Дата поступления рукописи в редакцию: 07.07.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 01.09.2026 г.
DOI: 10.24412/2224-9133-2026-8-370-375

ЛЕМИНОВ Михаил Валерьевич,
старший преподаватель кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел Российской Федерации,
e-mail: Leminov.mv@mail.ru

СЕМАГИН Андрей Владимирович,
Начальник кафедры специальной подготовки Нижегородской академии Министерства внутренних дел Российской Федерации,
e-mail: Ansemagin@gmail.com

СУХАРЕВ Ярослав Эдуардович,
преподаватель кафедры специальной подготовки Нижегородской академии Министерства внутренних дел Российской Федерации,
e-mail: sukharev_99_99@mail.ru

АГАФОНОВ Сергей Юрьевич,
доцент кафедры криминалистики Нижегородской академии Министерства внутренних дел Российской Федерации,
e-mail: agafonov334@list.ru

БЕЛЯВСКИЙ Роман Александрович,
старший преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова,
e-mail: belevskiy@gmail.com

ДУНАЕВ Герман Робертович,
старший преподаватель кафедры специальной подготовки Нижегородской академии Министерства внутренних дел Российской Федерации,
e-mail: z197ger152rus»@mail.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВЫХ ОСНОВ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕСПИЛОТНЫМИ АВИАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ В СИСТЕМЕ МВД РОССИИ

Аннотация. *Внедрение беспилотных авиационных систем выступает фактором трансформации служебной авиации в органах внутренних дел. Подготовка компетентных операторов БВС приобретает статус стратегического приоритета МВД России, при этом ее эффективность напрямую зависит от гибкости действующей нормативной правовой базы. В представленной работе рассмотрены актуальные нормативные положения, выявлены системные проблемы правоприменения и обоснованы предложения по корректировке законодательства с целью формирования эффективной системы подготовки специалистов. Отдельный акцент сделан на противоречиях между устоявшимися нормами авиационного права и современными потребностями эксплуатации беспилотных технологий в ведомственной практике.*

Ключевые слова: *UAV, UAV operator, Russian Ministry of Internal Affairs, legal regulation, flight training, aviation legislation, educational standards, unmanned aviation, official activities, and digital transformation.*

LEMINOV Mikhail Valerevich,
Senior lecturer PhD in Biological Sciences Department of internal affairs in special condition East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

SEMAGIN Andrey Vladimirovich,
Chief Department of special training Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

SUHAREV Yaroslav Eduardovich,
Lecturer Department of special training Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

AGAFONOV Sergey Yurievich,
Associate Professor, Department of criminalistic Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

BELYAVSKY Roman Alexandrovich,
Senior Lecturer Department of Information Technologies in Law Enforcement Activities Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov

DUNAEV German Robertovich,
Senior lecturer Department of special training Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

LEGAL SUPPORT FOR TRAINING AIRCRAFT OPERATORS IN THE RUSSIAN MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS: CHALLENGES OF THE TECHNOLOGICAL ERA

Annotation. *The introduction of unmanned aircraft systems serves as a factor in the transformation of service aviation within the internal affairs bodies. The training of competent BVS operators is acquiring the status of a strategic priority for the Ministry of Internal Affairs of Russia, and its effectiveness directly depends on the flexibility of the current regulatory legal framework. This paper examines the current regulatory provisions, identifies systemic problems of law enforcement, and substantiates proposals for adjusting legislation in order to form an effective system for training specialists. Particular emphasis is placed on the contradictions between the established norms of aviation law and the modern needs of operating unmanned technologies in departmental practice.*

Key words: *UAV, UAV operator, Russian Ministry of Internal Affairs, legal regulation, flight training, aviation legislation, educational standards, unmanned aviation, official activities, digital transformation.*

Активное внедрение беспилотных летательных аппаратов в деятельность органов внутренних дел обусловливает глубинные изменения технологической базы МВД России и актуализирует проблему кадрового сопровождения данного процесса. Беспилотники уже стали неотъемлемым инструментом при патрулировании, поисковых мероприятиях, мониторинге чрезвычайных

ситуаций, фиксации правонарушений и охране общественного порядка при массовых мероприятиях [1, с. 45]. Указанная тенденция объективно требует перестройки сложившейся системы профессиональной подготовки. В отличие от пилотируемой авиации, где правовые и методические основы отработаны десятилетиями и закреплены федеральными авиационными правилами, подготовка операторов БВС в правоохранительной сфере находится на этапе становления, протекающего неравномерно и противоречиво [2, с. 112]. Нормативное регулирование в данной области страдает фрагментарностью, множественностью актов различной юридической силы и внутренней несогласованностью, что порождает системные барьеры и затрудняет выстраивание унифицированного образовательного процесса. Необходимость преодоления разрыва между стремительно растущими потребностями ведомства в квалифицированных кадрах и инерционностью правотворчества определяет научную и практическую значимость предпринятого исследования.

Правовое пространство, регламентирующее подготовку операторов БВС для нужд МВД России, представляет собой не монолитную конструкцию, а сложную, многозвенную систему, образованную несколькими пересекающимися и зачастую слабо коррелирующими между собой уровнями регулирования. Подобная архитектура, с одной стороны, создает известную степень правовой определенности, с другой — порождает многочисленные сложности организационно-правового характера.

Первый уровень — общегосударственное авиационное законодательство, фундаментом которого выступают Воздушный кодекс РФ и Федеральные авиационные правила (ФАП). Долгие годы вся инфраструктура ФАП была ориентирована исключительно на пилотируемую авиацию, что создавало объективный дисбаланс. Принятие в 2023 году новых ФАП полетов беспилотных воздушных судов (Приказ Минтранса № 841) ознаменовало значимый сдвиг, установив единые для всех субъектов эксплуатации правила [3]. Вместе с тем данные нормы обладают рамочным характером и не учитывают ведомственную специфику, в особенности образовательные аспекты: они детализируют порядок выполнения полетов, но обходят стороной вопросы кадровой подготовки для нужд государственных структур.

Второй уровень — ведомственное регулирование МВД России, представленное приказами, наставлениями и инструкциями, определяющими порядок применения авиации в служебных целях. Отличительная черта данного сегмента — его реактивный, «догоняющий» характер: правовые акты принимаются преимущественно как отклик на уже возникшие технологические вызовы, не формируя упреждающей стратегии [4, с. 23]. Наиболее чувствительный пробел — отсутствие единого системного документа, закрепляющего правовой статус оператора БВС (как штатной единицы либо специальной должности), его полномочия, границы ответственности и, главное, детализированные квалификационные требования к объему и характеру подготовки.

Третий уровень — образовательное право, включающее Федеральные государственные образовательные стандарты и профессиональные стандарты. Профстандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем» формально определяет квалификационную рамку [5], однако его внедрение в ведомственные образовательные программы вузов МВД и системы повышения квалификации отличается медлительностью, бессистемностью и выраженной неравномерностью. Возникает глубокая дивергенция между нормативно закрепленными требованиями и реальным содержанием учебного процесса, его материально-техническим оснащением и методической базой. Эта дихотомия ставит под угрозу унификацию требований и взаимное признание квалификаций выпускников различных образовательных организаций системы МВД.

2. Системные правовые преграды в формировании контура подготовки.

Сопряжение разнородных нормативных плоскостей порождает комплекс взаимосвязанных противоречий, которые в совокупности блокируют выстраивание целостной и работоспособной системы профессиональной подготовки операторов БВС в ведомственной структуре.

Первая и наиболее глубокая проблема — правовая амбивалентность фигуры «оператора БВС МВД». Кто он по своему юридическому статусу? Авиационный специалист, аналогичный пилоту, с распространением на него всей полноты авиационных норм — от врачебно-летной экспертизы до материальной ответственности за вверенное воздушное судно? Технический эксперт, инженер-оператор, работающий со сложным оборудованием? Или же сотрудник строевого подразделения (ППС, уголовный розыск, ГИБДД), для которого управление дроном — лишь одна из множества дополнительных функций, надстроенная над основной служебной деятельностью? От разрешения этой концептуальной дилеммы в нормативном поле зависит выбор фундаментального акта, регламентирующего всю траекторию: от профессионального отбора и обучения до допуска к полетам и определения зон ответственности. На сегодняшний день этот вопрос отдан на откуп локальному усмотрению, что неизбежно порождает правовую мозаичность и неоднородность практик [2, с. 115].

Вторая проблема, логически проистекаю-

щая из первой, — отсутствие унифицированных, типовых ведомственных образовательных программ. В сфере пилотируемой авиации подготовка персонала жестко привязана к требованиям ФАП-147 и ФАП-128, образующим незыблемый методический каркас. Для беспилотных систем подобного детализированного сквозного норматива не существует. Обучение операторов зачастую носит локальный, ситуативный, а порой и импровизационный характер. Каждый территориальный орган, учебный центр или ведомственный вуз вынужден самостоятельно конструировать учебные программы, опираясь на собственные представления о необходимом объеме и содержании подготовки. Итогом становится вопиющая вариативность в качестве и продолжительности обучения, отсутствие единых критериев минимального часового объема, обязательных пропорций теории и практики, перечня типовых оперативно-тактических задач, подлежащих отработке [6, с. 78].

Третий барьер — административные и юридические препятствия для организации практической летной подготовки. Реальный налет остается стержневым элементом профессионализации. Однако организация учебных полетов БВС, особенно за границами специально выделенных и оборудованных зон (которые, к тому же, присутствуют далеко не во всех регионах), наталкивается на сложную и многоступенчатую процедуру получения разрешений на использование воздушного пространства. Для обучаемых и инструкторов это оборачивается искусственным, но весьма ощутимым дефицитом практики, вынуждающим замещать живое пилотирование абстрактными теоретическими конструкциями. Нормативная база не предлагает упрощенных или ускоренных регламентов для регулярных учебных вылетов, особенно на легких и средних БВС, в пределах закрытых ведомственных полигонов или на территориях аэродромов, закрепленных за МВД [3].

Четвертая проблема — многомерная, «эшелонированная» ответственность инструкторского состава. Инструктор, передающий навыки управления БВС, несет бремя ответственности не только за освоение курсантами техники пилотирования и эффективного применения полезной нагрузки. Он обязан гарантировать глубокое понимание обучаемыми целого спектра законодательных актов: воздушного права (для исключения авиационных инцидентов), административного законодательства (особенно при съемке в общественных пространствах), норм о защите персональных данных (при обработке изображений граждан), положений об интеллектуальной собственности и т.д. [6, с. 82]. При этом единых методических и правовых руководств для инструкторов, которые бы систематизировали этот массив информации и облегчали ее трансляцию в образовательный процесс, на сегодня не создано [4, с. 30].

Правовой контур подготовки операторов БВС в системе МВД России сегодня заметно отстает от динамики технологических изменений и реальных запросов оперативных подразделений. Фрагментарность и внутренняя несогласованность регулирования создают зону риска: недостаточный уровень компетенций персонала, потенциальные нарушения законности в ходе учебного процесса и, как итог, снижение отдачи от внедрения беспилотных технологий в служебную деятельность.

Для преодоления обозначенного системного разрыва необходима серия взаимосвязанных и последовательных шагов, направленных на формирование непротиворечивого правового поля. Первоочередная мера - разработка и введение в действие специального ведомственного приказа МВД России «Об утверждении Порядка подготовки и допуска к самостоятельной работе операторов БВС в системе МВД России». Этот документ призван стать нормативным стержнем, замыкающим сквозную цепочку: от унифицированных критериев профессионального отбора и внятных требований к состоянию здоровья (возможно, в формате адаптированного перечня по аналогии с ВЛЭК) до стандартизированной архитектуры учебных программ, единой процедуры итоговой аттестации и регламента периодического повышения квалификации. Именно в этом акте должен обрести четкость и определенность юридический статус оператора.

Второй стратегический шаг, наполняющий нормативные предписания реальным содержанием, — утверждение единой Типовой основной программы профессиональной подготовки и переподготовки операторов БВС для нужд МВД России. Данный документ должен выступить концептуальным ядром ведомственного образовательного стандарта, конкретизирующим общий Порядок. Разработка программы требует обязательного межведомственного согласования. Взаимодействие с Министерством транспорта России (Росавиацией) обеспечит синхронизацию с воздушным законодательством, федеральными правилами, включая новые ФАП полетов БВС, а также порядком организации воздушного движения. Согласование с Министерством науки и высшего образования РФ придаст программе легитимность в общеобразовательной системе, гарантирует соответствие требованиям к структуре дополнительных профессиональных программ и создаст основу для признания выдаваемых документов об образовании.

В-третьих, для адекватного охвата всего многообразия оперативно-служебных задач и

технологической вариативности парка БВС программа должна строиться по четкой модульной логике. Ее основу образует базовый (общепрофессиональный) блок, формирующий универсальные компетенции: знание авиационного и административного законодательства, основ аэродинамики и конструкции БВС, регламентов эксплуатации и безопасности, авиационной метеорологии. Дальнейшая подготовка реализуется через систему специализированных модулей, дифференцированных по двум векторам. Первый — классовая принадлежность БВС (малые, средние, тяжелые), определяющая различия в порядке допуска к полетам, использовании воздушного пространства, материальной ответственности и применяемых технических регламентах. Второй — целевая специализация оператора, определяемая спецификой служебных задач. Целесообразно выделить модули для подготовки оператора-наблюдателя (патрулирование, розыск, сопровождение), оператора-картографа или мониторинга (аэрофотосъемка, построение ортофотопланов, работа с ГИС в чрезвычайных ситуациях), а также оператора-техника (эксплуатационное обслуживание, предполетная и послеполетная диагностика). Каждый из модулей должен содержать развернутый учебно-тематический план, перечень осваиваемых практических навыков, систему оценочных критериев и требования к материально-техническому оснащению. Только такая структурированная и одновременно гибкая архитектура программы позволит осуществлять адресную и качественную подготовку кадров, адекватных конкретным служебным потребностям подразделений МВД [5].

Третье направление — нивелирование административных барьеров, сдерживающих практическую летную подготовку. Необходима консолидированная работа на межведомственном уровне, нацеленная на кардинальное упрощение порядка оформления разрешений на использование воздушного пространства для учебно-тренировочных вылетов. Инструментом достижения этой цели могло бы стать заключение долгосрочных рамочных соглашений между МВД и Росавиацией о резервировании постоянных учебных коридоров и зон в воздушном пространстве на базе ведомственных аэродромов, полигонов и прилегающих территорий с введением для них льготного, сокращенного регламента запроса и получения разрешительной документации [3].

Четвертое направление — придание юридической силы и нормативная унификация симуляционного компонента подготовки. Назрела необходимость внесения точечных изменений и дополнений в действующие ведомственные нормативные акты с тем, чтобы время, проведенное обучаемыми за сертифицированными и аттестованными тренажерами, получило статус полноценной учебной нагрузки с правом зачета в общий налет либо в часы отработки практических умений [6, с. 85].

И наконец, стержневым элементом обновления образовательной парадигмы выступает институционализация и нормативное закрепление статуса инструктора. Для системного обеспечения качества подготовки недостаточно простого выделения соответствующих функций — требуется целенаправленное введение в штатные расписания авиаподразделений и учебных центров МВД самостоятельной штатной единицы — «инструктор-оператор беспилотных воздушных судов». Легитимация данной позиции в штатной структуре послужит правовым фундаментом для формирования профессионального инструкторского корпуса и инициирует каскад взаимосвязанных регуляторных действий. В первоочередном порядке для этой должности должен быть разработан и утвержден отдельный, ведомственно согласованный профессиональный стандарт. Данный стандарт призван зафиксировать квалификационные требования, существенно превышающие базовый уровень линейного оператора БВС: обязательный практический стаж эксплуатационной деятельности, подтвержденный летной книжкой оператора БВС с фиксированным минимальным налетом (в часах либо в количестве выполненных задач), а также наличие сертифицированных педагогических компетенций.

Профстандарт должен детально прописывать трудовые функции: проведение вводного, текущего и итогового инструктажа; методическое сопровождение тренажерной и летной подготовки; разработку частных методик по отработке сложных пилотажных элементов и оперативно-тактических сценариев; оценку действий обучаемых и ведение учетно-отчетной документации. Параллельно требуется разработка и аккредитация специализированной дополнительной профессиональной программы (программы профессиональной переподготовки) — «Инструктор-методист летной подготовки на БВС». Содержательное наполнение этой программы должно быть ориентировано на формирование у будущих инструкторов углубленных компетенций в области авиационной психологии, педагогики высшей школы, методики летного обучения, основ криминалистики и оперативно-розыскной деятельности (в части, касающейся специфики применения БВС), а также навыков расследования и анализа авиационных происшествий (инцидентов) с беспилотными судами. Лишь такой комплексный подход — институционализация должности, стандартизация требований и специализированная подготовка — способен создать правовые и кадровые предпосылки для передачи знаний и

навыков на качественно ином уровне, гарантирующем преемственность, безопасность и высокую оперативную результативность подготовки операторского состава [4, с. 34].

Только такая системная и многомерная стратегия формирования целостного, внутренне непротиворечивого и технологически ориентированного правового поля способна перевести подготовку операторов БВС из разряда экспериментальных инициатив в плоскость потокового, высококачественного и прогнозируемого процесса. Это заложит надежный фундамент для кадрового обеспечения МВД России специалистами, способными в полной мере реализовать потенциал беспилотной авиации при решении оперативно-служебных задач в условиях цифровой трансформации правоохранительной деятельности.

Список литературы:

[1] Петров, А. В. Тактика применения беспилотных авиационных систем в служебной деятельности органов внутренних дел : монография / А. В. Петров, С. И. Васильев. – Москва : Юрлитинформ, 2021. – 156 с.

[2] К вопросу о правовом статусе оператора беспилотного воздушного судна в системе МВД России / Е. Д. Семенов, М. П. Игнатьев // Вестник Московского университета МВД России. – 2022. – № 5. – С. 110–118.

[3] Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов беспилотных воздушных судов : Приказ Минтранса России от 15.11.2023 № 841 (ред. от 12.01.2024) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: http://publication.pravo.gov.ru (дата обращения: 24.01.2026).

[4] Нормативно-правовое и организационное обеспечение служебной подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации : учебное пособие / под ред. В. А. Сидорова. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2020. – 189 с.

[5] Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем : профессиональный стандарт № 2589, утв. Приказом Минтруда России от 10.11.2020 № 773н // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru (дата обращения: 24.01.2026).

[6] Современные технологии в профессиональном обучении авиационного персонала : сборник научных трудов / отв. ред. К. Н. Фролов. – Краснодар : КВВАУЛ, 2023. – 204 с.

References:

[1] Petrov, A. V. Tactics of using unmanned aerial systems in the official activities of the internal affairs bodies: monograph/A. V. Petrov, S. I. Vasiliev. - Moscow: Yurlitinform, 2021. - 156 s.

[2] On the question of the legal status of the operator of an unmanned aircraft in the system of the Ministry of Internal Affairs of Russia/E. D. Semenov, M. P. Ignatiev // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2022. – № 5. - S. 110-118.

[3] On approval of the Federal Aviation Rules for Unmanned Aircraft Flights: Order of the Ministry of Transport of Russia of 15.11.2023 No. 841 (ed. 12.01.2024) // Official Internet portal of legal information. - URL: http://publication.pravo.gov.ru (access date: 24.01.2026).

[4] Regulatory and organizational support of official training in the internal affairs bodies of the Russian Federation: training manual/ed. V. A. Sidorov. - St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2020. - 189 s.

[5] Specialist in the operation of unmanned aircraft systems: professional standard No. 2589, approved by By order of the Ministry of Labor of Russia dated 10.11.2020 No. 773n // ConsultantPlus. - URL: http://www.consultant.ru (access date: 24.01.2026).

[6] Modern technologies in professional training of aviation personnel: collection of scientific papers/rev. ed. K. N. Frolov. - Krasnodar: KVVAUL, 2023. - 204 s.