС15	Появление другого ВС-нарушителя в районе выполнения полетов.
ОС16	Отказ средств локальной навигации на Посадочной площадке.
ОС17	Вынужденная посадка БВС вне Полетной зоны.
ОС18	Критическое отклонение БВС от траектории полета с выходом в Запретную область полета.
ОС19	Отключение электроэнергии на Конкурсной площадке.
ОС20	Отказ системы видеофиксации на Посадочной площадке.
ОС21	Отказ системы единого времени.
ОС22	Отказ приемной станции АЗН-В и системы логирования.
ОС23	Отказ бортового компонента АЗН-В/Б.
ОС24	Отказ оборудования метеобеспечения.
ОС25	Потеря голосовой радиосвязи.
ОС26	Появление помехи на Посадочной площадке

27. Действия в особых случаях на Конкурсной площадке и в Полетной зоне

Код события	Требуемые действия
ОС1	Возгорание на Конкурсной площадке.
	При возникновении пожара в Технической зоне команд, Зоне судей, Зоне Организаторов, либо в другой зоне Конкурсной площадки первый, обнаруживший возгорание, обязан немедленно доложить Организаторам, провести эвакуацию людей из зоны. Ликвидацию возгорания в зоне Конкурсной площадки осуществляет персонал службы пожарной охраны, присутствующий на Конкурсной площадке.
ОС2	Возгорание БВС или оборудования на Посадочной площадке.
	При возгорании БВС или оборудования на Посадочной площадке КБВС обязан осуществить аварийное выключение двигателя(й) БВС, а также экстренную остановку подвижных частей БВС (при технической возможности). После остановки подвижных частей БВС первичную ликвидацию проводит представитель Конкурсной площадки со средством пожаротушения, а окончательную ликвидацию персонал службы пожарной охраны, присутствующий на Конкурсной площадке.
ОС3	Возгорание ГСМ в месте складирования и при проведении заправки.
	<p>При возникновении пожара в месте складирования ГСМ первый, обнаруживший возгорание, обязан немедленно доложить Организаторам. Ликвидацию возгорания в месте складирования ГСМ осуществляет персонал службы пожарной охраны, присутствующий на Конкурсной площадке.</p> <p>При возникновении возгорания при проведении заправки БВС на посадочной площадке участники команды, Судьи и персонал должны немедленно покинуть посадочную площадку. Первичную ликвидацию проводит представитель Конкурсной площадки со средством пожаротушения, а окончательную ликвидацию персонал службы пожарной охраны, присутствующий на Конкурсной площадке. В случае получения ожогов, первую помощь пострадавшим оказывает персонал службы медицинской помощи, присутствующий на Конкурсной площадке.</p>
ОС4	Разрушение конструкции БВС на Посадочной площадке до момента отрыва (начала полета).

Код события	Требуемые действия
	<p>При разрушении БВС на посадочной площадке первичный доступ к БВС получают представители службы пожарной охраны для реализации мер предупреждения возгорания. После доступ возможен представителям команды для осуществления мероприятий по освобождению посадочной площадки и перемещению конструкции БВС в Техническую зону для команд.</p> <p>В случае травмирования людей в результате разрушения конструкции БВС на посадочной площадке первую помощь пострадавшим оказывает персонал службы медицинской помощи, присутствующий на Конкурсной площадке.</p>
ОС5	Получение травм человеком от подвижных частей БВС на посадочной площадке.
	<p>При травмировании человека подвижными частями БВС на посадочной площадке КБВС должен обеспечить аварийное выключение двигателя БВС и экстренную остановку подвижных частей БВС (при технической возможности). Первую помощь пострадавшим оказывает персонал службы медицинской помощи, присутствующий на Конкурсной площадке.</p>
ОС6	Пожар на пункте дистанционного управления БВС.
	<p>При возгорании на ПДУ члены внешнего экипажа обязаны незамедлительно покинуть ПДУ, провести первичную ликвидацию возгорания с помощью средств пожаротушения. Окончательную ликвидацию возгорания осуществляет персонал службы пожарной охраны, присутствующий на Конкурсной площадке.</p>
ОС7	Критический отказ в пункте дистанционного управления
	<p>При выявлении критического отказа в ПДУ и нахождении БВС на земле КБВС обязан незамедлительно доложить Руководителю полетов и выполнить аварийную остановку двигателя БВС. Ликвидация последствий критического отказа на ПДУ в случае нахождения БВС на земле относится к наземному обслуживанию БАС, отчет времени выполнения конкурсного задания при этом не останавливается.</p> <p>Порядок действий при обнаружении критического отказа в ПДУ при полете БВС рассмотрен при наступлении ОС9.</p>
ОС8	Травма или резкое ухудшение здоровья члена внешнего экипажа.

Код события	Требуемые действия
	<p>При травмировании или резком ухудшении здоровья члена внешнего экипажа, КБВС (либо лицо его замещающее) обязан доложить Руководителю полетов и Организаторам, провести замену члена внешнего экипажа на запасного. Первую помощь пострадавшим оказывает персонал службы медицинской помощи, присутствующий на Конкурсной площадке.</p>
ОС9	<p>Пожар на борту БВС в полёте.</p>
	<p>При обнаружении пожара на борту БВС в полете КБВС предпринимает действия, в соответствии с п. 27.2.1. При наличии в конструкции БВС системы пожаротушения КБВС должен применить её сразу после переключения режима управления БВС из автоматического в режим дистанционного пилотирования.</p>
ОС10	<p>Отказ двигателя (двигателей) БВС.</p>
	<p>При отказе двигателя (двигателей) БВС в полете КБВС предпринимает действия, в соответствии с п. 27.2.1. Если аэродинамическая схема БВС позволяет выполнить аварийную посадку в режиме авторотации, который предусмотрен РЛЭ или эквивалентным ему документом, то КБВС предпринимает все меры для её выполнения в режиме дистанционного пилотирования.</p>
ОС11	<p>Потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности БВС.</p>
	<p>При обнаружении потери устойчивости, управляемости или нарушения прочности БВС КБВС предпринимает действия, в соответствии с п. 27.2.1.</p>
ОС12	<p>Отказ возможности контроля и управления БВС по линии С2 (Критический отказ в пункте дистанционного управления при полете БВС).</p>
	<p>При обнаружении потери контроля и управления БВС по линии С2, например при пропадании обновления параметров полета БВС в ПДУ, КБВС незамедлительно докладывает по р/связи РП, действует по командам РП и в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.</p>

Код события	Требуемые действия
ОС13	Отказ системы (систем) БВС, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной немедленной посадке.
	При обнаружении отказа системы (систем) БВС, приводящего к необходимости изменения плана полета, КБВС предпринимает действия, в соответствии с п. 27.2.2.
ОС14	Попадание БВС в опасное метеорологическое явление.
	При высокой вероятности встречи с опасными метеорологическими явлениями на маршруте полета БВС по данным системы метеобеспечения РП дает указания КБВС на выполнение необходимые мер для их обхода в режиме дистанционного пилотирования БВС. При невозможности обхода зоны с опасными метеорологическими явлениями КБВС обязан принять решение о выполнении посадки БВС на ближайшей резервной посадочной площадке, доложить о решении РП, Главному судье с помощью средств р/связи и выполнить вынужденную посадку в соответствии с п. 27.2.2. Порядок приостановки испытаний проводится в соответствии с п. 24 Технического регламента.
ОС15	Появление другого ВС-нарушителя в районе выполнения полетов.
	При появлении в Полетной зоне ВС-нарушителя РП дает команду КБВС на выполнение вынужденной посадки в соответствии с п. 27.2.2. Порядок приостановки испытаний проводится в соответствии с п. 25.3 Технического регламента.
ОС16	Отказ средств локальной навигации на Посадочной площадке.
	При появлении отказа средств локальной навигации на Посадочной площадке и полете БВС по маршруту КБВС принимает решение о возможности безопасного выполнения сегмента полета и осуществления безопасной посадки в условиях отказа средств локальной навигации. КБВС докладывает РП об отказе и о принятом решении. В случае невозможности безопасного завершения полета БВС с посадкой на очередную Посадочную площадку Руководитель полетов назначает новую Посадочную площадку для очередной посадки БВС. Изменение плана полета производится КБВС при зависании БВС в ТП ПП в режиме дистанционного пилотирования.

Код события	Требуемые действия
	<p>При появлении отказа средств локальной навигации на Посадочной площадке и выполнении БВС посадки КБВС докладывает об отказе РП, осуществляет немедленный переход из автоматического в режим дистанционного пилотирования БВС и выполняет посадку БВС в соответствии с п. 27.2.3.</p>
ОС17	<p>Вынужденная посадка БВС вне Полетной зоны.</p>
	<p>При вынужденной посадке БВС вне Полетной зоны КБВС докладывает РП, сообщает координаты выполнения вынужденной посадки и выполняет посадку в соответствии с п. 27.2.2.</p>
ОС18	<p>Критическое отклонение БВС от траектории полета с выходом в Запретную область полета.</p>
	<p>При критическом отклонении БВС от траектории полета с выходом в запретную зону РП дает команду КБВС на прекращение выполнения Маршрутного задания и выполнении посадки на ближайшей Посадочной площадке в режиме ручного пилотирования. КБВС выполняет посадку на Посадочной площадке в соответствии с п. 27.2.3.</p>
ОС19	<p>Отключение электроэнергии на Конкурсной площадке.</p>
	<p>При отключении основной линии электропитания Организаторы с привлечением инженеров на Конкурсной площадке обеспечивают переключение критических потребителей на резервный источник электропитания. При отказе резервного источника электропитания РП подает команду КБВС на безопасное завершение полета по маршруту, исчисление времени выполнения Конкурсного задания приостанавливается. Продолжение процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.</p>
ОС20	<p>Отказ системы видеофиксации на Посадочной площадке.</p>
	<p>При отказе стационарных средств видеофиксации на Посадочной площадке фиксация нарушений и особых случаев осуществляется Судьей на площадке служебными средствами фото- видеофиксации.</p>

Код события	Требуемые действия
	Продолжение процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.
ОС21	Отказ системы единого времени.
	<p>При отказе Системы единого времени хронометраж выполнения Конкурсной задачи Командой измеряется Судейской коллегией с применением часов авиационных механических типа АЧС-1К или АЧС-1В.</p> <p>Продолжение процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.</p>
ОС22	Отказ приемной станции АЗН-В и системы логирования.
	<p>При отказе приемной станции АЗН-В и / или системы логирования РП подает команду КБВС на безопасное завершение полета по маршруту, исчисление времени выполнения Конкурсного задания приостанавливается. Продолжение процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.</p>
ОС23	Отказ бортового компонента АЗН-В/Б.
	<p>При отказе приемной станции АЗН-В и / или системы логирования РП подает команду КБВС на безопасное завершение полета по маршруту, исчисление времени выполнения Конкурсного задания приостанавливается. Осуществляется замена бортового компонента АЗН-В/Б на запасной и его проверка. После замены проведение испытаний возобновляется.</p>
ОС24	Отказ оборудования метеобеспечения.
	<p>При отказе одного или нескольких элементов из состава оборудования метеобеспечения РП извещает КБВС. КБВС принимает решение о возможности безопасного выполнения сегмента полета и осуществления безопасной посадки в условиях отказа оборудования метеобеспечения. КБВС докладывает РП о принятом решении. После выполнения посадки по докладу КБВС исчисление времени выполнения Конкурсного задания приостанавливается. Продолжение</p>

Код события	Требуемые действия
	процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.
ОС25	Потеря голосовой радиосвязи.
	<p>При обнаружении отказа голосовой радиосвязи любой из абонентов сети радиосвязи на Конкурсной площадке докладывает о событии Организаторам на Конкурсной площадке. Все абоненты домена по команде Организаторов осуществляют переход на резервный канал голосовой радиосвязи.</p> <p>В случае отказа резервного канала голосовой радиосвязи по команде абоненты домена по команде Организаторов на Конкурсной площадке осуществляют переключение средств связи на аварийный канал.</p>
	<p>При наступлении маловероятного события одновременного отказа основного, резервного и аварийного каналов голосовой радиосвязи абоненты сети связи на Конкурсной площадке осуществляют переход на связь GSM либо, при отсутствии таковой, действуют по правилам визуального информирования в соответствии с решениями Организаторов на КП.</p>
ОС26	Появление помехи на Посадочной площадке
	<p>При появлении помехи на Посадочной площадке в момент полета БВС по маршруту Пробного облета №2 или Конкурсного полета Судья на Посадочной площадке либо должностное лицо, первое обнаружившее помеху подает команду [15]. Должностные лица предпринимают действия по устранению помехи до момента прохождения БВС точки перехода. В случае устранения подается команда [16] и испытания продолжаются без остановки. В случае невозможности устранить помеху в момент посадки БВС РП дает команду КБВС на прекращение выполнения Маршрутного задания и выполнении посадки на свободной Посадочной площадке в режиме ручного пилотирования. КБВС выполняет посадку на Посадочной площадке в соответствии с п. 27.2.3.</p> <p>После выполнения посадки по докладу КБВС исчисление времени выполнения Конкурсного задания приостанавливается. Продолжение процесса испытаний либо его перенос на другой день осуществляется по решению Организаторов на Конкурсной площадке.</p>

27.1. При наступлении особых случаев ОС2, ОС3 (в части возгорания при заправке БВС), ОС4, ОС6, ОС9, ОС10, ОС11, ОС12 (в части отказа в ПДУ при полете БВС) проведение испытаний приостанавливается до конца дня с целью выяснения причин особого случая, оформления необходимых документов (в том числе страховых) и ликвидации последствий наступившего особого случая.

27.2. Классификация отказных состояний БАС

27.2.1. **Аварийное отказное состояние** – состояние системы (систем) БАС, при котором продолжение полета и безаварийное его завершение практически невозможно. При возникновении аварийного отказного состояния КБВС незамедлительно докладывает по р/связи РП, переводит управление БВС из автоматического режима в ручной и предпринимает все меры для минимизации ущерба при аварийной посадке БВС в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа. После выполнения аварийной посадки КБВС докладывает РП последние зарегистрированные координаты места положения БВС.

27.2.2. **Критический отказ** – состояние системы (систем) БАС, при котором продолжение полета БВС до ближайшей посадочной площадки является невозможным. При обнаружении критического отказа системы (систем) КБВС незамедлительно докладывает по р/связи РП, переводит управление БВС из автоматического режима в ручной и выполняет вынужденную посадку на резервную площадку в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа. После выполнения вынужденной посадки КБВС докладывает РП последние зарегистрированные координаты места положения БВС.

27.2.3. **Некритический отказ** – состояние системы (систем) БАС, при котором возможен контролируемый полет БВС до ближайшей посадочной площадки. Для продолжения выполнения полетов необходимо проведение наземного обслуживания БВС после выполнения посадки на посадочной площадке. При обнаружении некритического отказа системы (систем) командир БВС незамедлительно докладывает по р/связи РП, переводит управление БВС из автоматического режима в ручной и выполняет посадку на посадочную площадку в соответствии с требованиями РЛЭ или эквивалентного ему документа.

27.2.4. **Незначительный отказ** – состояние системы (систем) БАС, не влияющий существенно на безопасность полетов (выполнение конкурсного задания). При обнаружении незначительного отказа КБВС докладывает по р/связи РП, контролирует параметры полета БВС до выполнения очередной посадки на посадочной площадке. Решение о возможности продолжения выполнения конкурсного задания принимает КБВС после посадки на очередной ПП и доклада Руководителю полетов.

27.3. При возникновении ситуаций, не описанных в настоящем Техническом регламенте, угрожающих жизни, здоровью и сохранности имущества, все участники Испытаний, члены Команд и должностные лица Организаторов принимают все возможные меры по недопущению, ликвидации и минимизации ущерба от возникших опасных ситуаций.

28. Перевозимый груз

28.1. Оргкомитет предоставляет Командам для перевозки на БВС груз, упакованный в единообразные Упаковки.

28.2. Все Упаковки имеют равную массу и габариты в рамках одного Конкурса отдельных заданий или Финальных испытаний.

28.3. Упаковка представляет собой герметичный пластиковый прямоугольный в сечении контейнер с наполнителем и габаритами по сумме трех измерений не превышающий:

	Длина, мм	Ширина, мм	Высота, мм	Сумма трех измерений, мм
КОЗ №№ 1, 3, 5, 6, Финальные испытания	≤ 220	≤ 110	≤ 90	≤ 400
КОЗ №№ 2, 4	≤ 70	≤ 70	≤ 90	≤ 230

28.4. Оргкомитет не гарантирует постоянство центра тяжести каждой Упаковки при изменении ее пространственного положения в процессе перевозки.

28.5. Руководитель Команды имеет право проверять массу Упаковки на контрольных весах перед началом и после Испытаний.

28.6. Масса одной Упаковки составляет:

- **5 килограммов** для Конкурса отдельных заданий №1, Конкурса отдельных заданий №3, Конкурса отдельных заданий №5, Конкурса отдельных заданий №6, Финальных испытаний.
- **1 килограмм** для Конкурса отдельных заданий №2, Конкурса отдельных заданий №4.

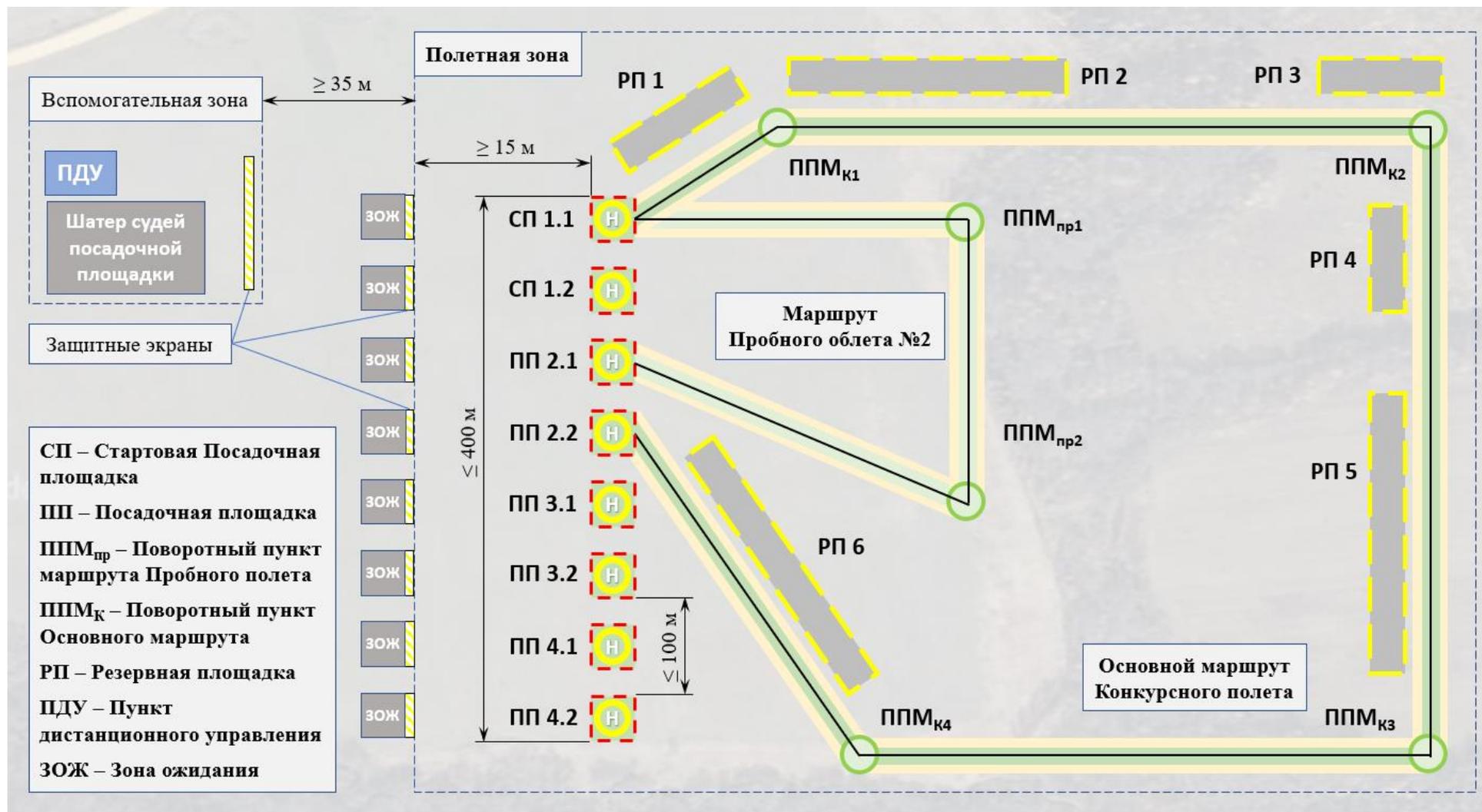
28.7. В ходе Испытаний Упаковки располагаются на грузовой платформе, располагаемой на одной из сторон внешней границы Посадочной площадки.

29. Перечень Приложений

- 29.1. Приложение №1 «Принципиальная схема расположения зон и основных элементов Конкурсной площадки, включая влияющие на измерение результатов испытаний».
- 29.2. Приложение №2 «Принципиальная схема Полетной зоны с указанием положения стартовой и погрузочных Посадочных площадок, а также Резервных площадок».
- 29.3. Приложение №3 «Принципиальная схема Посадочной площадки (ПП) с размещением основных элементов».
- 29.4. Приложение №4 «Форма представления маршрутного задания Пробного облета №2 и Конкурсного полета БВС Командам технологического конкурса «Аэрологистика».
- 29.5. Приложение №5 «Характеристики областей прямого участка траектории, вертикальное и боковое эшелонирование».
- 29.6. Приложение №6 «Характеристики Поворотного пункта маршрута».
- 29.7. Приложение №7 «Характеристики Области взлета и посадки Посадочной площадки».
- 29.8. Приложение №8 «Пространственная конфигурация Области взлета и посадки посадочной площадки».
- 29.9. Приложение №9 «Внешние размеры зон и маркировка Посадочной площадки»
- 29.10. Приложение №10 «Типовой перечень и критерии опасных метеорологических явлений».
- 29.11. Приложение №11 «Подтверждаемые условия эксплуатации БАС».
- 29.12. Приложение №12 «Форма согласия на обработку персональных данных».
- 29.13. Приложение №13 «Форма заявления об ответственности Участника».
- 29.14. Приложение №14 «Форма Заключения по камеральной проверке».
- 29.15. Приложение №15 «Форма Акта выездной проверки».
- 29.16. Приложение №16 «Форма Акта технической проверки».
- 29.17. Приложение №17: «Форма Заключения о допуске БАС к Пробному облету №2».

- 29.18. Приложение №18 «Дополнительное заявление об ответственности Команды»
- 29.19. Приложение №19 «Форма Заключения о Пробном облете №2».
- 29.20. Приложение №20 «Форма Акта проверки Команды».
- 29.21. Приложение №21 «Форма протокола объективного контроля траекторных параметров полета».
- 29.22. Приложение №22 «Форма протокола объективного контроля метеопараметров Испытаний».
- 29.23. Приложение №23 «Форма протокола объективного контроля средствами видеомониторинга».
- 29.24. Приложение №24 «Формы Договора ответственного хранения оборудования и Акта о принятии оборудования на ответственное хранение».
- 29.25. Приложение №25 «Дополнительное заявление о подтверждении участия Команды в Испытаниях с учетом результатов Отборочного этапа и жеребьевки».
- 29.26. Приложение №26 «Типовая Методика Пробного облета №1».

Принципиальная схема Полетной зоны
с указанием положения стартовой и погрузочных Посадочных площадок, а также Резервных площадок



Принципиальная схема Посадочной площадки (ПП) с размещением основных элементов



**Форма представления маршрутного задания Пробного облета №2 и Конкурсного полета БВС Командам
Сателлита 1 технологического конкурса «Аэрологистика»**

Посадочные площадки маршрута

№ ПП _i	Координаты центра ПП *	Высота превышения ПП *	Координаты Точки перехода ПП (ТП ПП) *	Высота ТП ПП *
ПП1с	N ¹ _____ E ¹ _____	H ¹ _{ПП} _____	N ¹ _{ТП ПП} _____ E ¹ _{ТП ПП} _____	H ¹ _{ТП ПП} _____
ПП2	N ² _____ E ² _____	H ² _{ПП} _____	N ² _{ТП ПП} _____ E ² _{ТП ПП} _____	H ² _{ТП ПП} _____
...	
ПП _i	N ⁱ _____ E ⁱ _____	H ⁱ _{ПП} _____	N ⁱ _{ТП ПП} _____ E ⁱ _{ТП ПП} _____	H ⁱ _{ТП ПП} _____

Поворотные пункты маршрута

ППМ _i	Координаты пункта маршрута *	Высота ППМ *
ППМ1	N ¹ _{ППМ} _____ E ¹ _{ППМ} _____	h ¹ _____
ППМ2	N ² _{ППМ} _____ E ² _{ППМ} _____	h ² _____
...
ППМ	N ⁱ _{ППМ} _____ E ⁱ _{ППМ} _____	h ³ _____

*) координаты, превышения и высоты маршрута приведены в СК WGS-84

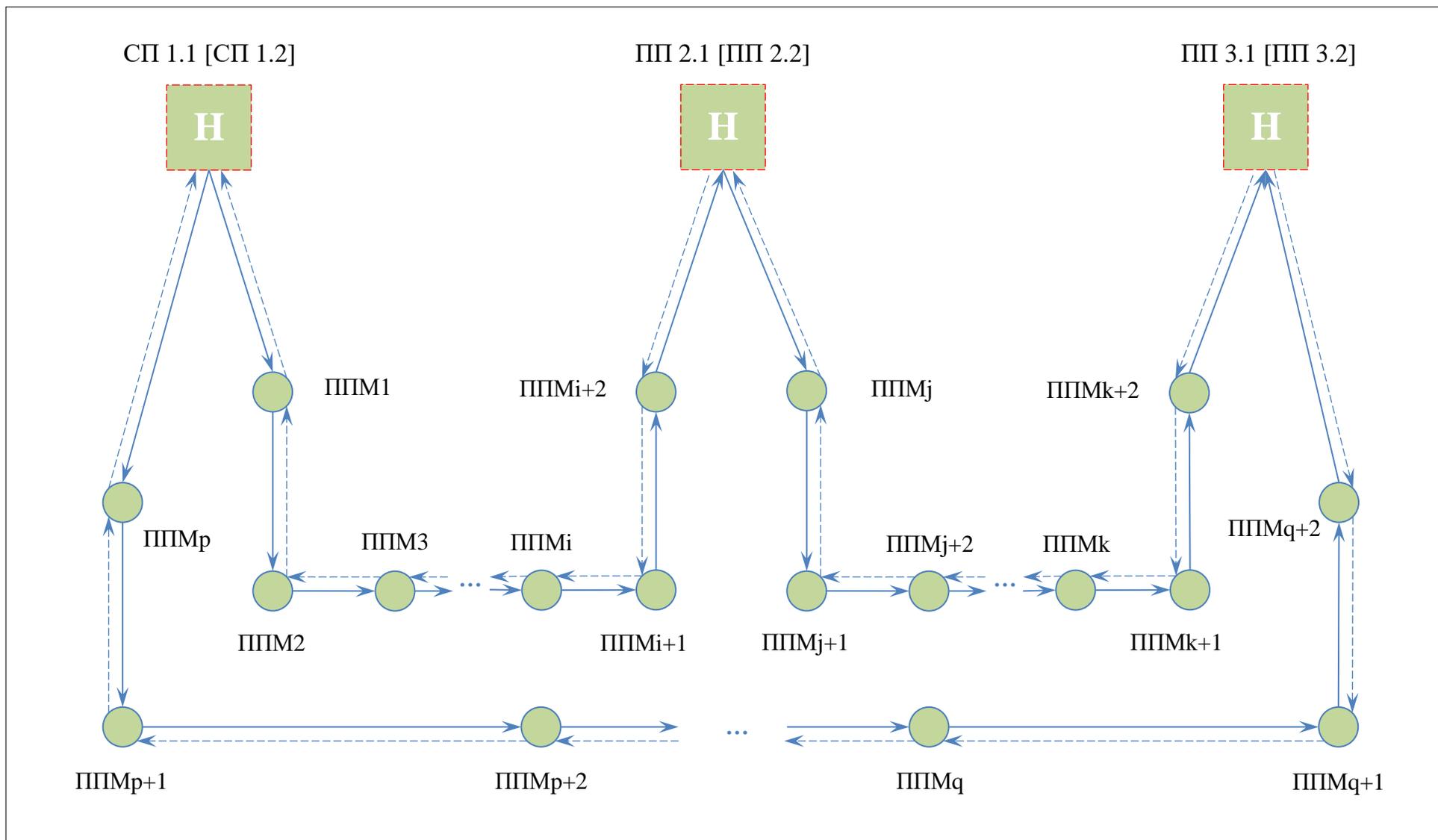
Пример Пробного маршрута: **ПП1с** – ППМ1 – ППМ2 – **ПП2** – ППМ2 – ППМ1 – **ПП1с**

**Форма представления маршрутного задания Конкурсного полета БВС Командам
Сателлита 2 технологического конкурса «Аэрологистика»**

Сегменты полета при динамическом назначении Посадочных площадок (ПП)

Очередная и назначаемая ПП	Маршрут следования от очередной к назначаемой ПП
СП 1.1 [СП 1.2] ↔ ПП 2.1 [ПП 2.2]	СП 1.1 [СП 1.2] — ППМ1 — ППМ2 — ... — ППМ _i — ППМ _{i+1} — ППМ _{i+2} — ПП 2.1 [ПП 2.2]
	ПП 2.1 [ПП 2.2] — ППМ _{i+2} — ППМ _{i+1} — ППМ _i — ... — ППМ2 — ППМ1 — СП 1.1 [СП 1.2]
ПП 2.1 [ПП 2.2] ↔ ПП 3.1 [ПП 3.2]	ПП 2.1 [ПП 2.2] — ППМ _j — ППМ _{j+1} — ... — ППМ _k — ППМ _{k+1} — ППМ _{k+2} — ПП 3.1 [ПП 3.2]
	ПП 3.1 [ПП 3.2] — ППМ _k — ППМ _{k+1} — ... — ППМ _j — ППМ _{j+1} — ППМ _{j+2} — ПП 2.1 [ПП 2.2]
ПП 3.1 [ПП 3.2] ↔ СП 1.1 [СП 1.2]	ПП 3.1 [ПП 3.2] — ППМ _p — ППМ _{p+1} — ... — ППМ _q — ППМ _{q+1} — ППМ _{q+2} — СП 1.1 [СП 1.2]
	СП 1.1 [СП 1.2] — ППМ _q — ППМ _{q+1} — ... — ППМ _p — ППМ _{p+1} — ППМ _{p+2} — ПП 3.1 [ПП 3.2]

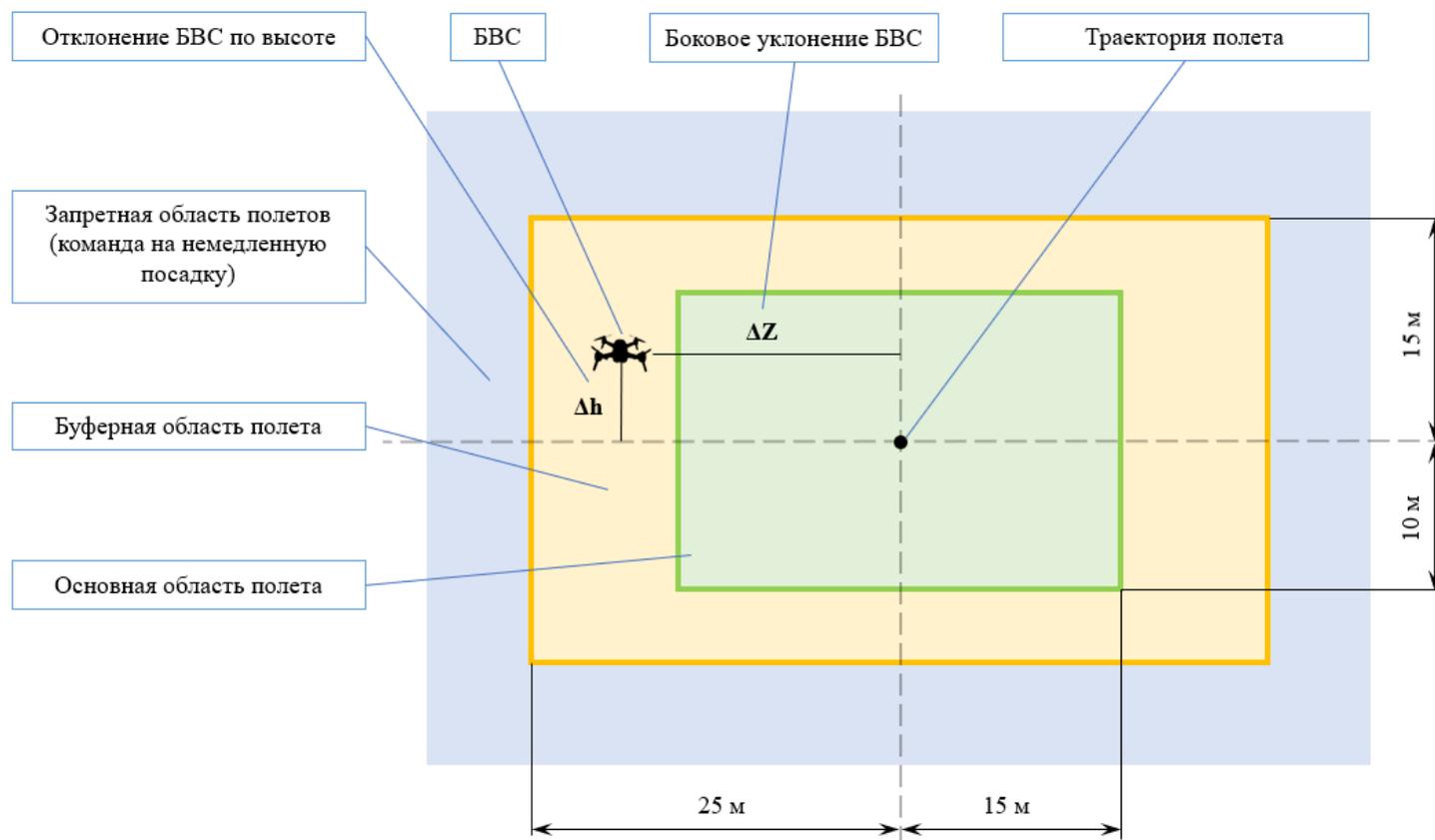
Схема сегментов полета при динамическом назначении Посадочных площадок



Характеристики областей прямого участка траектории, вертикальное и боковое эшелонирование

В основе формирования правил эшелонирования положен принцип независимой оценки отклонений по высоте или боковому уклонению с учетом потенциального воздействия факторов турбулентности и боковых составляющих ветра

При полете применяется эшелонирование без учета влияния метеобстановки

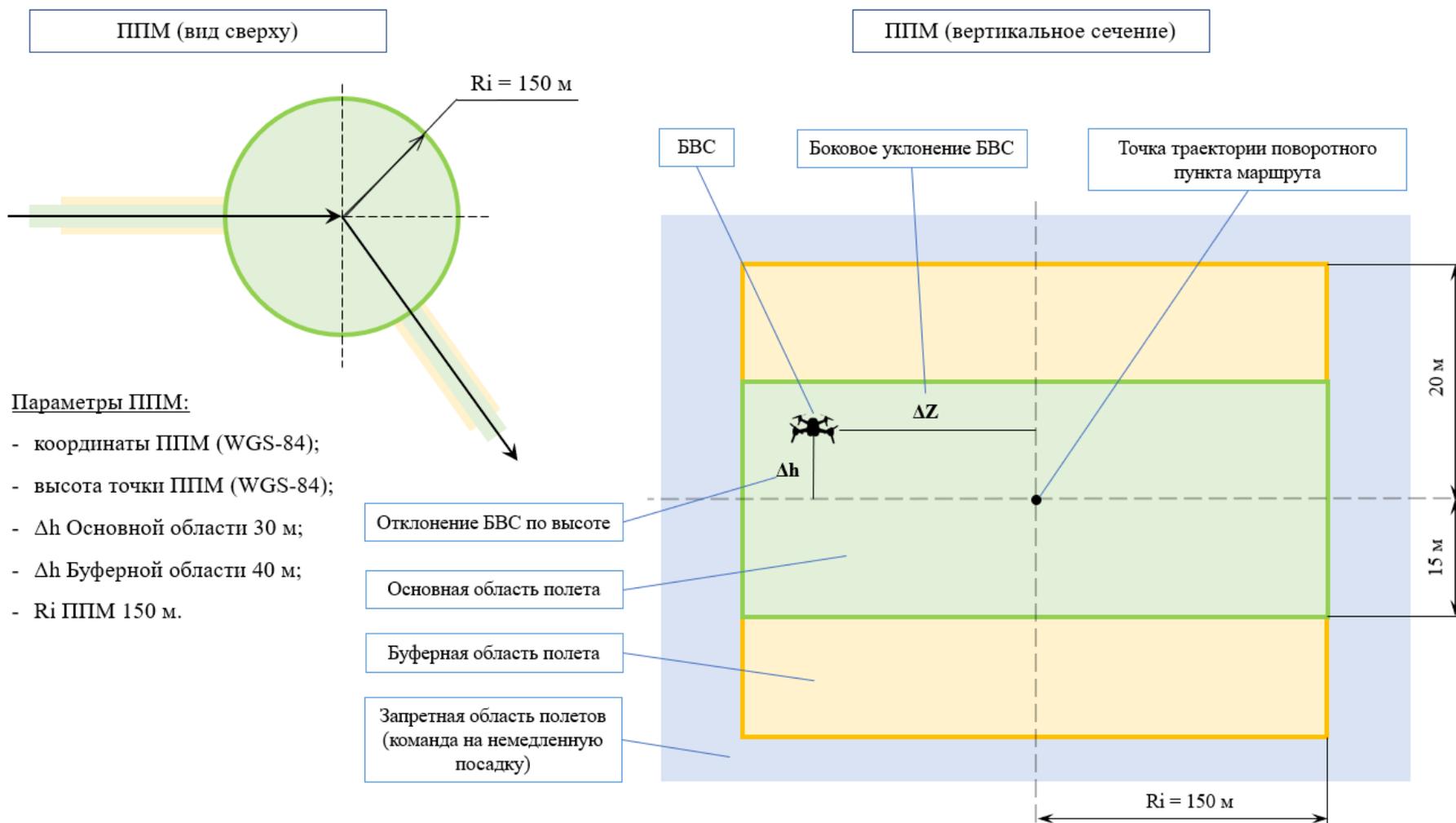


Координаты границ областей не зависят от длиннопериодических и короткопериодических влияний атмосферы:

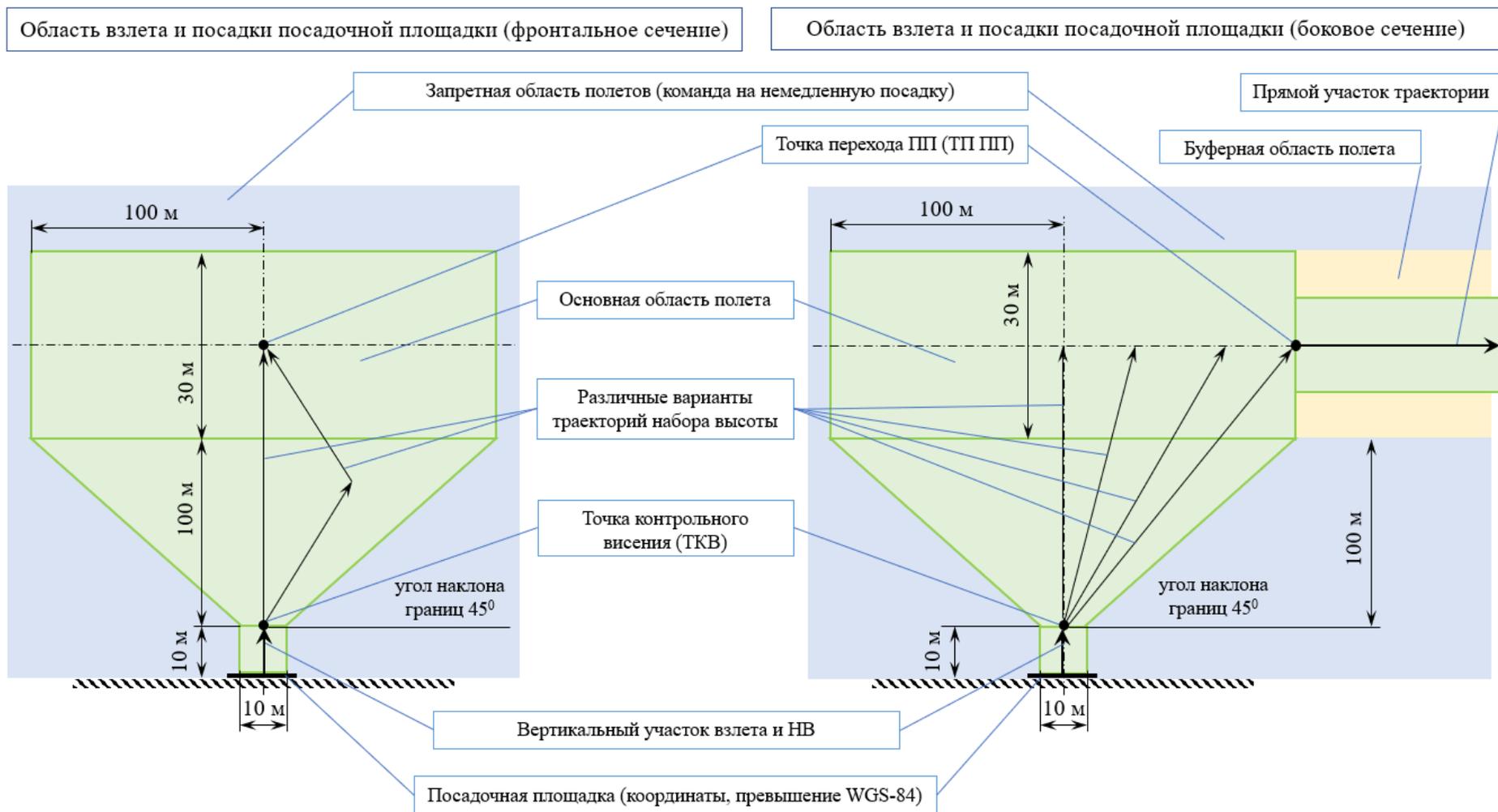
- фактической боковой составляющей ветра в точке траектории (районе полетов на высоте траектории), осредненной на 1 минутном интервале времени;
- фактической вертикальной составляющей ветра в точке траектории (районе полетов на высоте траектории), осредненной на 5 минутном интервале времени.

$\Delta Z_i - \text{const}$;
 $\Delta h_i - \text{const}$.

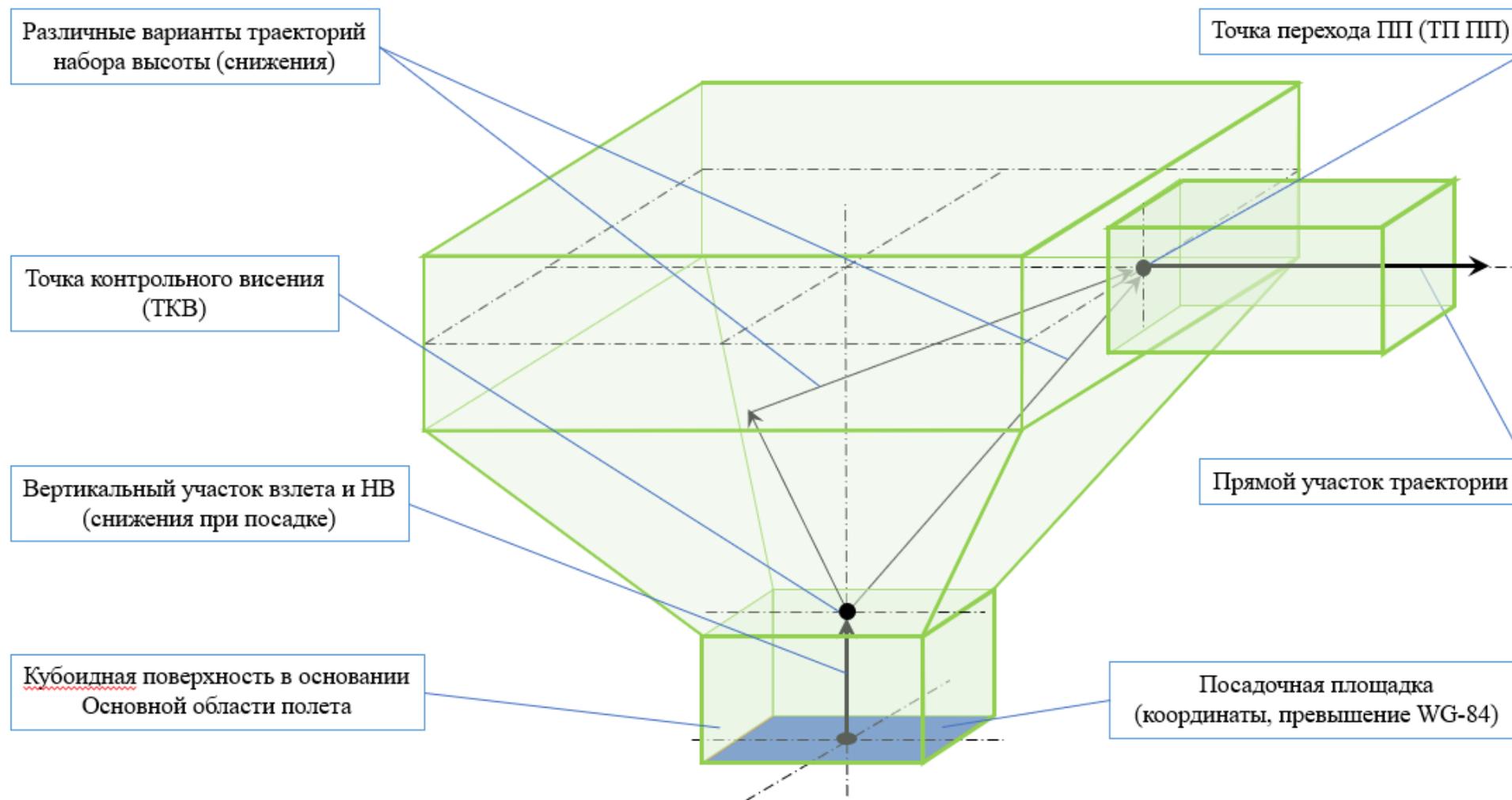
Характеристики Поворотного пункта маршрута



Характеристики Области взлета и посадки Посадочной площадки



Пространственная конфигурация Области взлета и посадки посадочной площадки



Внешние размеры зон и маркировка Посадочной площадки

Внешние размеры Посадочной площадки составляют 10 х 10 м с предельным отклонением в большую сторону + 0,5 м. Маркировка посадочной площадки определена разметкой:

- опознавательной маркировки «Н» с габаритами 2 х 1,2 м сплошной линией белого цвета шириной $0,2 \pm 0,1$ м;
- точки приземления в форме окружности с внешним диаметром 5 м $\pm 0,5$ м в виде сплошной линии желтого цвета шириной $0,2 \pm 0,1$ м;
- зоны приземления и отрыва размером 7 х 7 м $\pm 0,5$ м (5 х 5 м $\pm 0,5$ м для КОЗ 2, 4, 6) с границей в виде сплошной линии белого цвета шириной $0,2 \pm 0,1$ м;
- буферной зоны с размерами внешней границы 10 х 10 м $\pm 0,5$ м (внешняя граница в виде сплошной линии красного цвета шириной $0,2 \pm 0,1$ м).

Примечание: Контрастность и видимость линий разметки и маркировки Посадочной площадки не являются основанием для переноса или остановки Испытаний.»

Типовой перечень и критерии опасных метеорологических явлений

Название опасного метеорологического явления	Характеристика (определение) опасного явления	Критерии опасного явления
Шквал	Резкое кратковременное усиление ветра в течение не менее 1 мин	Максимальная скорость ветра (порыв) 25 м/с и более
Смерч	Сильный маломасштабный атмосферный вихрь в виде столба или воронки, направленный от облака к подстилающей поверхности	Независимо от скорости ветра
Осадки в виде сильного ливня	Сильный дождь или ливневый дождь	Количество жидких осадков более 30,0 мм за период времени не более 1 ч
Осадки в виде очень сильного снега	Значительные твердые осадки (снег, ливневый снег и др.)	Количество осадков более 20,0 мм за период времени не более 12 ч
Осадки в виде крупного града	Крупные частички льда (градины), выпадающие из кучево-дождевых облаков	Средний диаметр самых крупных градин не менее 20 м

Подтверждаемые условия эксплуатации БАС

Настоящим Команда _____наименование Команды_____, представляющая интересы Участника Конкурса _____наименование Участника_____, подтверждает следующие эксплуатационные характеристики и ограничения БАС, представленной на Испытания в рамках технологического конкурса UpGreat «Аэрологистика»:

№	Параметр	Значение
1	Максимальная масса полезной нагрузки (МПН) БВС, кг	
2	Максимальная дальность полета БВС с МПН ¹⁾ , км	
3	Максимальная скорость горизонтального полета БВС, км/ч*	не менее 60 км/ч
4	Допустимая температура воздуха при полете БВС	Минимальная (не выше) - 20°C, Максимальная (не ниже) + 35°C
5	Допустимая максимальная скорость ветра приземного в районе стартовой площадки на высоте до 10 метров при взлетно-посадочных операциях БВС: - для периода осреднения 10 минут - порывы ветра	не менее 12 м/с не менее 17 м/с
6	Допустимая максимальная скорость ветра на высоте полета БВС (осредненная на интервале 10 мин.)	не менее 20 м/с
7	Допустимая турбулентность при полетах БВС	значение кубического корня из EDR не менее 0,4 м ^{2/3} /с
8	Минимальное значение высоты нижней границы облаков при полетах БВС	не более 150 м
9	Минимальная метеорологическая дальность видимости при полетах БВС	не более 200 м
10	Допустимый сдвиг ветра на высоте до 50 метров при полетах БВС: - вертикальный - горизонтальный	не менее 4 м/с на 30 м не менее 4 м/с на 600 м
11	Возможность полета БВС в условиях осадков, не превышающих параметры таблицы Приложения №10	Да
12	Возможность полета БВС в условиях обледенения	

Примечание: 1) данные по дальностям полета и полезным нагрузкам допускается предоставить в виде диаграммы «нагрузка – дальность», или в иных осях с обоснованием характеристик.

Генеральный директор

«наименование Участника» _____/_____/

Руководитель Команды _____/_____/

Согласие на обработку персональных данных

Я, _____, Дата рождения: _____,
Паспорт: _____ выдан: _____, Адрес места регистрации:
_____ ИНН: _____ Контактный тел.:
_____, Электронная почта: _____

настоящим даю свое согласие на обработку Фонду НТИ (ОГРН 1167700062529, ИНН 7703415058, Россия, 121205, Москва, территория инновационного центра «Сколково», ул. Нобеля, дом 1) и Ассоциации «Аэронекст» (ОГРН: 1137799009688, ИНН: 7707491444, 125424, г. Москва, Волоколамское ш., д.73)

моих персональных данных:

фамилия, имя, отчество, дата рождения, серия и номер паспорта, дата и место выдачи паспорта, адрес регистрации по паспорту, ИНН, контактный адрес электронной почты, контактный телефон¹

в целях в целях подготовки, организации технического, экспертного обеспечения и проведения Технологического конкурса «Аэрологистика» в целях реализации Национальной технологической инициативы и конкурсов отдельных заданий².

Настоящее согласие выдано на срок 30 декабря 2025 года³.

Настоящее согласие предоставляется на осуществление любых видов обработки и действий в отношении моих персональных данных, которые необходимы или желаемы для достижения указанных выше целей, включая, без ограничения: сбор, систематизацию, накопление, хранение, уточнение (обновление, изменение), использование, распространение (в том числе передача), предоставление, обезличивание, блокирование, уничтожение, трансграничную передачу персональных данных, а также осуществление любых иных действий с моими персональными данными с учетом действующего законодательства⁴.

Я осведомлен/на, что при не предоставлении данного согласия мои персональные данные не будут обрабатываться в вышеуказанных целях.

Данные, указанные мною в вышеописанных целях обработки, могут быть актуализированы путем направления мною соответствующего письменного уведомления в Фонд НТИ. В случае если при изменении моих персональных данных мною не было направлено вышеуказанное уведомление, обязуюсь не предъявлять претензий к Фонду НТИ, вызванных неактуальностью моих персональных данных.

Настоящее согласие может быть отозвано путем направления мною соответствующего письменного уведомления в Фонд НТИ и Ассоциацию «Аэронекст». С порядком отзыва⁵

¹ Заполняется лицом, составляющим форму согласия. Пример: фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, серия и номер паспорта, дата и место выдачи паспорта, адрес регистрации по паспорту, ИНН, контактный адрес электронной почты, контактный телефон и т.п.

² Заполняется лицом, составляющим форму согласия. Указываются цели обработки персональных данных.

³ Заполняется лицом, составляющим форму согласия. Указывается срок, на который дается согласие. Например, «5 лет», «бессрочно (до достижения цели обработки или до отзыва мною настоящего согласия на обработку персональных данных)» и т.п.

⁴ При необходимости, перечень действий дополняется или сокращается лицом, составляющим форму согласия.

⁵ О порядке отзыва согласия в соответствии с ФЗ «О персональных данных» (№152-ФЗ): «в случае отзыва субъектом персональных данных согласия на обработку его персональных данных оператор обязан прекратить их обработку или обеспечить прекращение такой обработки (если обработка персональных данных осуществляется другим лицом, действующим по поручению оператора) и в случае, если сохранение персональных данных более не требуется для целей обработки персональных данных, уничтожить персональные данные или обеспечить их уничтожение (если обработка персональных данных осуществляется другим лицом, действующим по поручению оператора) в срок, не превышающий тридцати дней с даты поступления указанного отзыва, если иное не предусмотрено договором, стороной которого,

согласия на обработку персональных данных ознакомлен(-а), на обработку моих персональных данных в соответствии с описанными выше условиями:

(согласен/ не согласен)

_____	/	/	«___» _____ 202_г.
(ФИО полностью)		(собственноручная подпись)	(дата заполнения)

выгодоприобретателем или поручителем по которому является субъект персональных данных, иным соглашением между оператором и субъектом персональных данных либо если оператор не вправе осуществлять обработку персональных данных без согласия субъекта персональных данных на основаниях, предусмотренных настоящим Федеральным законом или другими федеральными законами». Указанное согласие может быть отозвано посредством направления письменного заявления заказным почтовым отправлением с описью вложения, либо вручено лично под подпись уполномоченному представителю Фонда НТИ по вопросам обработки персональных данных.

Заполняется на бланке организации-участника

Заявление об ответственности Команды

Настоящим Участник, _____ в лице _____, действующем на основании _____, интересы которого представлены Командой _____ *наименование Команды* _____, подтверждает следующую ответственность в рамках технологического конкурса UpGreat «Аэрологистика»:

1. Участник и члены его Команды несут полную и безусловную ответственность за:

a. Состояние жизни и здоровья членов Команды, связанное с любыми вирусными и инфекционными заболеваниями, включая, но не ограничиваясь новой коронавирусной инфекцией (COVID-19), а также за последствия передачи другим участникам Испытаний любых вирусных и инфекционных заболеваний членами Команды, в случае наличия у них таких заболеваний.

b. Причинение членами Команды ущерба имуществу Организаторов или третьих лиц в результате нарушения правил техники безопасности и/или требований конкурсной документации, опубликованной на официальном сайте Конкурса.

c. Причинение членами Команды ущерба жизни и здоровью третьих лиц в результате нарушения правил техники безопасности и/или требований конкурсной документации, опубликованной на официальном сайте Конкурса.

d. Причинение ущерба жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в результате инцидента или происшествия с продуктом разработки Команды, в том числе в процессе Испытаний по причине недостаточности надежности, работоспособности, технического состояния, несоответствия БАС допустимым метеорологическим условиям Испытаний в соответствии с таблицей 16 Технического регламента.

e. Юридические последствия, вызванные неурегулированным конфликтом интересов, в том числе если члены Команды в каком-либо виде прямо или опосредованно окажут, или предпримут попытки оказать влияние на объективность результатов Испытаний, лично или через своих представителей.

f. Юридические последствия, вызванные неправомерным использованием товарных знаков, технических и конструкторских решений, иных объектов авторского права и интеллектуальной собственности.

2. Руководитель Команды *ФИО руководителя* _____ несет полную и безусловную ответственность за соблюдением членами Команды норм этики и поведения в ходе подготовки и проведения Конкурса.

Генеральный директор

«*наименование Участника*» _____ / _____ /

М.П.

Заключение № _____ по камеральной проверке

По результатам оценки соответствия комплекта документов требованиям Конкурсной документации

Регистрационный номер заявки № _____ от _____

I. Общие сведения о Команде:

1.1. Команда, наименование _____

1.2. Руководитель Команды _____

1.3. Участник Конкурса, наименование, ИНН, место нахождения, контактные данные _____

II. Предоставленные документы (п. 6.1 Технического регламента)

№	Перечень документов	Отметка о предоставлении
1	Не менее 3 фотографий подготовленного к полету БВС и 3 фотографий ПДУ в трех ракурсах	
2	Видео длительностью не менее 3 и не более 10 минут автоматического взлета, полета и приземления БВС	
3	Документ, подтверждающий характеристики и эксплуатационные ограничения, ожидаемые условия проведения Испытаний	
4	Документ, содержащий общее описание технологий наземного сегмента системы автоматической посадки БВС, размещаемого на Посадочных площадках, с указанием энергопотребления и частот работы системы связи	
5	Спецификация БАС по форме, приведенной в Таблице №1, с приложением документов, подтверждающих, что Союзное государство является местом их разработки и/или изготовления	
6	Документы, подтверждающие правообладание для программного обеспечения Союзного государства	
7	Документы с описанием дополнительных систем и средств навигации БВС (при отсутствии дополнительных систем указывается отсутствие), а также действий при длительном нарушении целостности навигационного поля ГНСС в условиях сложной помеховой обстановки	
8	Контрольная карта проверок БАС, описанная в РЛЭ используемого типа БАС	
9	Документ, определяющий порядок действий в особых случаях, описанный в РЛЭ используемого типа БАС, в том числе с обязательным описанием действий БВС и	

№	Перечень документов	Отметка о предоставлении
	внешнего экипажа при отказе двигателя в полете, взлете, посадке.	
10	Перечень импортных комплектующих изделий из состава БАС со степенью детализации до крупного функционального узла	
11	Проекты СБ и/или ПСР	
12	Оригинал Приказа о назначении Руководителя Команды, надлежаще заверенный исполнительным органом Участника.	

III. Недостатки по предоставленной документации:

IV. Предварительная оценка уровня локализации БАС

№	Позиция	Баллы
1	Наличие сертификата или лицензии или комплекта РКД БАС/компонентов БАС или иных, установленных законодательством Союзного государства документов, по которым Союзное государство является местом их разработки и/или изготовления	
1.1	БАС в составе БВС, ПДУ в целом (тип АТ)	
1.2	Компонент БАС I класса: – основной (маршевый) двигатель(ли); – вспомогательный двигатель(ли); – ПДУ; – автопилот	
1.3	Компонент БАС II класса: – фюзеляж, рама вертолета (мультиротора); – крыло; – поверхности управления; – секции механизации крыла; – шасси; – электромеханическая система управления; – воздушный (е), несущий(е) винт(ы); – рулевой(е) винт(ы);	
1.4	Компонент БАС III класса: – блок/модуль/ПО Компонента I класса	

№	Позиция	Баллы
2	Наличие проекта СБ БАС и/или ПСР БАС	
2.1	Проект СБ БАС	
2.2	Проект ПСР БАС	
3	Наличие проекта СБ и/или проекта ПСР Компонента БАС I класса	
3.1	Проект СБ Компонента БАС I класса	
3.2	Проект ПСР Компонента БАС I класса	

V. Заключение:

Предоставленные документы Команды _____ соответствуют/не соответствуют требованиям Конкурсной документации.

Совпадений БАС по Виду БВС и Виду силовой установки, используемых Командами в рамках Сателлита № ____, представляющими интересы одного Участника выявлено/не выявлено.

БАС _____ Команды _____ допускается / не допускается до проведения выездной проверки.

Директор Конкурса _____ / _____

Куратор Испытаний _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

Акт выездной проверки Команды

I. Общая информация

Комиссия в составе:

1. ФИО
2. ФИО

В период с _____ по _____ проведена выездная проверка продукта разработки _____ тип и серийный номер БАС _____ Команды _____, представляющей интересы Участника _____ по месту деятельности _____

II. Результаты выездной проверки

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Соответствует / Не соответствует
1	Уровень локализации БАС	Уровень локализации составил 500 или более баллов	
2	Возможность экстренной остановки вращающихся элементов конструкции БВС на стартовой площадке (при технической возможности), а также экстренной остановки маршевого двигателя в течение 2 минут с момента получения команды	Экстренная остановка открытых вращающихся элементов обеспечена	
3	Выполнение БВС штатного взлета, полета и посадки в Автоматическом режиме при целостном навигационном поле ГНСС	Взлет, полет, посадка выполнены	
4	Выполнение БВС Автоматической посадки на Посадочную площадку в пределах Буферной зоны	Точная посадка выполнена	
5	Возможность экстренной посадки в Автоматическом режиме и режиме дистанционного пилотирования на одной из заранее назначенных площадок по команде Руководителя полетов. <i>Примечание: Переход от</i>	Экстренная посадки выполнены	

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Соответствует / Не соответствует
	<i>Автоматического режима полета к Автоматическому режиму посадки происходит при однократной управляющей команде от ПДУ по линии С2</i>		
6	Возможность экстренного возврата из любой точки маршрута в точку вылета по команде Руководителя полетов	Возврат в точку вылета выполнен	
7	Корректность совместной работы оборудования БАС с размещаемыми на БАС АЗН-В/Б в полете, работоспособность АЗН-В/Б	Модуль АЗН-В/Б установлен, совместная работа с системами БАС обеспечена, данные независимого наблюдения на наземном устройстве Экспертной комиссии принимаются и отображаются корректно	
8	Возможность оперативного (в течение 15 секунд) перехода от режима Автоматического выполнения полета к дистанционному пилотированию по линии С2	Переход в ручное управление выполнен в течение 15 секунд	

Дата, время проведения Пробного облета №1 «__» _____ 202_ г. ЧЧ:ММ

Место проведения Пробного облета №1 БВС _____

Выявленные недостатки / замечания:

1. _____
2. _____
3. _____

III. Перечень маркированных узлов и агрегатов БАС

1. _____
2. _____
3. _____

Заключение:

По результатам выездной проверки Команда _____ допускается / не допускается до Испытаний и может быть допущена до выполнения Конкурсного полета при успешном прохождении Технической проверки и Пробного облета №2 на площадке Испытаний.

Руководитель Команды _____ / _____

Куратор испытаний _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

АКТ № _____

Технической проверки

I. Общая информация

Комиссия в составе:

ФИО

ФИО

Номер полиса страхования гражданской ответственности в соответствии со статьей 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» с указанием серийного номера БАС:

В период с _____ по _____ проведена *первичная/повторная* техническая проверка продукта разработки _____ *тип и серийный номер БАС* Команды _____, представляющей интересы Участника _____.

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Оценка
1	Целостность конструкции БВС, включая несущие винты, отсутствие следов коррозии и механических повреждений на критических элементах конструкции	Визуальный контроль не выявил признаков разрушения конструкции или незакрепленных элементов. Повреждения, коррозия отсутствуют	
2	Наличие контрровок на элементах крепления конструкции БВС	Контрровки установлены	
3	Отсутствие контакта трубопроводов горючих материалов или элементов электропроводки в подкапотном пространстве с греющимися деталями силовой установки	Контакт с горячими деталями отсутствует	
4	Отсутствие следов утечки ГСМ в районе топливного бака(ов), топливных магистралей и двигателя(ей) и в районе топливных баков	Следов утечки ГСМ нет	
5	Следы электролита от батарей, признаки вспучивания, перегрева или оголения изоляции, механических	Следов протечек, вспучивания, перегрева, оголения проводов,	

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Оценка
	повреждений проводов и трубопроводов	повреждений не обнаружено	
6	Надежность конструкции и крепления транспортного отсека / контейнера	Транспортный отсек / контейнер находится внутри фюзеляжа или имеет надежное механическое крепление с бортом снаружи.	
7	Наличие, надежность крепления, подключения АЗН-В/Б, предоставленного Оргкомитетом	Модуль АЗН-В/Б установлен, подключен, закреплен.	
8	Наличие действующего в период Испытаний полиса страхования гражданской ответственности в соответствии со статьей 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» с указанием серийного номера БАС	Оригинал Полиса страхования ответственности, действующего в период Испытаний и документы об оплате страховой премии предоставлены; Соответствие серийного и регистрационного номеров БАС/БВС, указанным в полисе страхования	

II. Заключение:

_____ (замечаний нет / замечания носят неустранимый характер, Команда не допускается до продолжения Испытаний/ замечания с рекомендациями по устранению до начала Пробного облета №2)

Руководитель Команды _____ / _____

Куратор испытаний _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № _____

О допуске/не допуске беспилотной авиационной системы
к Пробному облету №2 в рамках экспериментального правового режима
«Аэрологистика»

Настоящее заключение выдано участнику ЭПР «Аэрологистика»
_____ *наименование юридического лица или ИП* _____
ИНН _____ ОГРН _____.

В том что беспилотная авиационная система:
Вид и тип БВС _____
Наименование БАС _____
Заводской номер БВС / ПДУ _____
Учетный / регистрационный номер БВС в государственном реестре гражданских или
экспериментальных воздушных судов _____

Прошла необходимые проверки:
Камеральная проверка: Заключение №__ от «__» _____ 202__ г.
Выездная проверка: Акт №__ от «__» _____ 202__ г.
Техническая проверка: Акт №__ от «__» _____ 202__ г.

И допущена к выполнению Пробного облета №2 в рамках программы
экспериментального правового режима «Аэрологистика», утвержденной
постановлением Правительства Российской Федерации от «__» _____ 202__ г.
№_____.

Настоящее заключение выдано на указанную беспилотную авиационную
систему в соответствии с программой экспериментального правового режима
«Аэрологистика», утвержденной постановлением Правительства Российской
Федерации от «__» _____ 202__ г. №_____.

Настоящее заключение действительно в течение срока проведения
_____ *наименование этапа испытаний* _____ технологических испытаний.

1. Председатель экспертной комиссии ФИО _____ / _____ /

Члены экспертной комиссии:

2. ФИО _____ / _____ /
3. ФИО _____ / _____ /
4. ФИО _____ / _____ /
5. ФИО _____ / _____ /

Руководитель Команды _____ / _____ /

Командир БВС _____ / _____ /

Дата выдачи: «__» _____ 202__ г. М.П.

Дополнительное заявление об ответственности команды

Настоящим Команда _____ (далее – Команда),
 (наименование Команды)
 представляющая интересы Участника Конкурса _____

 (наименование(я) Участника (групповых участников))

_____ ,
 подтверждает, что получила заключение Экспертной комиссии с решением о не допуске БАС Команды к Пробному облету №2. Основания, указанные экспертами в данном заключении, Команде понятны, с данными основаниями Команда не согласна и берет на себя полную ответственность за выполнения Пробного облета №2 и Конкурсного полета в рамках технологического конкурса UpGreat «Аэрологистика», включая все возможные негативные последствия.

Руководитель Команды: _____ / _____ /
 (подпись) (ФИО)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № _____

О результатах Пробного облета №2 беспилотной авиационной системы рамках
экспериментального правового режима «Аэрологистика»

Дата Испытаний: «__» _____ 202__ года

Команда: _____

Продукт разработки: БАС _____

Время начала Пробного облета №2: ЧЧ:ММ

Время завершения Пробного облета №2: ЧЧ:ММ

Результаты Пробного полета №2:

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Допуск Да/Нет
1	На стартовой посадочной площадке до запуска двигателя БВС		
1.1	Устойчивая связь БВС с ПДУ по каналу С2	Связь установлена	
1.2	Корректность работы приводных механизмов БВС по командам ПДУ	Работа приводов корректна	
1.3	Работа бортовых сигнальных огней	Сигнальные огни работают	
2	На ПДУ перед запуском двигателя		
2.1	Результаты работы встроенной системы контроля бортового оборудования БВС	Бортовое оборудование БВС исправно	
2.2	Результаты работы встроенной системы контроля оборудования ПДУ	Оборудование ПДУ исправно	
3	Подготовка и выполнение Пробного облета №2		
3.1	Устойчивость передаваемых от БВС на ПДУ навигационных параметров и параметров полета БВС	Передача параметров полета обеспечена	

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Допуск Да/Нет
3.2	Устойчивость передаваемых от БВС на ПДУ параметров силовой установки и систем после запуска двигателя	Передача параметров силовой установки обеспечена	
3.3	Отклонения от траектории Пробного облета №2 по показаниям установленного АЗН-В/Б	В пределах границ Буферной области полета	
3.4	Точности прохождения ППМ маршрута Пробного облета №2 по показаниям установленного АЗН-В/Б	В пределах границ Буферной области полета	
3.5	Отклонения БВС при посадке	В пределах границ Буферной зоны площадки	
3.6	Проверка режима аварийного перевода в режим дистанционного пилотирования БВС	Перевод в режим дистанционного пилотирования осуществлен. Время переключения режимов не более 15 с.	
3.7	Проверка инициирования продолжения выполнения Маршрутного задания БВС с обеспечением паузы до момента запуска двигателя БВС не менее 15 секунд со звуковой и световой сигнализацией отчета времени	Инициирование продолжения выполнения Маршрутного задания обеспечено. Пауза не менее 15 секунд до запуска двигателя БВС с со звуковой и световой сигнализацией отчета времени обеспечены.	

Заключение:

По результатам проведения Пробного облета №2 Экспертная комиссия принимает решение о допуске / не допуске БАС _____ Команды _____ к Конкурсному полету.

Дополнительные рекомендации Экспертной комиссии:

1. _____
2. _____
3. _____

Куратор испытаний _____ / _____

Руководитель Команды _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

Эксперт комиссии _____ / _____

Акт проверки Команды

I. Общая информация

Секретариат испытаний в составе:

1. ФИО _____

2. ФИО _____

в рамках технологического конкурса UpGreat «Аэрологистика» провел регистрацию и проверку Команды _____, представляющей интересы Участника _____, в соответствии с п. 7 Технического регламента.

II. Результаты проверки соответствия Команды

№	Объект проверки	Критерий допуска	Соответствует / Не соответствует
1	Персональный состав Команды	Данные документа, удостоверяющие личность члена Команды, позволяют идентифицировать лицо, указанное в заявке Участника.	
2	Подготовка Команды	Сведения о прохождении членами Команды подготовки и аттестации соотносятся с лицами, идентифицированными в качестве членов Команды.	
3	Страхование	Предоставление оригинала или нотариально заверенной копии полиса страхования гражданской ответственности Участника в соответствии с требованиями статьи 131 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации», и полиса страхования жизни и здоровья членов Команды.	
4	Защита персональных данных	Идентифицированным членом Команды предоставлен оригинал согласия на обработку персональных	

№	Объект проверки	Критерий допуска	Соответствует / Не соответствует
		данных (Приложение № 12). Может быть оформлен на месте при регистрации.	
5	Ответственность	Руководителем Команды предоставлен оригинал заявления об ответственности Участника (Приложение № 13). Может быть оформлен на месте при регистрации.	

Дата, время проведения проверки «__» _____ 202_ г. ЧЧ:ММ

Место проведения проверки _____

III. Выявленные недостатки / замечания:

1. _____
2. _____
3. _____

Заключение:

По результатам проверки Команда _____ допускается / не допускается в Техническую зону и к началу подготовки к Испытаниям.

Руководитель Секретариата испытаний _____ / _____

Руководитель Команды _____ / _____

Протокол от «__» _____ 202__ г № _____

объективного контроля траекторных параметров полета.

По результатам траекторных измерений параметров полета БВС _____ тип, № _____ Команды _____, представляющей интересы Участника _____ независимыми средствами наблюдения в составе:

- Бортовой модуль АЗНВ/Б № _____
 - Наземная станция логирования «__ тип, № _____»
- зафиксированы следующие параметры:

I. Сводная информация

№	Параметр	Значение
1	Время подачи команды «Старт» Руководителем полетов (UTC чч:мм:сс)	
2	Время подачи команды «Время пауза» Руководителем полетов (UTC чч:мм:сс)	
3	Время подачи команды «Время снять паузу» Руководителем полетов (UTC чч:мм:сс)	
4	Время подачи команды «Полет завершен» Командиром БВС (UTC чч:мм:сс)	
5	Общее время полета от команды РП «Старт» до команды КБВС «Полет завершен» за вычетом пауз, (UTC чч:мм:сс)	
6	Количество пройденных Сегментов полета (отрезков между посадочными площадками)	
7	Последовательность прохождения Поворотных пунктов маршрута	
8	Последовательность посадок БВС на номерных Посадочных площадках	<i>Пример: 1-3-2-4-1-4-2-3-2-3-1-4</i>
9	Количество выходов длительностью не более 30 секунд БВС из Основной в Буферную область полета	

II. Детализация прохождения поворотных пунктов маршрута и посадочных площадок с привязкой ко времени.

Пункт/площадка №	Широта N	Долгота E	Время входа в координату (UTC чч:мм:сс)
ППМ 1			
ППМ 2			
ППМ...i			
ПП 1			
ПП 2			
ПП... i			

Руководитель группы логирования _____ / _____

Куратор испытаний _____ / _____

Эксперт _____ / _____

Протокол от «__» _____ 202__ г № _____

объективного контроля метеопараметров Испытаний.

По результатам измерений метеорологических характеристик в процессе Испытаний продукта разработки Команды _____, представляющей интересы Участника _____ средствами измерения в составе:

- температурный профилемер,
- анеморумбометр из состава автоматической метеостанции,
- профилометр лидарный ветровой,
- датчик атмосферных осадков из состава автоматической метеостанции,
- датчик ВНГО из состава автоматической метеостанции,
- датчик МДВ из состава автоматической метеостанции,
- метео-радиолокационный комплекс

зафиксированы следующие параметры:

№	Параметр	Значение
1	профиль температуры до высоты 200 метров	
2	туманы, обледенения и/или ледяной дождя в районе полетов	
3	скорость приземного ветра в районе стартовой площадки на высоте до 10,5 метров	
4	параметры ветра на высотах от 50 до 150 метров	
5	наличие сильного сдвига ветра и зон турбулентности на высоте до 50 метров	
6	наличие сильных осадков в районе стартовой площадки	
7	высота нижней границы облаков	
8	метеорологическая дальность видимости в районе стартовой площадки	
9	наличие зон турбулентности	
10	наличие зон вертикальных и горизонтальных сдвигов ветра	
11	осадки и связанные с ними опасные метеорологические явления	
12	интенсивность осадков	

Главный судья испытаний _____ / _____

Куратор испытаний _____ / _____

Инженер метеоизмерений _____ / _____

Протокол от «__» _____ 202__ г № _____

объективного контроля событий средствами видеомониторинга.

По результатам рассмотрения письменного возражения Команды _____, представляющей интересы Участника _____ на ___ предмет возражения _____:

Протестная комиссия в составе:

1. ФИО
2. ФИО

При участии:

3. Главный судья Испытаний
4. Руководитель команды

осуществили просмотр видеозаписей с камер наблюдения в зоне (Техническая зона, Вспомогательная зона №__ Посадочная площадка № ____).

В ходе просмотра объективной информации совместно установлено:

Комиссия пришла к заключению о подтверждении/не подтверждении ранее установленного нарушения и пришла к решению (детальное описание заключения и принятого решения):

Член Протестной комиссии _____ / _____

Член Протестной комиссии _____ / _____

Главный судья _____ / _____

Руководитель команды _____ / _____

Договор
ответственного хранения оборудования
в рамках проведения технологического конкурса «Аэрологистика»
в целях реализации Национальной технологической инициативы
(ИГК 0000000007521R1K0002 к договору 060/21 от 07.12.2021)

г. _____

«__» _____ г.

Ассоциация работодателей и предприятий индустрии беспилотных авиационных систем «АЭРОНЕКСТ» (Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»), именуемая в дальнейшем «Субоператор Конкурса», в лице Генерального директора Бабинцева Глеба Владимировича, действующего на основании Устава, с одной стороны и _____ (наименование), именуем___ в дальнейшем «Участник Конкурса», в лице _____ (Ф.И.О., должность), действующ___ на основании _____ (документ, подтверждающий полномочия), с другой стороны, совместно именуемые «Стороны», а по раздельности «Сторона» заключили настоящий договор (далее – Договор) о нижеследующем:

1. В соответствии с Договором № 060/21 от 07.12.2021 на проведение технологического конкурса «Аэрологистика» в целях реализации Национальной технологической инициативы (ИГК 0000000007521R1K0002) Субоператор Конкурса поставил Участнику Конкурса для участия в Конкурсе его Команды _____ (далее – Команда): Комплект мультистандартного бортового оборудования (АЗН-В/Б) № _____ (далее - Оборудование), обеспечивающего передачу в эфир информации о собственном местоположении и траекторных параметрах полета беспилотного воздушного судна (далее – БВС).

2. Участник Конкурса обязан обеспечить сохранность этого Оборудования (ответственное хранение) в течение отборочного этапа и конкурсов отдельных заданий Сателлита 1 и вернуть его Оператору Конкурса по окончании летных испытаний Команды, либо при досрочном прекращении участия Команды в Конкурсе.

3. О переданном и принятом Оборудовании на ответственное хранение Стороны составили Акт с указанием наименования, количества, цены, условий хранения Оборудования, а также времени начала и окончания хранения (Приложение N 1 к Договору).

4. Участник Конкурса обязан принять все меры для того, чтобы обеспечить сохранность Оборудования, с учетом условий хранения данного Оборудования, рекомендованных изготовителем.

Способ хранения: _____.

Место хранения: _____.

Температура: _____.

Влажность: _____.

Иные условия: _____.

5. При необходимости изменения условий хранения Оборудования Участник Конкурса обязан незамедлительно уведомить об этом Субоператора Конкурса и дождаться его ответа.

Если изменение условий хранения необходимо для устранения опасности утраты, недостачи или повреждения Оборудования, Участник Конкурса вправе изменить способ, место и иные условия хранения, не дожидаясь ответа Субоператора Конкурса.

6. Участник Конкурса не вправе использовать Оборудования в целях, не связанных с Конкурсом, а также передавать Оборудование, в том числе на хранение, третьим лицам.

7. Субоператор Конкурса обязан вывезти Оборудование, принятое Участником Конкурса на ответственное хранение, или распорядиться им в день окончания летних испытаний Команды, либо при досрочном прекращении участия Команды в Конкурсе в течение 10 (десяти) рабочих дней с момента получения Уведомления Участника Конкурса об отказе от участия в Команды в Конкурсе или с момента получения Требования Субоператора Конкурса забрать Оборудование или распорядиться им.

Если Субоператор Конкурса в этот срок не распорядится Оборудованием, Участник Конкурса вправе взыскать с Субоператора Конкурса неустойку за хранение Оборудования в размере 250 (двести пятьдесят) рублей 00 копеек за каждый день вынужденного хранения или возвратить Оборудование Субоператору Конкурса.

8. Участник Конкурса отвечает за утрату или повреждение Оборудования, принятого на ответственное хранение, при наличии вины (умысла или неосторожности). Под повреждением Оборудования понимается поломка, приведшая к невозможности его использования по первоначальному назначению, указанному в п. 15.1 Технического регламента технологического конкурса «Аэрологистика».

Убытки, причиненные Субоператору Конкурса утратой или повреждением Оборудования, возмещаются Участником Конкурса в размере стоимости утраченного или поврежденного Оборудования.

9. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему Договору в порядке, предусмотренном действующим законодательством Российской Федерации, если это неисполнение явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, возникших после заключения настоящего Договора в результате обстоятельств чрезвычайного характера, которые Стороны не могли предвидеть или предотвратить.

10. Настоящий Договор вступает в силу с момента его подписания Сторонами.

11. Настоящий Договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

12. Приложение: Акт о принятии Оборудования на ответственное хранение (Приложение N 1).

13. Адреса и реквизиты Сторон:

Субоператор Конкурса:
Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»
Адрес: _____

ОГРН/ОГРНИП _____
ИНН _____
КПП _____
Р/с _____
в _____
К/с _____
БИК _____
ОКПО _____

Участник Конкурса:
Наименование: _____
Адрес: _____

ОГРН/ОГРНИП _____
ИНН _____
КПП _____
Р/с _____
в _____
К/с _____
БИК _____
ОКПО _____

14. Подписи Сторон

Субоператор Конкурса:
_____/Г.В. Бабинцев

Участник Конкурса:
_____/_____ (подпись/Ф.И.О.)

Приложение N 1

**к Договору от «__» _____ г.
ответственного хранения оборудования
в рамках проведения технологического конкурса «Аэрологистика»
в целях реализации Национальной технологической инициативы
(ИГК 0000000007521R1K0002 к договору 060/21 от 07.12.2021)**

**Акт N _____
о принятии оборудования на ответственное хранение**

г. _____

«__» _____ г.

Ассоциация работодателей и предприятий индустрии беспилотных авиационных систем «АЭРОНЕКСТ» (Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»), именуемая в дальнейшем «Субоператор Конкурса», в лице Генерального директора Бабинцева Глеба Владимировича, действующего на основании Устава, с одной стороны и _____ (наименование), именуем__ в дальнейшем «Участник Конкурса», в лице _____ (Ф.И.О., должность), действующ__ на основании _____ (документ, подтверждающий полномочия), в соответствии с п. 3 Договора от «__» _____ г. ответственного хранения оборудования в рамках проведения технологического конкурса «Аэрологистика» в целях реализации Национальной технологической инициативы (ИГК 0000000007521R1K0002 к договору 060/21 от 07.12.2021), составил настоящий Акт о том, что Субоператор Конкурса передал, а Участник Конкурса принял следующее Оборудование на ответственное хранение:

Наименование Оборудования	Идентификационный №	Цена, руб. (вариант: включая НДС)	Количество мест	Примечания

На ответственное хранение принял: _____ (должность, Ф.И.О.).

Субоператор Конкурса:

Участник Конкурса:

_____/Г.В. Бабинцев

_____/_____ (подпись/Ф.И.О.)

Дополнительное заявление о подтверждении участия Команды в Испытаниях с
учетом результатов Отборочного этапа и жеребьевки

Настоящим Команда _____ (далее – Команда),
(наименование Команды)

представляющая интересы Участника Конкурса _____

(наименование(я) Участника (групповых участников))

подтверждает свое намерение участия в _____
(Конкурсе отдельный заданий №__ / Финальном испытании)
технологического конкурса UpGreat «Аэрологистика», с учетом результатов
Отборочного этапа и жеребьевки.

Руководитель Команды: _____ / _____/
(подпись) (ФИО)

Типовая Методика выполнения Пробного облета №1 в обеспечение проведения Технологического конкурса «Аэрологистика»

1. Общие положения

Условия проведения: днем в ПМУ, метеопараметры атмосферы в пределах ограничений п. 19 «Метеоусловия конкурса» Технического регламента.

Средства обеспечения измерений и проведения испытаний:

- средства радиосвязи (носимые радиостанции) и средство хронометража,
- комплекс средств независимого наблюдения и фиксации траекторных параметров полета БВС в составе бортовых средств независимого наблюдения АЗН-В/Б и наземных средств независимого наблюдения, записи и отображения получаемой информации.

Маршрут Пробного облета №1:

- маршрут Пробного облета представляет собой квадрат в плане со стороной около 500 метров, вершинами квадрата являются Стартовая площадка, поворотный пункт маршрута 1 (ППМ 1), ППМ 2, ППМ 3, высота полета по маршруту 20 метров (выбирается исходя из высот препятствий в районе Пробного облета №1), БВС перемещается по двум сегментам с промежуточной посадкой сначала от СП 1.1 до СП 1.2 потом в обратном направлении от СП 1.2 до СП 1.1.

Примечание: общая схема маршрута тренировочного полета (Пробного облета) представлена в Приложении А.

Ожидаемая продолжительность выполнения полета каждым БВС:

- для Пробного облета №1 при средней прогнозируемой путевой скорости полета БВС около 50 км/ч и общей протяженности маршрута с одной промежуточной посадкой около 4 000 метров, а также проверками параметров Пробного облета №1 – ожидаемая продолжительность полета по маршруту СП 1.1 – СП 1.2 – СП 1.1 составит интервал от 10 до 20 минут.

Цели Пробного облета №1 в соответствии с п. 6.2 Технического регламента:

- проверка возможности выполнения персоналом Участника и продуктом разработки Конкурсной задачи Конкурса отдельных заданий путем проведения Пробного облета №1,

- проверка возможности безопасного проведения Испытаний продукта разработки Команды,

- запись видео длительностью не менее 3 и не более 10 минут автоматического взлета, полета и приземления БВС с размером кадра не менее 1920x1080 пикселей и не более 3840x2160 пикселей, с частотой 30 кадров в секунду, кодек H.264/H.265 (при необходимости),

- проверка совместимости оборудования БАС с размещаемыми на БАС средствами объективного контроля траекторных параметров полета БВС.

2. Методика проведения Пробного облета №1 БВС

2.1. Подготовка к Пробному облету №1:

2.1.1. Размещение БВС на СП 1.1 (СП 1.2), внешний осмотр БВС с докладом командира беспилотного воздушного судна (КБВС) о готовности к предполётной подготовке.

2.1.2. Подготовка систем и оборудования БАС, формирование Маршрутного задания на основе координат характерных пунктов маршрута полета: СП 1.1, ППМ 1, ППМ 2, ППМ 3, СП 1.2.

2.1.3. Размещение бортового средства независимого наблюдения АЗН-В/Б (бортового модуля) на БВС, проверка работы комплекса средств независимого наблюдения и фиксации траекторных параметров полета БВС.

2.1.4. Контроль метеорологической обстановки по данным средств метеобеспечения, принятие решение КБВС на выполнение Пробного облета с докладом «БВС К ПОЛЕТУ ГОТОВ» по системе радиосвязи.

2.1.5. Освобождение членами Команд и персоналом стартовой площадки и её окрестностей.

2.2. Перечень фиксируемых параметров при Пробном облете №1:

В процессе выполнения Пробного облета №1 проводится оценка возможностей БВС с фиксацией параметров, определенных в п. 6.2.4 Технического регламента (приведены в Приложении Б).

2.3. Пробный облет №1:

2.3.1. Подача в радиоэфир команды КБВС «БВС ЗАПУСК НА СТАРТОВОЙ ПЛОЩАДКЕ» о запуске БВС на СП 1.1 (СП 1.2), ожидание не менее 15 секунд.

2.3.2. Запуск силовой установки БВС, прогрев, контроль работы систем в соответствии с эксплуатационной документацией на БВС.

2.3.3. В период прогрева технические специалисты контролируют работу комплекса средств независимого наблюдения и фиксации траекторных параметров полета БВС.

2.3.4. По готовности подача в радиоэфир команды КБВС «БВС К ВЗЛЕТУ ГОТОВ» о выполнении взлета, подтверждение о возможности взлета со стороны Руководителя полетов (РП) «ПРОБНЫЙ ОБЛЕТ РАЗРЕШЕН», взлет БВС.

*Примечание: в тексте применена следующая маркировка голосовых команд: **зеленый цвет** – команды радиообмена при штатном выполнении полета БВС, **желтый цвет** – команды для имитации особых случаев при Пробном облете №1 в рамках плана выполнения Пробного облета, **красный цвет** – аварийные команды для предотвращения особых случаев за рамками сценария проведения Пробного облета.*

2.3.5. Выполнения полета первоначально в автоматическом режиме по типовому маршруту СП 1.1 [0 м-Нmin] – ППМ 1 [Нmin-20 м] – ППМ 2 [20 м] – ППМ 3 [20 м-Нmin] – СП 1.2 [Нmin-0 м] – СП 1.2 [0 м-Нmin] – ППМ 3 [Нmin-20 м] – ППМ 2 [20 м] – ППМ 1 [20 м-Нmin] – СП 1.1 [Нmin-0 м]:

- взлет в автоматическом режиме со стартовой площадки и набор минимальной безопасной высоты по вертикали над СП 1.1 (СП 1.2) [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- набор относительной высоты 20 метров над уровнем СП 1.1 (СП 1.2) по данным ГНСС на участке от СП 1.1 (СП 1.2) до ППМ 1 [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- при подлете к ППМ 1 РП подает команду **«ВОЗВРАТ В ТОЧКУ ВЫЛЕТА»** [проверка **параметра 6** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- после получения команды КБВС переводит БВС в режим возврата на СП 1.1 (СП 1.2) в автоматическом режиме полета [проверка **параметра 6** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- разворот БВС на обратный курс и автоматический переход в режим снижения с относительной высоты над уровнем СП 1.1 (СП 1.2) по данным ГНСС в 20 метров до минимальной безопасной высоты над СП 1.1 (СП 1.2) [проверка **параметров 3, 6, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- выполнение посадки БВС в пределах СП 1.1 (СП 1.2) без выключения силовой установки и остановки вращающихся частей, доклад КБВС о выполнении посадки **«БВС ПОСАДКУ ВЫПОЛНИЛ»** [проверка **параметров 3, 6, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- оценка точности приземления БВС на СП 1.1 (СП 1.2) в пределах Буферной зоны с помощью средств видеонаблюдения (средства видеонаблюдения, установленные в районе СП 1.1. (СП 1.2)) [проверка **параметра 4** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- в случае отсутствия критических отклонений БВС от границы Буферной зоны РП подает команду **«БВС ВЗЛЕТ»**,
- взлет в автоматическом режиме со стартовой площадки и набор минимальной безопасной высоты по вертикали над СП 1.1 (СП 1.2) [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- набор относительной высоты 20 метров над уровнем СП 1.1 (СП 1.2) по данным ГНСС на участке от СП 1.1 (СП 1.2) до ППМ 1 [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- полет БВС от ППМ 1 до ППМ 3 с относительной высотой над уровнем СП 1.1 (СП 1.2) по данным ГНСС в 20 метров выполняется в автоматическом режиме [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- в случае критического отклонения БВС от заданного маршрута на участке ППМ 1 – ППМ 3 по команде РП **«ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТ»** выполняется экстренная посадка БВС и остановка двигателя БВС, решение о продолжении выполнения Пробного облета №1 принимается Экспертами ситуационно,
- при подлете к ППМ 3 РП подает команду **«РЕЖИМ ПИЛОТИРОВАНИЯ»** [проверка **параметров 7, 8** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- перевод КБВС режима управления БВС из автоматического в режим дистанционного пилотирования (ДП), оценка времени оперативного (в течение 15 секунд) перехода от режима Автоматического выполнения полета к ДП по линии С2 [проверка **параметров 7, 8** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],

- после перехода режима управления БВС в режим ДП РП подает команду «ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТ» для выполнения экстренной посадки на СП 1.2 (СП 1.1) [проверка **параметров 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР]
- выполнение посадки БВС в режиме ДП в пределах СП 1.2 (СП 1.1) без выключения силовой установки и остановки вращающихся частей, доклад КБВС о выполнении посадки «БВС ПОСАДКУ ВЫПОЛНИЛ» [проверка **параметров 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- подача команды РП «БВС ВЫКЛЮЧЕНИЕ» на экстренную остановку вращающихся элементов конструкции БВС, а также экстренную остановку маршевого двигателя, оценка времени выполнения экстренной остановки [проверка **параметров 2, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- подача команды РП «БВС ВЗЛЕТ» на запуск и выполнение взлета БВС с СП 1.2 (СП 1.1) [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- взлет в автоматическом режиме со стартовой площадки и набор минимальной безопасной высоты по вертикали над СП 1.2 (СП 1.1) [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- набор относительной высоты 20 метров над уровнем СП 1.2 (СП 1.1) по данным ГНСС на участке от СП 1.2 (СП 1.1) до ППМ 3 [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- полет БВС в автоматическом режиме по участку маршрута ППМ 3 – ППМ 2 [проверка **параметров 3, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- при пролете ППМ 2 команда РП «ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТ» для выполнения экстренной посадки на СП 1.1 (СП 1.2) в автоматическом режиме [проверка **параметров 3, 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- после получения команды КБВС переводит БВС в режим возврата на СП 1.1 (СП 1.2) в автоматическом режиме полета [проверка **параметров 3, 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- автоматический переход в режим снижения с относительной высоты над уровнем СП 1.1 (СП 1.2) по данным ГНСС в 20 метров до минимальной безопасной высоты над СП 1.1 (СП 1.2) [проверка **параметров 3, 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- выполнение посадки БВС в пределах СП 1.1 (СП 1.2) без выключения силовой установки и остановки вращающихся частей, доклад КБВС о выполнении посадки «БВС ПОСАДКУ ВЫПОЛНИЛ» [проверка **параметров 3, 5, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- подача команды РП «БВС ВЫКЛЮЧЕНИЕ» на экстренную остановку вращающихся элементов конструкции БВС, а также экстренную остановку маршевого двигателя, оценка времени выполнения экстренной остановки [проверка **параметров 2, 7** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР],
- после выполнения посадки и выключения силовой установки, доклад КБВС «ПОЛЕТ ЗАВЕРШЕН»,
- оценка точности приземления БВС на СП 1.1 (СП 1.2) в пределах Буферной зоны после остановки вращающихся частей Экспертами [проверка **параметра 4** Таблицы № 2 п. 6.2.4. ТР].

2.4. Послеполетные операции:

2.4.1. Выключение и демонтаж бортового средства независимого наблюдения АЗН-В/Б, представителям Экспертной комиссии.

2.4.2. Освобождение СП 1.1 (СП 1.2).

2.4.3. Ознакомление с результатами Пробного облета №1, оценка достижения целей полета.

2.4.4. Анализ результатов Пробного облета №1, оценка соответствия БВС проверяемым параметрам, рекомендации по устранению выявленных недостатков (при наличии, при необходимости).

2.4.5. В случае не прохождения Пробного облета №1 оценка целесообразности проведения повторного Пробного облета.

2.4.6. В случае успешного выполнения БВС Пробного облета №1 Экспертная комиссия осуществляет маркировку самоклеящимися знаками каждого компонента БАС в соответствии с п. 6.2.7. Технического регламента с формированием перечня маркированных узлов и агрегатов БАС.

Общая схема маршрута Пробного облета №1



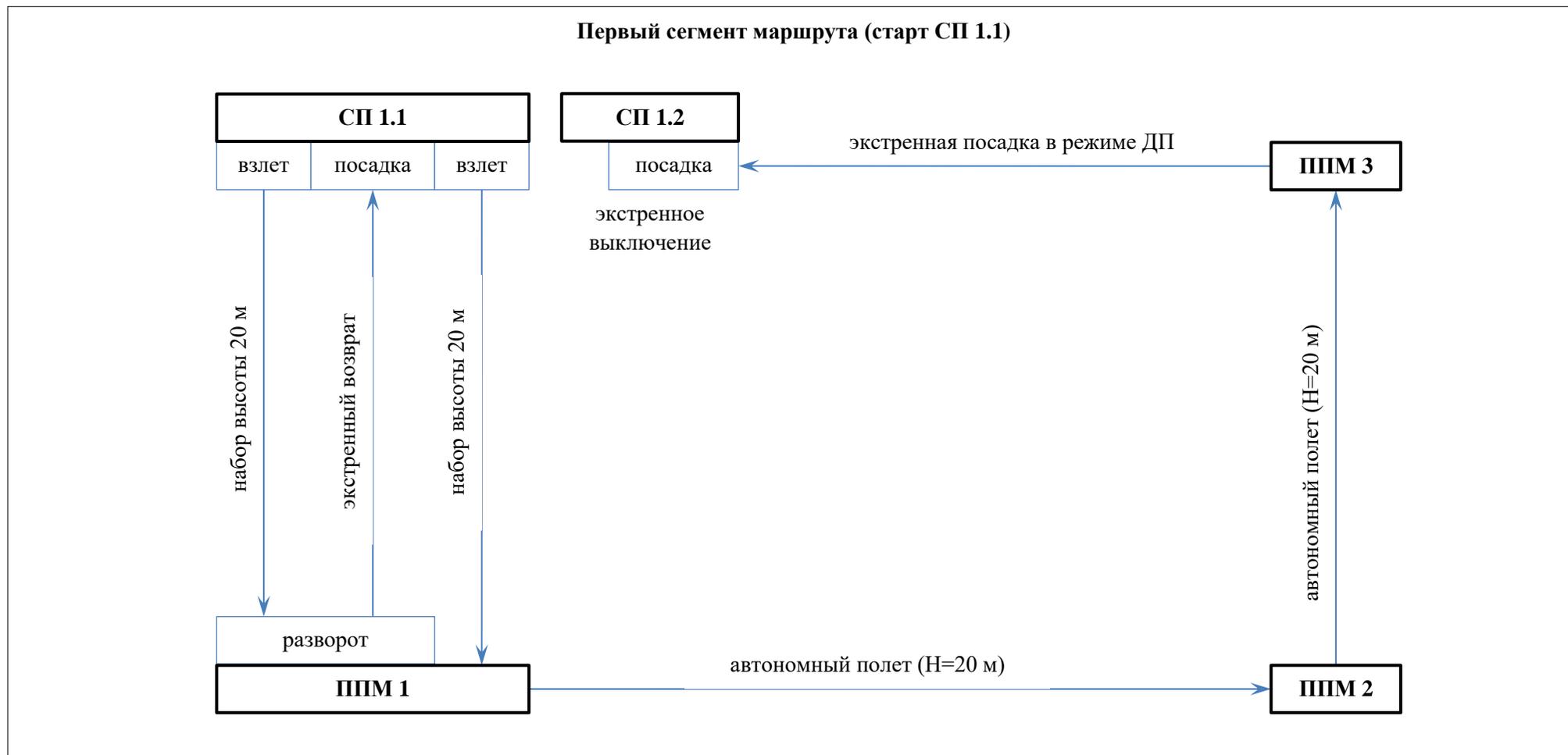
**П. 6.2.4. Технического регламента в части параметров Пробного облета №1
с указанием точек маршрута, в которых будут проведены проверки:**

Таблица № 2 «Параметры выездной проверки»

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Участок маршрута
1	<i>Не проверяется в процессе Пробного облета №1</i>	-	-
2	Возможность экстренной остановки вращающихся элементов конструкции БВС на стартовой площадке (при технической возможности), а также экстренной остановки маршевого двигателя в течение 2 минут с момента получения команды	Экстренная остановка открытых вращающихся элементов обеспечена	После приземления на СП 1.1 после автоматической экстренной посадки (п.5)
3	Выполнение БВС в ходе Пробного облета №1 штатного взлета, полета и посадки в Автоматическом режиме при целостном навигационном поле ГНСС	Взлет, полет, посадка выполнены	В процессе всего Пробного облета №1
4	Выполнение БВС в ходе Пробного облета №1 автоматической посадки на Посадочную площадку в пределах Буферной зоны	Точная посадка выполнена	Оценка на СП 1.1 после экстренной автоматической посадки (п.5)
5	Возможность экстренной посадки в Автоматическом режиме и режиме дистанционного пилотирования на одной из заранее назначенных площадок по команде	Экстренная посадка выполнена	Экстренная посадка в режиме пилотирования на СП 1.2 при прохождении

№	Проверяемый параметр, узел, агрегат	Критерий допуска	Участок маршрута
	<p>Руководителя полетов в ходе Пробного облета №1.</p> <p><i>Примечание: Переход от Автоматического режима полета к Автоматическому режиму посадки происходит при однократной управляющей команде от ПДУ по линии С2</i></p>		<p>ППМ 3 на первом сегменте маршрута, экстренная посадка в автоматическом режиме при прохождении ППМ 2 и уходе на СП 1.1 на втором сегменте маршрута</p>
6	<p>Возможность экстренного возврата из любой точки маршрута в точку вылета по команде Руководителя полетов в ходе Пробного облета №1.</p>	<p>Возврат в точку вылета выполнен</p>	<p>Возврат на СП 11 от ППМ 1 по команде на первом сегменте маршрута</p>
7	<p>Корректность совместной работы оборудования БАС с размещаемыми на БАС АЗН-В/Б, работоспособность АЗН-В/Б</p>	<p>Модуль АЗН-В/Б установлен, совместная работа с системами БАС обеспечена, данные независимого наблюдения на наземном устройстве Экспертной комиссии принимаются и отображаются корректно</p>	<p>В процессе всего Пробного облета №1</p>
8	<p>Возможность оперативного (в течение 15 секунд) перехода от режима Автоматического выполнения полета к дистанционному пилотированию по линии С2 в ходе Пробного облета №1.</p>	<p>Переход в ручное управление выполнен в течение 15 секунд</p>	<p>Полет от ППМ 3 к СП 1.2 проверка вместе с (п.5)</p>

Схема и порядок выполнения Пробного облета №1



Второй сегмент маршрута (старт СП 1.2)

