

Исх. № 12 от 17.01.2025

На № Исх-120/05 от 09.01.2025

Заместителю  
Руководителя Федерального агентства  
воздушного транспорта

А.А. Потемкину

**Уважаемый Андрей Александрович!**

В соответствии с Вашим письмом от 09.01.2025 № Исх-120/05 с концептуальными предложениями по внесению изменений и дополнений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 (далее – Федеральные правила), сообщаем.

С целью выработки согласованной позиции в отношении предложений по внесению изменений в Федеральные правила в части реорганизации воздушного пространства Российской Федерации, Советом Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» и Ассоциацией Вертолетной Индустрии проведено совместное заседание, по итогам которого сформированы предложения, касающиеся представленных Росавиацией предложений (протокол прилагается).

Приложение: протокол на 3 л. + приложения.

С уважением,

Генеральный директор



Г.В. Бабинцев

## Протокол № 1

### совместного заседания

### Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» и Ассоциации Вертолетной Индустрии

**Дата заседания** 17.01.2025

**Начало заседания:** 11:00

**Окончание заседания:** 11:40

**Форма проведения:** в формате очного дистанционного присутствия участников и обсуждения и голосования посредством использования видеоконференцсвязи.

**Участники заседания:** приложение 1.

#### **Повестка:**

Рассмотрение концептуальных предложений Росавиации по внесению изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (далее – ФП ИВП), в части совершенствования классификации воздушного пространства Российской Федерации в целях упрощения порядка использования воздушного пространства для беспилотных воздушных судов.

Предложения поступили в Ассоциацию «АЭРОНЕКСТ» письмом Росавиации от 09.01.2025 № Исх-120/05 в соответствии с протоколом Минтранса России от 06.12.2024 № ВХ-12 от 06.12.2024, направлены в АВИ письмом Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» от 10.01.2025 № 4 (приложение 2).

Предложениями о внесении изменений в ФП ИВП предусматривается установление воздушного пространства класса Н для БВС судов в слое от 300 до 400 м истинной высоты в воздушном пространстве, где не установлен класс «С». Ограничение скорости полетов - 300 км/ч. Полеты выполняются в уведомительном порядке. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. Полеты пилотируемых ВС и БВС ниже 100 м и выше 100 м границ класса Н запрещены (не применяется в отношении воздушных судов, пересекающих класс Н при наборе высоты и снижении).

**По итогам рассмотрения представленных Росавиацией предложений участниками заседания (с учетом поступивших позиций представителей сферы БАС и вертолетной индустрии, прилагаются) отмечено:**

1. Предложениями о внесении изменений в ФП ИВП предусматривается установление воздушного пространства класса Н для БВС судов в слое от 300 до 400 м истинной высоты в воздушном пространстве, где не установлен класс «С». Ограничение скорости полетов - 300 км/ч. Полеты выполняются в уведомительном порядке. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. Полеты пилотируемых ВС и БВС ниже 100 м и выше 100 м границ класса Н запрещены (не применяется в отношении воздушных судов, пересекающих класс Н при наборе высоты и снижении).
2. Выбранный для класса Н диапазон высот с точки зрения их востребованности для полетов БВС с различными целями не является обоснованным. В настоящее время и в обозримой перспективе полеты БВС с МВМ 495 кг и менее, в подавляющем большинстве, для выполнения наиболее востребованных работ продолжают осуществляться в классе G на высоте 50-1000 м: поиск людей поисковыми отрядами (50-100 м); различные виды аэросъемки, воздушного лазерного сканирования и магнитометрии (50-1000 м); авиационно-химические работы (3-30 м); перевозка грузов (100-500 м). В настоящее время ведущие эксплуатанты БАС ведут подготовку к регулярному использованию фотокамер Phase One для выполнения аэросъемочных работ на высотах до 1500 м с соблюдением требований Заказчиков к разрешающей способности снимков. Кроме того, в случае принятия предлагаемых предложений, в горной местности, где установлена минимальная безопасная высота 300 м над наивысшим препятствием, полеты БВС становятся невозможными.

3. В то же время, выбранный диапазон высот для класса Н активно используется при полетах пилотируемых воздушных судов, в том числе по ППП, в условиях ограниченной видимости ниже нижней границы облаков.  
Фактическое закрытие диапазона истинных высот от 200 до 500 метров для пилотируемых воздушных несет в себе риски для безопасности их полетов:
  - в условиях сложной орнитологической обстановки;
  - при выполнении ими ряда авиационных работ и выдерживании минимальных безопасных высот с учетом высоты (например, для работы вертолета с внешней подвеской – это 200 м - и запас для маневра в таких условиях практически отсутствует);
  - в ночное время, поскольку минимальная высота по нормативам ночного визуального полета (НГО) составляет 450 метров;
  - для выполнения срочных санитарных заданий по согласованию с органами ОВД и оператором БВС.
4. Проектом предусматривается установление для класса Н слоя от 300 до 400 м от подстилающей поверхности. Выдерживание истинной высоты относительно подстилающей поверхности возможно с использованием радиовысотомеров, которых у БВС нет и конструкция большинства которых не позволяет реализовать их установку. При этом полеты пилотируемой авиации осуществляются с использованием значений барометрической высоты.
5. В воздушном пространстве класса G воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).  
В проектируемом воздушном пространстве класса Н такое требование отсутствует. При пересечении пилотируемыми воздушными судами и БВС воздушного пространства класса Н и его «буферных слоев» при наборе высоты и снижении, остается не определенным вопрос о том, какими бортовыми техническими средствами наблюдения будет обеспечиваться ситуационная осведомленность всех пользователей воздушного пространства - экипажей пилотируемых воздушных судов (при полетах по ППП в условиях ограниченной видимости и ночью) и внешних экипажей БВС. Необходимо уточнение вида обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве класса Н – диспетчерское, полетно-информационное и/или аварийное оповещение.
6. Поскольку среди воздушных судов пользователей воздушного пространства классов G и Н есть также аэростаты, дельтапланы, автожиры и пр., необходимо установить ограничения по минимальной вертикальной скорости пересечения воздушного пространства класса Н, а также максимальному времени пребывания в «буферных слоях» класса Н. Вместе с тем отмечается, что даже установление таких значений не устраняет высокую вероятность столкновений скоростных БВС с медленно пересекающими слой аэростатами, дельтапланами, автожирами.
7. Пунктом 127(1) проекта ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов беспилотного воздушного судна в воздушном пространстве класса Н возлагается на командира воздушного судна и внешнего пилота беспилотного воздушного судна. Вопрос ответственности в «буферных слоях» не определен.
8. Изменения и дополнения в ФП ИВП в части реорганизации воздушного пространства должны оцениваться прежде всего с точки зрения потенциальных рисков для безопасности полетов всех пользователей воздушного пространства, с учетом необходимости создания более гибкой и безопасной нормативной базы, которая будет способствовать развитию отрасли БАС.
9. По мнению участников заседания вопрос совместного использования воздушного пространства пилотируемой и беспилотной авиацией лежит в плоскости технических решений – в оснащении БВС системами автоматического зависящего наблюдения (АЗН-В), цифровой радиосвязи органов ЕС ОрВД с экипажами воздушных судов, средств и правил автоматического предотвращения столкновений, что позволит обеспечить безопасное взаимодействие пилотируемых и беспилотных воздушных судов, например, в классе «G» (без аэронавигационного обслуживания воздушного движения), и обеспечит бесшовную интеграцию на равных условиях всех пользователей воздушного пространства.
10. Необходимо обязательное согласование предложений с Минобороны России и иными федеральными органами исполнительной власти в сфере регулирования государственной авиации.

**По итогам заседания предложено:**

1. Предложение Росавиации по установлению нового класса Н воздушного пространства и/или новых элементов структуры воздушного пространства с приоритизацией полетов отдельных видов воздушных судов по техническому признаку не поддерживается.
2. Направить настоящий протокол в Росавиацию.
3. В целях оценки предлагаемых предложений по реорганизации воздушного пространства, предложить Росавиации рассмотреть вопрос о проведении полного и всестороннего анализа потенциальных факторов опасности и связанных с ними рисках для безопасности полетов всех видов авиации и пользователей воздушного пространства.

Генеральный директор Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»

/ В.В. Бабинцев/

Председатель Правления АВИ

/ В.В. Карцев/

Секретарь заседания

/ Н.В. Лашманова/



## Участники заседания:

№	ФИО	Должность	Организация
1	Аксютин Виктор Сергеевич	Советник по БП генерального директора	АО НПК «ПАНХ»
2	Алякритский Борис Юрьевич	Консультант	Бюро «Законодательство» АВИ
3	Арбузов Станислав Владиславович	Учредитель	АО «Авиапредприятие «Ельцовка»
4	Лесовский Андрей Сергеевич	Заместитель ГД по ПЛГ-начальник ИАС	ООО «Арт Авиа»
5	Прохоров Максим Андреевич	Генеральный директор	ООО «Хелибюро»
6	Сергеев Дмитрий Владимирович	Советник генерального директора	УУАЗ и КВЗ холдинга «Вертолеты России»
7	Чурочкин Александр Владимирович	Генеральный директор	ООО "ЧкалАвиа"
8	Виноградов Алексей Львович	Президент - старший операционный директор	АО "ЮТэйр"- Вертолетные услуги"
9	Закаржаев Магомед Бахулаевич	Советник генерального директора	АО "Казанское авиапредприятие"
10	Казачков Михаил Юрьевич	Генеральный директор	ООО «УК РВС-ХОЛДИНГ»
11	Карцев Вячеслав Владимирович	Генеральный директор	ООО «Конверс Авиа БС»
12	Худоленко Олег Владимирович	Заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу и качеству	АО "НПК "ПАНХ"
13	Аношин Александр Викторович	Зам. директора по управлению БП	АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги"
14	Дубовик Андрей Михайлович	Директор	"Центр АНОП"
15	Скориков Алексей Антатольевич	Первый заместитель генерального директора	АО НПК «ПАНХ»
16	Лейдерман Герман Николаевич	Командир летного отряда	АО НПК «ПАНХ»
17	Лештаев Андрей Владимирович	Заместитель генерального директора по летной работе	АО "Авиакомпания Конверс Авиа"
18	Евдокимов Денис Владимирович	Юрист	АО "РВС"
20	Варятченко Алексей Павлович	Генеральный директор	ООО "БАС"
21	Грудев Андрей Иванович	Представитель члена Ассоциации	ООО "ПЛАЗ"
22	Сазанова Алиса Алексеевна	Директор продукта "Беспилотные авиационные системы"	ООО "Газпромнефть-Снабжение"
23	Семенов Алексей Евгеньевич	Представитель члена Ассоциации	ООО "Геоскан"
24	Бабинцев Глеб Владимирович	Генеральный директор	Ассоциация "АЭРОНЕКСТ"
25	Головень Роман Борисович	Начальник отдела отраслевого регулирования и сертификации	АНО "Университет 20.35"

26	Лашманова Наталья Валерьевна	Руководитель юридической службы	Ассоциация "АЭРОНЕКСТ"
27	Смирнов Александр Иванович	Юрисконсульт	Ассоциация "АЭРОНЕКСТ"
28	Мельник Дмитрий Михайлович	Директор центра УБП	АО "Эколибри"
29	Шипилов Сергей Сергеевич	Директор научно-исследовательского аналитического центра	АО "Эколибри"
30	Сиваев Евгений Вячеславович	Заместитель директора	НПК БАМС АО "Радар ММС"



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,  
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

09.01.2025 № Исх-120/05

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

Авиационный альянс «Аэрохимфлот»

АОПА-Россия (РАОПА)

Российская ассоциация эксплуатантов  
воздушного транспорта

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»

АНО «Платформа НТИ»

В соответствии с протоколом совещания в Минтрансе России от 06.12.2024 № ВХ-12 Росавиация направляет концептуальные предложения по внесению изменений и дополнений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 (далее – Федеральные правила), в части совершенствования классификации воздушного пространства Российской Федерации в целях упрощения порядка использования воздушного пространства для беспилотных воздушных судов (прилагаются).

Прошу прилагаемый материал рассмотреть и до **16.01.2025** направить в Росавиацию сформулированные предложения по корректировке (доработке) Федеральных правил, в части совершенствования классификации воздушного пространства Российской Федерации в целях упрощения порядка использования воздушного пространства для беспилотных воздушных судов.

Приложение: на 6 л. в 1 экз.



А.А. Потемкин

Иванов Андрей Николаевич  
8 (495) 645-85-55 доб. 55-22

## Предложения

по внесению изменений и дополнений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138

Подпункт «в» пункта 10 Федеральных правил изложить в следующей редакции:

«в) класс G – разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется, за исключением полетов, выполняемых в приграничной полосе. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется, за исключением полетов, выполняемых в приграничной полосе.»

Дополнить пункт 10 Федеральных правил подпунктом «г» в следующей редакции:

«г) класс H – разрешаются полеты беспилотных воздушных судов. Для всех полетов действует ограничение по скорости, составляющее не более 300 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.»

Дополнить пункт 64 Федеральных правил подпунктом «г» в следующей редакции:

«г) класс H – в слое от 300 до 400 м от земной и водной поверхности над территорией Российской Федерации, где не установлен класс C. В пределах 100 м ниже нижней границы класса H и 100 м выше верхней границы класса H полеты пилотируемых и беспилотных воздушных судов запрещены.

Положения подпункта «г» пункта 10 и подпункта «г» пункта 64 настоящих Федеральных правил не применяются в отношении воздушных судов, пересекающих класс H при наборе высоты и снижении.

При полетах беспилотных воздушных судов в классе H положения подпункта «г» пункта 10 настоящих Федеральных правил применяются, в том числе, для взлета, набора высоты, снижения и захода на посадку.

Класс H в воздушном пространстве приграничной полосы, а также в воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, не устанавливается.»

Пункт 67 Федеральных правил дополнить после первого абзаца абзацем в следующей редакции:

«Границы классов воздушного пространства G и H публикуются Федеральным агентством воздушного транспорта в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.».

Пункт 124 Федеральных правил изложить в следующей редакции:

«Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве классов G и H.

Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, а также в воздушном пространстве класса H (за исключением полетов беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 30 кг), обязаны уведомить соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.».

Пункт 126 Федеральных правил изложить в следующей редакции:

«При выполнении полетов пилотируемых воздушных судов по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве классов G и H, а также беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и более в воздушном пространстве класса H пересечение воздушного пространства класса C (районов аэродромов и маршрутов обслуживания воздушного движения) осуществляется после получения командиром воздушного судна или внешним пилотом беспилотного воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).».

Дополнить Федеральные правила пунктом 127(1) в следующей редакции:

«127(1). Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов беспилотного воздушного судна в воздушном пространстве класса H возлагается на командира воздушного судна и внешнего пилота беспилотного воздушного судна.».

Подпункт «м» пункта 172 Федеральных правил изложить в следующей редакции:

«м) полет пилотируемого воздушного судна в воздушном пространстве классов G и H, а также полет беспилотного воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 кг и более в классе H без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).».

## Новый класс воздушного пространства для БВС

**Класс А 8100 м и выше** (для БВС требуется разрешение и установление ограничений)

8100 м

**Класс С до 8100 м** (для БВС требуется разрешение и установление ограничений)

**Класс С**

**Класс G** (для БВС требуется разрешение и установление ограничений)

Полеты разрешены только при наборе высоты и снижении

400 м

100 м

**Класс Н** при полетах БВС требуется только уведомление

300 м

100 м

Полеты разрешены только при наборе высоты и снижении

100 м

**Класс G**

150 м

**Зоны полетов БВС**  
(не требуется разрешение органов местного самоуправления)

Разрешаются полеты БВС не ближе 10 км к аэродромам

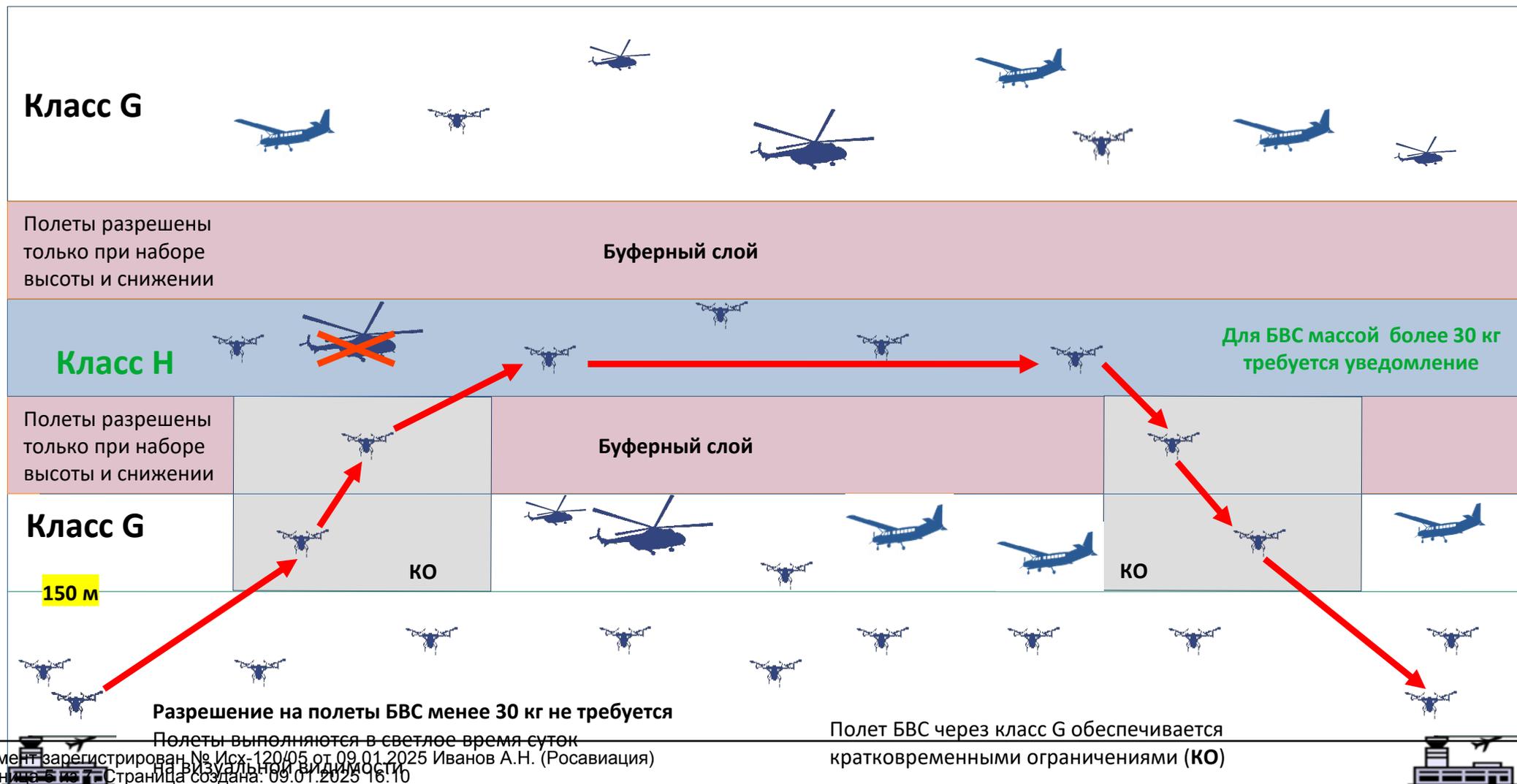
100 м

Разрешаются полеты БВС не ближе 2 км к посадочным площадкам

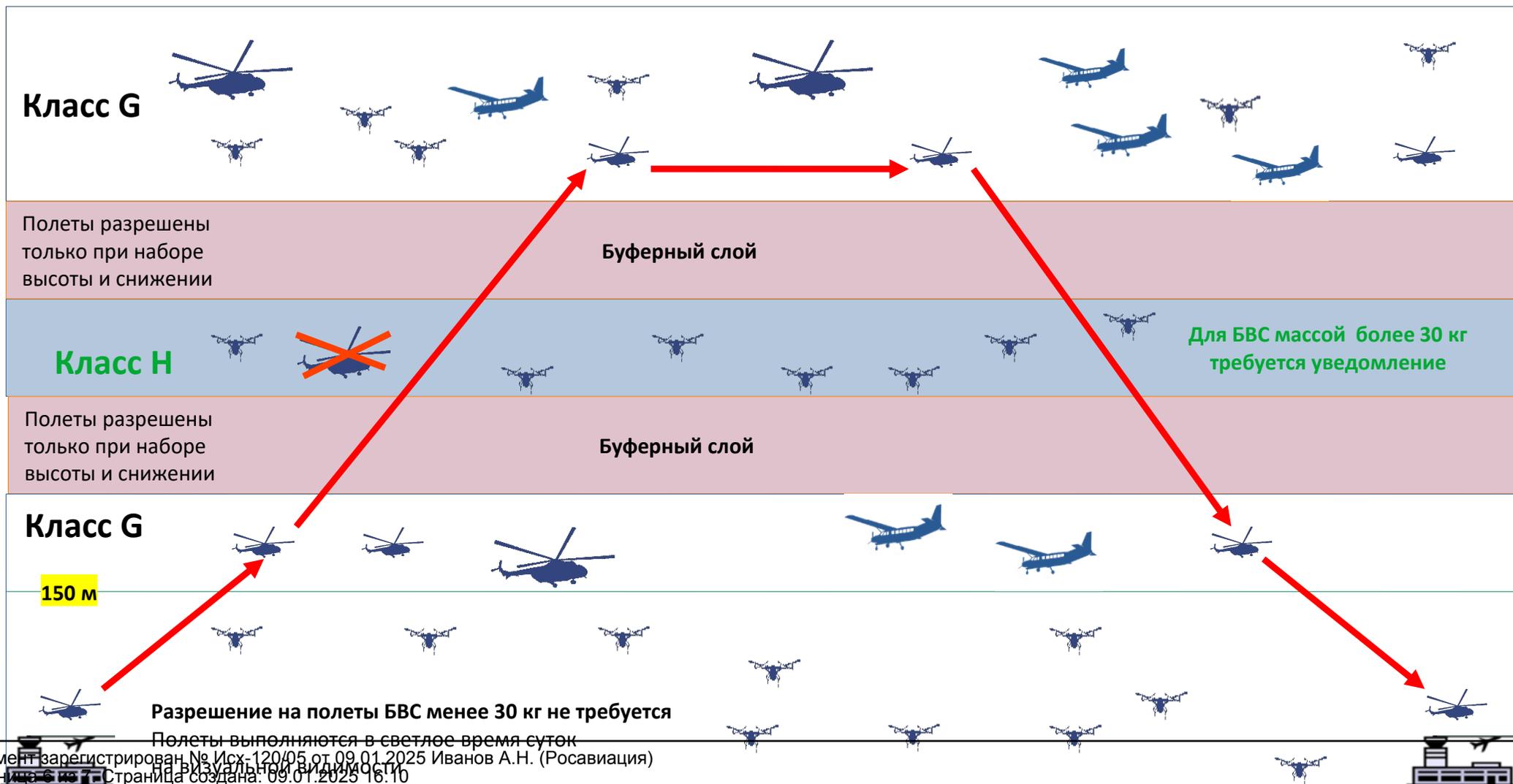
100 м

2 км

## Новый класс воздушного пространства для БВС (вылет и посадка БВС)



## Новый класс воздушного пространства для БВС (вылет и посадка пилотируемого ВС)



## Новый класс воздушного пространства для БВС

Требование к полетам БВС	Классы А и С	Класс G	Класс H
Установление ограничений ИВП для других пользователей	+	+	-
Направление плана полета БВС	+	+	-
Получение разрешения на использование воздушного пространства	+	+	-
<b>Направление уведомления в орган ОВД для БВС более 30 кг</b>			+
<b>Направление уведомления в орган ОВД для БВС 30 кг и менее</b>			-



Исх. № 4 от 10.01.2025

Председателю Правления  
Ассоциации Вертолетной Индустрии

В.В. Карцеву

**Уважаемый Вячеслав Владимирович!**

Федеральным агентством воздушного транспорта подготовлены концептуальные предложения по внесению изменений в ФП ИВП, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 в части совершенствования классификации воздушного пространства Российской Федерации в целях упрощения порядка использования воздушного пространства для беспилотных воздушных судов.

В рамках реализации Соглашения о сотрудничестве от 5 декабря 2025 г. № 2024-2 просим рассмотреть прилагаемые материалы и дать по ним предложения и замечания по возможности до 15 января 2025 г.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

С уважением,  
Генеральный директор



Г.В. Бабинцев