

Исх. № 001/2025 от 15.01.2025

Заместителю Руководителя  
Федерального агентства  
воздушного транспорта  
Потемкину А.А.

Уважаемый Андрей Александрович!

В ответ на Ваше письмо от 09.01.2025 исх. № 120/05 АОПА-Россия направляет свои предложения.

В соответствии с актуальной концепцией Международной организации гражданской авиации (ИКАО), классификация воздушного пространства (классы А...G) основана на типах разрешенных полетов — правила полетов по приборам (IFR) и правила визуальных полетов (VFR), обеспечиваемом эшелонировании и предоставляемых услугах по обслуживанию воздушного движения в конкретном воздушном пространстве. Классификация не различает воздушное пространство по типу воздушных судов (пилотируемые или беспилотные), но различает его по операционным требованиям и предоставляемым услугам.

Подход ИКАО подчёркивает интеграцию беспилотных авиационных систем (далее — БАС) в существующую структуру воздушного пространства через соответствующие нормативы и технологии, а не создание отдельных классов (интеграция вместо разделения). По состоянию на текущий момент, новый класс воздушного пространства, установленный специально для полетов беспилотных воздушных судов (далее — БВС), не был создан нигде, кроме Китая (класс W)<sup>1</sup>. Любые изменения в этом отношении потребовали бы международного консенсуса и поправок к Приложениям ИКАО, которые на данный момент отсутствуют.

Предлагаемые изменения и дополнения в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 (далее — ФП ИВП) не содержат информацию о следующих ключевых аспектах:

1. Будет ли класс Н установлен везде, где установлен класс G, или только в отдельных регионах?
2. Будет ли включено в описание класса Н требование обязательного наличия оборудования DAA (Detect and Avoid) у БВС?

В Китае для класса W предусмотрены следующее описание и требования<sup>1</sup>:

*“VI) Воздушное пространство класса W*

*1. Обозначенная область и сфера действия: Часть воздушного пространства **ниже высоты 120 метров AGL** в пределах воздушного пространства класса G.*

*2. Требования к полетам:*

- а) Полеты только микро-, легких и малых беспилотных летательных аппаратов;*
- б) Идентификационная информация должна автоматически передаваться в режиме широковещания во время полета;*
- в) Оператор малого беспилотного летательного аппарата обязан иметь соответствующую лицензию.”*

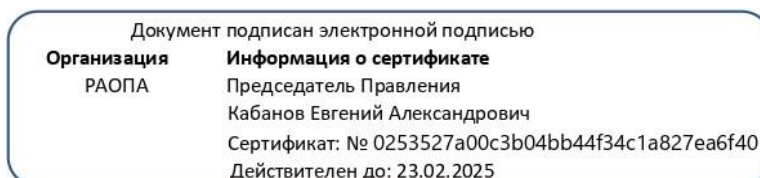
В западных странах использование классов G и E беспилотными ВС допускается только при наличии автономного (бортового) оборудования DAA — совместное использование ВП пилотируемыми ВС и БВС возможно только с оборудованием DAA.

3. Будут ли установлены требования к квалификации внешних пилотов для соблюдения требований ПВП “вижу-избегаю” и навыков работы с системами DAA?
4. По каким критериям выбран диапазон высот 300 м - 400 м для класса Н?  
В Китае для класса W установлена высота **не выше 120 м AGL<sup>1</sup>** и класс W является частью класса G. Конкретные границы класса W на текущий момент не опубликованы, предположительно вводятся изданием соответствующих НОТАМов.  
Слой до 400 м является с РФ наиболее используемым пилотируемой ПВП авиацией. Установление переходных слоев по 100 м сверху и снизу полностью запрещает пилотируемой авиации использовать диапазон высот 200 м - 500 м для ПВП полётов. Климатические особенности страны не позволяют большую часть дней в году использовать для ПВП высоты выше 500 м AGL, в отличие от Китая и других стран.  
Безопасность полетов существенно выше при полетах пилотируемых ВС над беспилотными ВС, так как при обратной ситуации в случае отказа возрастает вероятность столкновения падающего БВС с пилотируемым ВС, находящимся ниже.
5. Требования п. 3.31 ФАП-128 устанавливают, что полеты над населенными пунктами запрещены на высоте ниже 300 м над самым высоким препятствием, что делает полностью невозможными такие полеты для пилотируемой авиации при наличии класса Н, нижняя граница переходного слоя которого 200 м AGL, а верхняя - 500 м AGL.
6. Требования пп. 150 и 151 ФП ИВП устанавливают, что при полете ниже эшелона перехода положение воздушного судна в вертикальной плоскости определяется в величинах абсолютной высоты в футах по давлению QNH аэродрома или района.  
Предлагаемое описание класса Н и переходных слоев содержит значения высоты в метрах AGL, что создает неоднозначность и путаницу как для экипажей пилотируемых ВС, так и внешних пилотов БВС.

Учитывая изложенное выше, **предлагаем:**

1. В обязательном порядке дополнить описание класса Н требованиями о наличии у БВС бортового оборудования DAA с характеристиками по обнаружению и избеганию других участников воздушного движения не хуже, чем у пилота на борту пилотируемого воздушного судна при визуальном полете.
2. В обязательном порядке установить требования к квалификации внешних пилотов по соблюдению требований ПВП “вижу-избегаю” и навыкам работы с системами DAA.
3. Пересмотреть вертикальные границы класса Н с целью освобождения высот до 200-500 м для пилотируемой авиации, установить границы класса Н до 120-150 м AGL (400-500 фт).
4. Не устанавливать переходные слои высотой 100 м.
5. Отложить создание класса Н до выполнения перечисленных выше мероприятий.

С уважением,  
Председатель правления



Кабанов Е.А.

Приложение. Структура ВП Китая на 1 листе

<sup>1</sup>Источники:

- [Публикация](#) The Civil Aviation Administration of China (CAAC)
- [AIP China](#)

附件3

# 国家空域基础分类示意图

