

А.В. Алтухов, С.Ю. Кашкин, С.П. Халютин

---

## ПРАВОВЫЕ КОМПОНЕНТЫ ВНЕДРЕНИЯ КРЫЛА ВЕРТИКАЛЬНОГО ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ «АРХАНГЕЛ» НА ОСНОВЕ ПЛАТФОРМЕННОГО ПРАВА\*

---

Рассматривается состояние законодательства, направленного на регулирование полетов и эксплуатации аппаратов сверхлегкой авиации типа инновационной разработки крыла вертикального взлета и посадки «Архангел», с целью выявления потребности в поправках и разработке новых законодательных предложений, способных создать благоприятную правовую среду для широкого внедрения новейших технологий в сферу авиации, а также сформировать условия для международного технологического взаимодействия.

*Ключевые слова:* проект «Архангел», конвертоплан, платформенное право, техническая платформа, искусственный интеллект, беспилотное воздушное судно, беспилотная авиационная система, организация воздушного движения, частно-государственное партнерство, сверхлегкая авиация, интеграционное право, право Европейского союза.

A.V. Altoukhov, S.Yu. Kashkin, S.P. Khalyutin

---

## LEGAL COMPONENTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE VERTICAL TAKEOFF AND LANDING WING “ARCHANGEL” BASED ON PLATFORM LAW

---

The state of the legislation aimed at regulating flights and operation of ultralight aircraft, such as the innovative development of the vertical take-off and landing wing “Archangel”, is considered, in order to identify the need for amendments and develop new legislative proposals that can create a favorable legal environment for the widespread introduction of the latest technologies in the aviation sector. and also create conditions for international technological interaction.

*Keywords:* the Archangel project, tiltrotor, platform law, technical platform, artificial intelligence, unmanned aerial vehicle, unmanned aerial system, air traffic management, public-private partnership, ultralight aviation, integration law, European Union law.

Развитию технологий в авиации на сегодняшний день уделяется огромное внимание, поскольку это направление остается важнейшим не только для гражданских сфер деятельности, но также для усиления национальной безопасности и повышения международного престижа.

Одна из главных задач государственной политики Российской Федерации в современных реалиях, наряду с созданием благоприятных условий для жизни граждан, заключается в обеспечении среды, всесторонне подготовленной и комфортной для ведения разработок и совершенствования

---

\* Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, научный проект № 18-29-16150 «Искусственный интеллект и робототехника: компаративистское исследование моделей правового регулирования в современных государствах, международных организациях и интеграционных объединениях».

перспективных инновационных изобретений, в основу которых заложены новейшие цифровые решения и технологии искусственного интеллекта.

Сверхлегкая авиация на сегодняшний день, пожалуй, отличается самыми прогрессивными темпами развития, в то время как соответствующее законодательство не успевает трансформироваться с нужной скоростью, чтобы создать правовые условия для эксплуатации некоторых аппаратов сверхлегкой авиации. По этой же причине, например, немного затруднительным сейчас представляется практическое использование поистине прорывной разработки «Архангел».

На данный момент порядок регистрации, учета и, как следствие, сертификации авиационных средств зависит от их весовой категории, где процедура для средств весом свыше 30 кг выглядит сложнее, чем для более легких устройств [9]. Порядок регистрации беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг определяет Приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 г. № 457, который содержит определенный регламент государственной услуги по регистрации гражданских воздушных судов, выполняющейся Росавиацией [5].

Современные реалии прямо формируют потребность в модернизации имеющихся регламентов по порядку проведения полетов для новейших летательных аппаратов и ввода их в эксплуатацию. Огромный технологический скачок беспилотников при должном правовом обеспечении, при создании особой правовой платформы позволит расширить возможности для сверхлегкой авиации и повысить экономическую рентабельность.

Массовое внедрение высоких технологий и платформенных решений в новые летательные аппараты, на наш взгляд, в состоянии не только существенно расши-

рить возможности устройств и упростить требования к пилотам. Оно также способствует снижению требований к организации и контролю полетов, поскольку платформа, лежащая в основе таких устройств, служит источником не только стандартизации управления и эксплуатации, но также в будущем сможет облегчить координацию и управление полетами подобных устройств, т.е. тем самым содействует снижению требований к получению разрешений на полеты. Это в целом расширит перспективы применения для созданных летательных аппаратов.

В настоящий момент процедура по легализации устройств для использования довольно сложна и, что особенно важно отметить, не содержит особенностей, важных при эксплуатации устройств, оснащенных искусственным интеллектом и функционирующих на основе платформ. Это еще раз указывает на необходимость разработки в России платформенного права и переоценки возможностей для упрощения государственного правового регулирования и контроля, которые могут быть обеспечены технологиями.

Платформы уже зарекомендовали себя довольно высоко как незаменимый механизм государственного взаимодействия, играющий в том числе значимую роль в оптимизации процедур взаимодействия граждан и государства путем повышения соответствующей легитимности.

Реализация государственной программы «Цифровая экономика России» вместе с массовым внедрением цифровых технологий привела к теоретической разработке и воплощению в жизнь множества государственных инициатив по созданию платформенных решений для авиации. Ведь, как уже указывалось, это одно из важнейших направлений деятельности государства.

Ее дополнил и усовершенствовал Указ президента Российской Федерации от

10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 г.). Это в очередной раз указывает на важность и ценность рассматриваемого направления для государства.

Представленный документ является некоей универсальной основой в вопросах, касающихся использования искусственного интеллекта во всех сферах экономики, включая авиационную промышленность и беспилотный транспорт. Однако в нем не содержатся какие-либо нормы, указывающие на потребность в модернизации законодательства и техрегламентов в отношении новейших авиационных средств. Вместе с тем технологические возможности инноваций платформ и технологий искусственного интеллекта с течением времени формируют условия для надежной и эргономичной автоматизации правовых и организационных процессов эксплуатации беспилотников.

Сегодня большую перспективу для России представляет разработка устройств сверхлегкой авиации с применением возможностей цифровых и технических платформ и искусственного интеллекта. Наиболее важными в текущий момент являются вопросы регистрации, учета и сертификации новых летательных аппаратов на территории нашей страны.

Учитывая сложность разработок и степень их технологичности, можно предположить, что в основной своей массе это беспилотные летательные аппараты. Следовательно, для оценки правового регулирования интересующих нас вопросов необходимо проанализировать законодательство, действующее в настоящий момент в отношении беспилотных авиационных средств [2; 3; 4; 6; 7], и предположить векторы модернизации.

Кроме того, поправки, постоянно вносимые в законодательство и регламенты в данной сфере, с трудом обеспечивают правовую основу для использования летательных устройств, поскольку они не успевают за технологиями. Возложение функции по проведению регистрации и учета всех беспилотных воздушных судов (БВС) на государство представляется также избыточным. Например, это потребует от уполномоченного органа – Росавиации – расширения состава, увеличения финансирования, создания сети регистрационных центров.

Чрезмерно усложненный механизм государственного учета малых беспилотников и сверхлегких летательных аппаратов выступает также сдерживающим фактором развития сферы беспилотных авиационных систем. В случае глобальной оценки возможностей искусственного интеллекта перспективным видится снижение контроля и автоматизация мониторинга взаимодействий в воздушной среде, так как в противном случае могут затормозиться разработки наиболее перспективных моделей современных летательных аппаратов [8].

В ранних работах авторов уже отмечалось, что представляется разумным создание взвешенного и упрощенного механизма учета малых БВС. Более детальный анализ имеющихся правовых норм и современного рынка также формирует насущную потребность в модернизации правового регулирования организации полетов на летательных аппаратах свыше 30 и менее 250 кг [1].

Важно отметить, что на сегодняшний день техническое оснащение новейших летательных аппаратов позволяет создать единую систему взаимодействий для координации полетов. Это возможно без сложной правовой разрешительной системы для совершения полетов.

## Литература

1. Алтухов А.В., Кашкин С.Ю. Современное состояние разработок индустриальной и продуктовой платформы летающих автомобилей на базе искусственного интеллекта // Вестник Российского нового университета. Серия «Человек и общество». 2020. № 2. С. 130–141.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации: утвержден 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 8 июня 2020 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Каух П.В., Шишкин Н.Д., Дидковский Е.В. Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве России // Colloquium-journal. 2019. № 13 (37).
4. О техническом регулировании: федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ (ред. от 28 ноября 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении административного регламента федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению государственного реестра гражданских воздушных судов российской федерации: приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 г. № 457 (ред. от 7 декабря 2017 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21»: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июня 2019 г. № 184. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения»: приказ Минтранса России от 18 июня 2003 г. № 147. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».
8. Рашидов Бобур Уткир Угли. Проблемы внедрения беспилотных автомобилей // Достижения науки и образования. 2018. № 8 (30).
9. Хомяков Н.В., Романов Ф.М. Мультикоптер как универсальный инструмент для комфортной жизни // StudNet. 2020. № 7.

## Literatura

1. Altukhov A.V., Kashkin S.Yu. Sovremennoe sostoyanie razrabotok industrial'noj i produktovoj platformy letayushchikh avtomobilej na baze iskusstvennogo intellekta // Vestnik Rossijskogo novogo universiteta. Seriya "Chelovek i obshchestvo". 2020. № 2. S. 130–141.
2. Vozdushnyj kodeks Rossijskoj Federatsii: utverzhdzen 19 marta 1997 g. № 60-FZ (red. ot 8 iyunya 2020 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
3. Kaux P.V., Shishkin N.D., Didkovskij E.V. Problemy pravovogo regulirovaniya ispol'zovaniya bespilotnykh transportnykh sredstv v ugovlovnom prave Rossii // Colloquium-journal. 2019. № 13 (37).
4. O tekhnicheskome regulirovanii: federal'nyj zakon ot 27 dekabrya 2002 g. № 184-FZ (red. ot 28 noyabrya 2018 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
5. Ob utverzhdenii administrativnogo reglamenta federal'nogo agentstva vozdushnogo transporta predostavljeniya gosudarstvennoj uslugi po gosudarstvennoj registratsii grazhdanskikh vozdushnykh sudov i vedeniyu gosudarstvennogo reestra grazhdanskikh vozdushnykh sudov rossijskoj federatsii: prikaz Mintransa Rossii ot 5 dekabrya 2013 g. № 457 (red. ot 7 dekabrya 2017 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".

6. Ob utverzhdenii Federal'nykh aviatsionnykh pravil "Sertifikatsiya aviatsionnoj tekhniki, organizatsij razrabotchikov i izgotovitelej. Chast' 21": prikaz Ministerstva transporta Rossijskoj Federatsii ot 17 iyunya 2019 g. № 184. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
7. Ob utverzhdenii Federal'nykh aviatsionnykh pravil "Ekspluatanty aviatsii obshchego naznacheniya. Trebovaniya k ekspluatantu aviatsii obshchego naznacheniya, protsedury registratsii i kontrolya deyatelnosti ekspluatantov aviatsii obshchego naznacheniya": prikaz Mintransa Rossii ot 18 iyunya 2003 g. № 147. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Garant".
8. Rashidov Bobur Utkir Ugli. Problemy vnedreniya bespilotnykh avtomobilej // Dostizheniya nauki i obrazovaniya. 2018. № 8 (30).
9. Khomyakov N.V., Romanov F.M. Mul'tikopter kak universal'nyj instrument dlya komfortnoj zhizni // StudNet. 2020. № 7.

DOI: 10.25586/RNU.V9276.20.04.P.088

УДК 347.195.1

А.Л. Бредихин, Е.Д. Проценко

МЕХАНИЗМ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИДЕОЛОГИЧЕСКОЙ  
ФУНКЦИИ ГОСУДАРСТВА

Описывается понятие механизма осуществления идеологической функции государства, определяются его структурные элементы и дается их характеристика. Делается вывод, что, помимо органов власти, непосредственно входящих в механизм государства, идеологическую функцию выполняют и иные субъекты, не являющиеся частью механизма государства, но которым соответствующие полномочия были в определенном смысле «делегированы» со стороны государства.

*Ключевые слова:* идеология, идеологическая функция государства, функции государства, механизм государства, коммуникативные агентства.

A.L. Bredikhin, E.D. Protsenko

THE MECHANISM FOR THE IMPLEMENTATION  
OF THE IDEOLOGICAL FUNCTION OF THE STATE

The concept of the mechanism for the implementation of the ideological function of the state is described, its structural elements are determined and their characteristics are given. It is concluded that, in addition to the authorities directly included in the mechanism of the state, the ideological function is also performed by other subjects that are not part of the mechanism of the state, but to which the corresponding powers were in a certain sense "delegated" by the state.

*Keywords:* ideology, ideological function of the state, functions of the state, mechanism of the state, communication agencies.

Идеологическая функция государства – это основное и постоянное направление деятельности государства как общественно-политического института, содержащи-

ем которого является процесс построения определенной модели общественно-политических отношений в границах данного государства [1, с. 10].