



ОТРАСЛЕВОЙ ДАЙДЖЕСТ

2026 II квартал

Содержание

Значимые события	02
Проекты и инициативы	05
Развитие профсообщества	07
Кадры	11
Технологические новинки	14
В России	15
В Море	20
Рыночный опыт	23
В России	24
В Море	25
Новое в законодательстве	28
Отраслевые мероприятия	37
Прошедшие мероприятия	40
Предстоящие мероприятия	51



Значимые события

Указ об упразднении Комиссии по вопросам АОН и навигации на основе ГЛОНАСС подписал Президент РФ

3 апреля 2026 года Президент РФ подписал указ об упразднении Комиссии по вопросам авиации общего назначения и навигации на основе ГЛОНАСС.

Комиссия была сформирована в 2012 году и занималась координированием развития авиации общего назначения, внедрением навигационных решений на базе ГЛОНАСС, а также анализом эффективности расходования средств федерального бюджета на развитие АОН и технологий ГЛОНАСС. В последние годы функции Комиссии фактически перешли к другим ведомствам и госкомиссиям.

Прошел первый этап практического эксперимента по СКЗИ

Первый этап практического эксперимента по оценке защищённости Линии С2 от несанкционированной передачи на борт БВС команд управления прошёл 17 апреля в Руднево.

Эксперимент собрал более 50 специалистов из числа разработчиков БАС, разработчиков СКЗИ, представителей научных организаций и других заинтересованных структур.



Участники пришли к выводу, что длительность подготовки и стоимость взлома Линии С2 с целью перехвата управления делают такой вид кибератаки на БАС непривлекательным для потенциального нарушителя.



Эксперимент был инициирован Ассоциацией «АЭРОНЕКСТ» в связи с необходимостью разработки модели угроз для уточнения требований по обязательному оснащению БАС средствами СКЗИ.

Разработчикам БАС было предложено подготовить любые архитектуры реализации Линии С2 — сочетания модемов, автопилотов и средств защиты информации. Условным «хакерам» было предложено попытаться проникнуть в канал управления и подменить передаваемые команды на ложные, выполняемые на борту БВС.

В ходе первого этапа эксперимента было принято решение пошагово записать с применением специального оборудования и ПО все команды управления и смены полётного задания, передаваемые с земли на борт БВС участниками эксперимента.

По результатам состоявшейся экспертной сессии проект «Модели угроз» направлен в соответствующие ФОИВ для изучения.

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ» провела стратегическую сессию «Небо России — эффективность без опасности»

По итогам сессии были сформированы системные предложения для дальнейшей проработки.



Ассоциация «АЭРОНЕКСТ» провела стратегическую сессию «Небо России — эффективность без опасности» с участием представителей федеральных органов исполнительной власти, научных организаций, системных заказчиков, операторов сотовой связи и российских разработчиков БАС.

Побудительным мотивом мероприятия стали нарастающие атаки с воздуха и реакция в формате «глухой защиты» через региональные ограничения и «ковры», которые блокируют важный сегмент экономики и развития технологий.

Участники обсудили причины возникновения «слепых» зон, позволяющих противнику пролетать вглубь страны, наличие необходимых технологий и алгоритмических моделей для выявления угроз, ошибки текущей идентификации, решения для повышения навигационной устойчивости в условиях спуфинга ГНСС, а также вопросы предотвращения столкновений.

Отдельно было отмечено, что безопасность в небе и защита объектов на земле требуют комплексного подхода. Сейчас за решение этих задач отвечают разные федеральные органы исполнительной власти, при этом общего подхода и целеполагания ключевых процедур на государственном уровне пока недостаточно.



Проекты и инициативы

В России введён стандарт по классификации БАС и их компонентов

С 1 апреля 2026 года в РФ вступил в силу предварительный национальный стандарт «Беспилотные авиационные системы. Компоненты беспилотных авиационных систем и беспилотных воздушных судов. Классификация и кодификация».

В документе представлены классификация видов БВС, лётно-технических характеристик, способов управления полётом, взлёта и посадки, классификация БВС по продолжительности полёта, единые правила классификации ключевых компонентов и система кодификации компонентов.

Стандарт также включает классификацию инфраструктуры, включая пункты дистанционного управления, средства наземного обслуживания, способы транспортирования и размещения.

Все данные, предусмотренные стандартом, предназначены для использования в технических заданиях на разработку конструкторской и эксплуатационной документации, а также в заявках на разработку и приобретение БАС и их компонентов.

Госдума приняла в первом чтении законопроект о внесении изменений в 258-ФЗ

Госдума приняла в первом чтении законопроект о внесении изменений в 258-ФЗ, который меняет правила апробации нового регулирования цифровых и технологических инноваций.

ПФЗ о внесении изменений в 258-ФЗ предполагает:

- увеличение срока установления экспериментального правового режима максимум до 5 лет вместо прежних 3;

- возможность устанавливать новое регулирование для сфер, где правовая рамка ещё не сформирована;
- возможность прекращения статуса субъекта ЭПР на основании мотивированного обращения.

Нововведения позволят тестировать технологии, для которых ещё нет правовой рамки, с большим сроком сбора содержательной статистики, а также выходить из режима досрочно.

С 2021 года в России установлено 19 ЭПР, из них 11 — в сфере беспилотных авиационных систем и 4 — в сфере высокоавтоматизированного наземного транспорта.

НТС АЭРОНЕКСТ предложил доработать ТЗ на ОКР по российской системе DAA



В марте и апреле на заседаниях отраслевого НТС АЭРОНЕКСТ были рассмотрены технические задания на ОКР по разработке бортовых и наземных систем предупреждения столкновений воздушных судов.

По мнению членов НТС, предложенные ТЗ на БСПС не позволят решить задачу автоматического предотвращения столкновений и могут быть применимы только для тяжёлых БВС с массой, существенно превышающей 500 килограммов.

Отдельное внимание было уделено надёжности наземной реализации системы предотвращения столкновений. Передача вычислений ключевых параметров полёта на сторонние ресурсы вне борта воздушного судна влечёт неприемлемые риски для безопасности полётов из-за задержек, потерь данных, помех и возможного отсутствия связи с землёй.

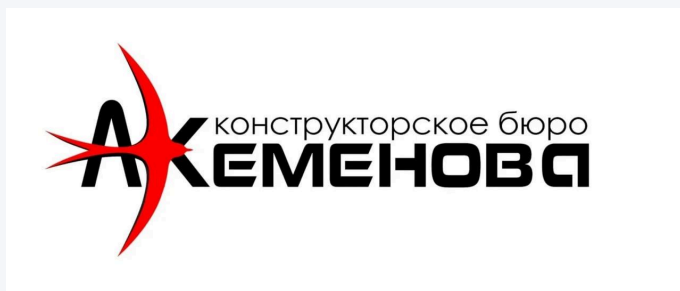
Для всех коммерчески востребованных БВС с максимальной взлётной массой до 500 килограммов требуется разработка линейки бортовых устройств с полной массой в диапазоне 50–500 граммов, низким энергопотреблением и стоимостью.



Развитие профсообщества

Новые члены Ассоциации

КБ «А. Кеменова» – в рядах «АЭРОНЕКСТ»



К Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» присоединилось «Конструкторское бюро А. Кеменова» – компания, созданная в 2020 году и специализирующаяся на разработке и производстве авиационной техники. Производственная площадка компании находится в Московской области и объединяет конструкторское бюро, производственные цеха общей площадью 3 000 м², лабораторный комплекс и другие помещения. Вступление в Ассоциацию позволит КБ «А. Кеменова» усилить кооперацию с участниками рынка, участвовать в формировании отраслевых стандартов и способствовать внедрению инновационных решений в сфере беспилотной авиации.

ГК «Кронштадт» меняет название и стратегию: от «военки» к «гражданке»



Разработчик тяжёлых БВС самолётного типа, член Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» – группа

компаний «Кронштадт» переименована в ГК «Аэромакс».

Ожидается, что проводимые изменения помогут ускорить развитие путём смещения вектора с военных дронов на гражданские.

Уже летом компания планирует презентовать сразу несколько новых моделей гражданских БАС – агродрон А-50 полностью российской разработки и беспилотный вертолёт В-200.

В разработке – АЭРОМАКС В-700, крупнейший в России беспилотный вертолёт, заявленный на государственную сертификацию.

Новые члены Ассоциации

Carbon Studio присоединилась к «АЭРОНЕКСТ»



Изготовитель полимерных композиционных материалов и оборудования Carbon Studio пополнил состав Ассоциации «АЭРОНЕКСТ». Производственно-инжиниринговая компания уже более 18 лет работает на российском рынке современных технологий в области полимерных композитных материалов и оборудования. Компания предоставляет полный спектр услуг: от разработки технологических процессов и проектирования изделий до проведения испытаний в соответствии с российскими и международными стандартами.

Новые члены Ассоциации

ООО «Авирон» теперь в рядах Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»



К Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» присоединилось ООО «Авирон» — разработчик собственных конструкторских решений в области встраиваемых систем, встроенного программного обеспечения и беспилотных авиационных систем.

Компания реализует подход к производству беспилотников с применением запатентованной технологии распределённой системы питания мотоустановок, а также maximизирует долю компонентов отечественного производства.

Самым известным продуктом ООО «Авирон» является спецсвязь «Пеппа».

Эксперты АЭРОНЕКСТ и ПрофПилот провели онлайн-встречу о правилах применения беспилотников

7 апреля эксперты АЭРОНЕКСТ и ПрофПилот провели онлайн-встречу с разъяснением правил применения беспилотников.

Вебинар собрал более 350 человек онлайн.

За полтора часа эксперты рассказали о требованиях по оснащению БАС и способах их исполнения, планируемых изменениях размера обязательного страхования, административной ответственности за нарушения правил использования БВС,

а также об изменениях в процедурах постановки БВС на учёт и подачи плана полёта.

До мероприятия и сразу после него организаторы получили более 40 вопросов по регулированию, ответственности и технологиям.

Российские компании впервые представили стенды на Drone World Congress в Шеньчжэне



Впервые на Drone World Congress в Шеньчжэне появились стенды российских компаний: ООО «ФОБАС» в партнёрстве с АО «ГТЛК» и ООО «Бас Глори Эйр» в партнёрстве с ОАК.

Участники представили иностранным посетителям опыт создания БАС и организации грузовой логистики в Российской Федерации.

Дискуссии на форумах и стендах показали высокий интерес иностранных участников к российскому опыту полётов в условиях вынужденной автономности — при отсутствии ГНСС и связи по линии С2.

Отдельной темой обсуждения стала организация совместных полётов беспилотных и пилотируемых воздушных судов, а также технологии, обеспечивающие безопасность полётов и защиту от атак.

Новые члены Ассоциации

Разработчик БАС и систем технического зрения ИНТЭК вошёл в ряды Ассоциации «АЭРОНЕКСТ».



Компетенции компании позволяют создавать беспилотники, устойчивые к сбоям спутниковой навигации, что даёт возможность выполнять полёты над населёнными пунктами и инфраструктурой с минимальным риском инцидентов.



Вручение свидетельства состоялось в городе Новосибирске в ходе переговоров о совместном развитии грузоперевозок на БВС с ещё одним участником Ассоциации.

Новые члены Ассоциации

НПО КАЙСАНТ вошёл в ряды «АЭРОНЕКСТ»



К Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» присоединилось НПО КАЙСАНТ — разработчик систем связи для разнородных систем.

С 2024 года организация входит в кластер космических технологий Фонда «Сколково» и развивает спутниковые решения и технологии для обеспечения связи с беспилотниками на больших расстояниях.

Компания занимается разработкой и интеграцией специализированных систем связи для БАС, наземных робототехнических комплексов и безэкипажных катеров, а также создаёт решения для охраны территорий и мониторинга воздушного пространства.



Кадры

Геоскан открыл первый учебный класс в Индии

Геоскан открыл первый учебный класс в Индии на базе Университета имени Чхатрапати Шаху Джи Махараджа в городе Канпур, штат Уттар-Прадеш.

Класс оснащён учебными комплексами линейки «Геоскан Пионер», системой ультразвуковой навигации в помещении «Геоскан Локус», симуляторами для отработки навыков программирования и пилотирования дронов, а также программными решениями для обработки данных.

Обучение будет вестись по программе, разработанной и апробированной в РФ. Площадка позволяет обучать до 150 человек в месяц.



ПрофПилот получил статус Межрегионального центра подготовки кадров в сфере БАС!

Учебный центр ПрофПилот прошёл отбор от «Университета 2035» и получил статус МЦПК БАС — Межрегионального центра подготовки кадров в сфере беспилотных авиационных систем.

ПрофПилот уже является активным участником федерального проекта «Кадры для беспилотных авиационных систем» в рамках реализации гибких образовательных траекторий.

27 апреля состоялось торжественное вручение сертификата с подтверждением статуса МЦПК руководителю учебного центра Зайцеву К.К.

Геоскан и «Океаника» объединяют усилия для развития мультисредной робототехники

Геоскан и «Океаника» договорились о партнёрстве для развития компетенций в области БАС и подводной робототехники.

В планах компаний — интеграция образовательных продуктов и совместная разработка робототехнических комплексов, способных работать в различных средах: в воздухе, под водой и на земле.

Партнёрство позволит предложить новые подходы к инженерной подготовке и формировать у школьников и студентов системное инженерное мышление.



Специалисты МЧС прошли обучение в Авиационном учебном центре «Геоскана»

В Авиационном учебном центре «Геоскана» прошло обучение специалистов МЧС.

Спасатели познакомились с теоретическими основами выполнения авиационных работ, подготовки БВС к полётам, работы с программным обеспечением «Геоскан Планнер» для планирования полётного задания и обработки полученных данных.

На аэродромах «Путилово» и «Малино» специалисты отработали знания на практике: собирали БВС и пусковую установку, составляли маршрут, следили за выполнением полётного задания и управляли видеокамерой дрона.

Беспилотники «Геоскана» для видеомониторинга были приняты на службу МЧС России в 2025 году. Компания передала ведомству 12 комплексов «Геоскан 701 Видео» по нацпроекту «БАС».



Состоялся выпуск восьмой группы слушателей АУЦ «ПрофПилот»

В АУЦ «ПрофПилот» состоялся выпуск восьмой группы слушателей. Наземная и лётная подготовка проходила в Москве на БВС самолётного вида «Геоскан 201».

Участники освоили теоретический блок, конструкцию и особенности БАС, сборку и разборку БВС, подготовку к полётам, составление полётных заданий и первый самостоятельный полет. Все слушатели получили свидетельства о профессии.





Технологические НОВИНКИ

В России

➤ ГК Геоскан

Свой мотор — свой курс: Геоскан 701 с отечественным «сердцем»

БВС СТ «Геоскан 701» с российским двигателем внутреннего сгорания (ДВС)

внесён в реестр российской промышленной продукции. По результатам экспертизы ТПП «701-ый» набрал 1600 баллов, что на 200 баллов выше порогового значения, необходимого для подтверждения российского происхождения в соответствии с требованиями ПП РФ № 719. По состоянию на июнь 2026 года это первый серийный БВС с отечественным ДВС, внесённый в реестр Минпромторга России.

Что же «под капотом»?

В настоящее время в БВС устанавливается четырехтактный одноцилиндровый двигатель внутреннего сгорания «Т-40» от оренбургской компании ООО «Тюльганский электромеханический завод», который заменил японский двигатель O.S. Engines GF40.

На двигатель получен сертификат происхождения СТ-1.



Характеристики «Т-40»:

- Рабочий объем 40 см³
- Масса 1,4 кг
- Мощность до 3,75 л.с. (2,76 кВт)

- Рабочий диапазон оборотов от 2000 до 9500 об/мин.
- Расход топлива 175 г/кВт.ч

ДВС «Т-40» сочетает низкую массу и высокую удельную эффективность.

Отличный пример того, как компании индустрии могут выстроить эффективную кооперацию!

➤ Русдропоорт

Компания ООО «Русдропоорт» выпустила вторую версию компактного дропоорта — ЭРИ Мини 2.

Полностью автономная станция для зарядки дрона, работающая в режиме 24/7 с встроенной метеостанцией, системой видеонаблюдения и всепогодной эксплуатацией. Станция получила новую складную мачту и боковые световые индикаторы состояния, что упрощает монтаж и контроль работы в полевых условиях.

Отдельное внимание уделено эксплуатации в суровом климате: промышленная система климат-контроля и снеготаяния обеспечивают круглогодичную автономность без выезда персонала.

Модуль совместим с БВС МР «DJI Matrice 4» и «Геоскан 801».



➤ ИНТЭК-промышленные системы

Компактный мозг для «глаз» дрона

Компания «ИНТЭК-промышленные системы» представила цифровую вычислительную плату MileStone MSTN-C500, предназначенную для работы с системами технического зрения. С помощью платы и оптических камер, установленных на БВС, может быть реализовано техническое зрение, в том числе распознавание, сегментация и классификация объектов.



Основным вычислительным устройством платы здесь является процессор 1892BM21Я от зеленоградской компании АО НПЦ «ЭЛВИС» (член Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»), представляющий собой «систему на чипе», а по сути — мини-компьютер внутри одного чипа. На одном таком чипе размещены: процессорные ядра, графика, кластер цифровой обработки сигналов (DSP), контроллеры памяти и широкий набор периферии, что позволяет

строить системы и устройства без внешних высокопроизводительных сопроцессоров.

Главная «фишка» платы MSTN-C500 — возможность запускать алгоритмы технического зрения в реальном масштабе времени. Благодаря специальным DSP-ядрам ELCore-50, которые умеют ускорять вычисления весов нейронных сетей, производительность вычислений платы достигает порядка 1 TOPS (1 триллион операций в секунду).

Проще говоря, с помощью платы MSTN-C500 техника может видеть и понимать происходящее вокруг без обработки в «облаке» и доступа в интернет. Плата способна запускать как популярные нейросетевые модели для обнаружения объектов (YOLOv5, YOLOv8, ResNet, EfficientNet), так и иные библиотеки для вычисления, конвертированные в требуемый формат ElcoreNN.

Масса платы составляет 150 г, напряжение питания — 5 В, потребляемая мощность — до 18 Вт, что в совокупности позволяет её установить на широкую линейку БВС, в том числе требовательных к массе полезной нагрузки и питанию.

Обработка потокового видео с камеры, анализ окружающей обстановки, принятие решений во время полёта — и все это прямо «на борту»!

Сравнительный обзор аналогичных устройств

Название платы	NVIDIA Jetson TX2 (США)	MileStone MSTN-C500 (Россия)	NVIDIA Jetson Nano (США)
Назначение	Детекция объектов, базовые системы технического зрения, навигация по визуальным ориентирам	Потоковая обработка информации с использованием алгоритмов ИИ от камер, датчиков и сенсоров	Простые алгоритмы распознавания и классификации, обработка потока с 1–2 камер на борту БВС, в том числе учебного
Производительность	1.33 TOPS	1 TOPS	До 0,5 TOPS
Применимость	Роботы, БВС, «умные» камеры	БВС, «умные» камеры, системы Интернета вещей, промышленные роботы	Малые БВС для начального обучения

➤ КНИТУ-КАИ

БВС самолётного типа с вертикальным взлётом и посадкой, который меняет режимы работы без поворотных двигателей и механических приводов



Главная особенность БВС заключается в отказе от приводов механизации крыла, которые традиционно используются в БВС самолётного типа. Вместо сервоприводов, отклоняющих элероны, изменение положения данного воздушного судна происходит благодаря перераспределению тяги между электродвигателями. Благодаря этому конструкция БВС получается цельной — её легче изготовить, ведь нет необходимости в технологических вырезах под элероны. Алгоритмы управления используют данные инерциальных датчиков, рассчитывают необходимое положение аппарата и автоматически регулируют работу силовой установки.

БВС ориентирован на выполнение задач авиационного мониторинга, поисково-спасательных операций, а также может применяться как воздушная мишень.

Характеристики:

- Взлётная масса — 4 кг.
- Масса полезной нагрузки (камеры) — 1,5 кг.
- Максимальная скорость — 160 км/ч.
- Продолжительность полёта — до 20 минут.
- Взлёт и посадка в вертикальном режиме (тэйлситтер).

➤ Лаборатория будущего

Дронопорт с беспроводной зарядкой предназначен для создания полноценных автоматизированных точек прилёта, подзарядки и отправки БВС

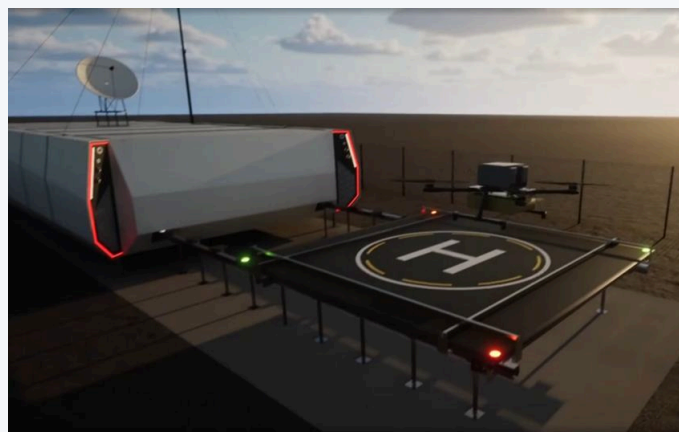
Назначение комплекса:

- Организация зон автоматической подзарядки БВС;
- Автоматизация процессов выдачи грузов.

Мощность зарядки от 500 до 2500 Вт с силой тока до 50 А в классе беспроводных зарядных устройств для БВС является на данный момент недостижимой для конкурентов. Это позволяеткратно сократить время простоя дрона между миссиями, решая главную проблему ограниченного времени полёта.

Высокий КПД и оптимизация энергопотребления — высокий КПД 92% от розетки до батареи.

Работа при любых погодных условиях. Герметичный корпус с классом защиты IP65. Устойчивый к помехам и спуфингу протокол обмена данными и телеметрией между приёмной и передающей частями.



Дронопорт (Зарядная станция для БВС)

➤ Ижевский авиационный завод

ООО «Ижевский авиационный завод» разработал БВС СТ «Скат-220» и начал поставку заказчикам. БВС изготовлен на базе известного «Скат-350М», отличия от которого — укороченный размах крыла (2,2 м) и его форма обратной стреловидности.

Задачи, решаемые с применением «Скат-220»: мониторинг объектов ТЭК, транспортной инфраструктуры и линий электропередачи.

Характеристики:

- Взлётная масса — 12 кг.
- Максимальная скорость — 160 км/ч.
- Продолжительность полёта — до 150 минут.
- Взлёт — с катапульты, посадка — на парашюте.



технического зрения вовремя обнаруживать преследование и выполнять манёвры уклонения.

Характеристики:

- Взлётная масса — 11 кг.
- Максимальная скорость — 130 км/ч.
- Продолжительность полёта — до 120 минут.
- Размах крыла — 1,5 м.
- Взлёт — с катапульты, посадка — на парашюте.



➤ БАС Глори Эйр

Специальная полезная нагрузка, разработанная для БВС СВВП OG-25, способна распылять частицы йодистого серебра для разгона облаков.

Технология позволяет влиять на слоистообразную облачность, средние и отдельные конвективные облака.



Специальная конфигурация
для активного воздействия на погоду
— рассеивания облаков

➤ ГК Беспилотные системы

«Беспилотные системы» представили новый БВС СТ Supercam S180, способный уклоняться от атак дронов-перехватчиков.

Главное нововведение и отличие от других моделей БВС СТ компании в том, что S180 имеет дополнительную камеру, установленную позади фюзеляжа для контроля задней полусферы неба, что позволяет в автоматическом режиме с помощью системы

➤ НПО «КАЙСАНТ»

БВС «СТРЕЛА» предназначено для мониторинга и аэрофотосъёмки

Интересным является то, что изначально спроектированный для специальных задач БВС адаптирован для гражданского применения. В качестве линии С2 использована связь «ГЕРМЕС», что обеспечивает устойчивый контроль полёта на следующих дистанциях:

- до 60 км в прямой видимости.
- до 150 км при работе через борт-ретранслятор.

БВС «СТРЕЛА» имеет два базовых исполнения:

— с двигателем 70 см³ БВС несёт до 10 кг нагрузки и до 1 часа 20 минут в воздухе;

— с двигателем 60 см³ БВС несёт до 7 кг нагрузки и до 2 часов полёта.



ПрофПилот
АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

ОБУЧЕНИЕ ОПЕРАТОРОВ БАС

Признаваемое лучшими
работодателями



 profpilot.ru
 info@profpilot.ru
 +7 495 568-14-80

🌐 В Мире

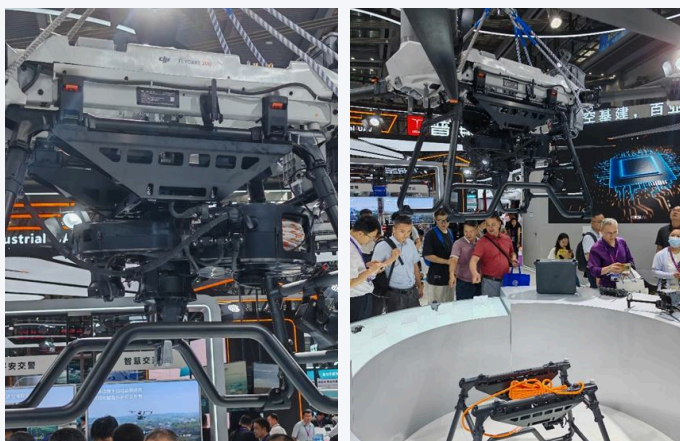
С 21 по 23 мая 2026 года в г. Шэньчжэнь (Китай) состоялся Всемирный конгресс дронов (Drone World Congress) – одна из крупнейших ежегодных международных площадок для обсуждения ключевых трендов, технологий и практического опыта в индустрии БАС, в которой приняли участие компании из более чем 17 стран и регионов, в том числе из Российской Федерации.

На выставке традиционно были представлены разработки китайских и зарубежных компаний.

Среди технологических трендов, которые заслуживают отдельного изучения и публикаций, можно выделить следующие:

Тренд 1

Встраивание в БВС полезных нагрузок для работы с грузом: лебёдки, тросы, захваты, системы сброса и т.д.



DJI FlyCart 200 с лебедкой



DJI с системой сброса полезной нагрузки — планка Пикаттини

Тренд 2

Противопожарные дроны и привязные дроны-мойщики — применение в составе БВС МР и БВС ВТ.



БВС ВТ от компании United Aircraft для перевозки жидких средств пожаротушения с тандемной схемой расположения несущих винтов

Обзор БВС, которые были представлены на Drone World Congress

🇨🇳 Аэротакси Yufei S100 (БВС МР)

Безусловно, большой интерес привлёк другой БВС, который во многом напоминает облегчённый спортивный болид Формулы-1 – YUFEI S100. Его рама практически повторяет изгибы «кокпита» настоящего спортивного болида и изготовлена из прочного алюминиевого сплава по технологиям безопасности гоночных автомобилей.

Это воздушное судно, имеющее восемь электродвигателей и грузоподъёмность, точнее сказать, «человекоподъёмность» порядка 110 кг, а это масса крупного мужчины! При этом, собственная масса БВС составляет 105 кг.

Ключевая особенность YUFEI S100 в том, что он может осуществлять полёт как по автоматическому полётному заданию с грузом, так и управляться пилотом в ручном режиме непосредственно отклонением ручки, контролирующей работу электродвигателей, а также скорость, высоту и направление полёта БВС.

Разработчик заявляет, что максимальная скорость составляет 72 км/ч, а расчётная дальность полёта с возвратом в точку старта до 30 км.

А Вы бы совершили полёт с ветерком?



🇨🇳 United Aircraft T1400 (БВС ВТ)



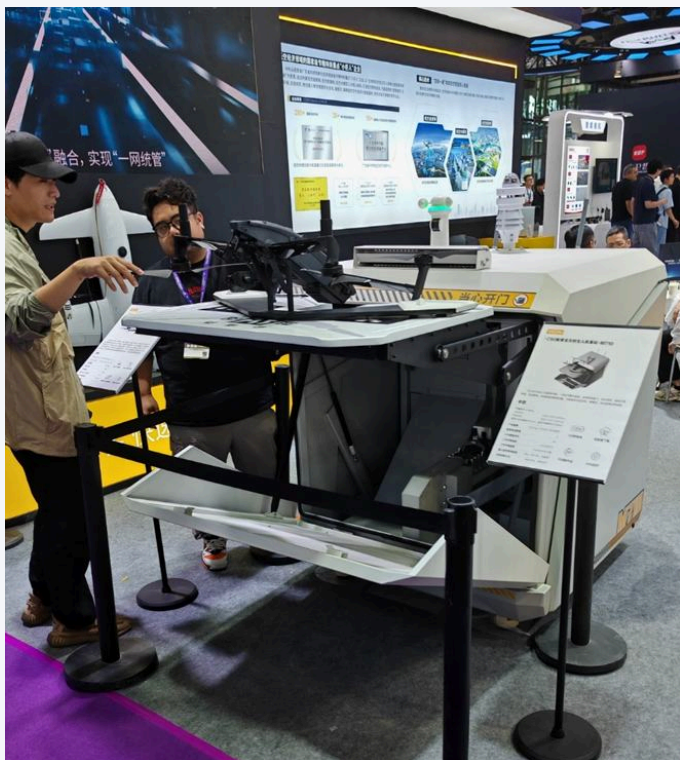
Своими внушительными габаритами и величественным размахом лопастей посетителей выставки встретил БВС от китайской компании United Aircraft – это беспилотный вертолёт с тандемной схемой расположения несущих винтов.

Конструкция T1400 такова, что в случае отказа одного из двух двигателей, благодаря продуманной инженерами схеме трансмиссии БВС, второй работоспособный двигатель может механически приводить в движение как передний, так и задний несущие винты – БВС не потеряет управляемость!

Размещение грузов возможно как внутри, так и под фюзеляжем – имеется внутреннее грузовое отделение и крепление на внешнем подвесе. Из этого следует, что только лишь перевозкой грузов дело не ограничивается – разработчик T1400 заявляет о возможности применения БАС также в сфере оказания экстренной помощи и пожаротушения.

➤ Множество дронопортов различных габаритов и форм-факторов

На выставке было представлено много дронопортов от китайских компаний, обеспечивающие автоматические взлёт и посадку БВС, загрузку и выгрузку груза, а также диагностику и замену батарей.



C60-M710



Nano 2 Plus

🇨🇳 GDU-Tech

Дронопорты от компании GDU-Tech K02 (115 кг) и его более лёгкая версия — K03 (50 кг) предназначены для обеспечения автоматических мониторинговых миссий. Разработчик заявляет о широком диапазоне рабочих температур — от минус 20 до плюс 50 градусов Цельсия, защиту от пыли, ветра и дождя по классу IP56.



K03 Docking Station



РЫНОЧНЫЙ ОПЫТ

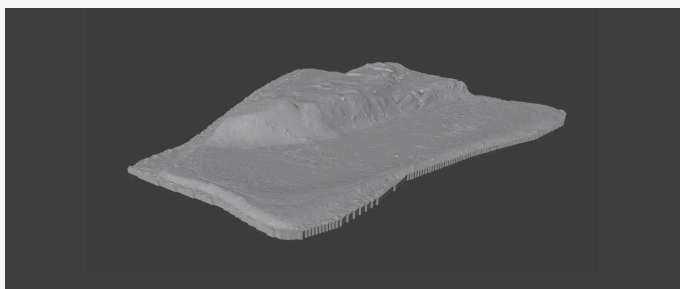
В России

Археология будущего: БВС раскрывают тайны древних поселений

АО «НИИАС» совместно с МУК «Музейный историко-культурный комплекс» Шиловского района Рязанской области провели аэросъёмку археологических памятников Среднего Поочья.

Благодаря беспилотникам учёные уточнили планировку археологических объектов, по-новому взглянули на территорию памятников и подтвердили эффективность неразрушающего метода поиска древних сооружений.

На уже известных памятниках удалось обнаружить ранее неизвестные объекты, которые могут иметь антропогенное происхождение.



БАС «Геоскан 801» поступил на службу в поисково-спасательный отряд «Экстремум»

ООО «Геоскан» безвозмездно передало поисково-спасательному отряду «Экстремум» БАС «Геоскан 801».

Компания также обеспечит обучение пилотов отряда и полное техническое сопровождение беспилотника. По словам руководителя отделения БПЛА отряда «Экстремум» Алены Беглер, партнёрство с «Геосканом» позволило

наладить регулярную работу с беспилотниками, ускорить поиск людей в природной среде и повысить шансы на спасение.



Геоскан и «ЛизаАлерт» отработали применение дронов самолетного типа для поиска людей

Компания «Геоскан» совместно с ДПСО «ЛизаАлерт» испытала три модели БВС для поисково-спасательных работ в Московской области.

«Геоскан 201 Видео» применялся для небольших участков до 42 кв. км за полет, «Геоскан 701 Видео» — для масштабных задач до 250 кв. км за полет, «Геоскан 801» — для экстренной помощи, в том числе связи с пропавшими и доставки малогабаритных грузов.

Дроны с камерами и тепловизорами обследуют территорию, нейросети «ЛизаАлерт» автоматически находят людей на видео, а оператор быстро реагирует.



В Мире

Speedbird Aero запускает грузовые беспилотники над городами

Бразильская аэрокосмическая компания Speedbird Aero получила разрешение национального регулятора ANAC на городские полёты беспилотников DLV-2 A25 за пределами прямой видимости оператора.

БВС смогут летать над районами с плотностью населения до 5 тысяч человек на квадратный километр.

Операционная модель Speedbird сочетает фиксированные дронопорты с гибкой маршрутизацией, мониторинг полётов через приёмные станции и облачное ПО, автономное функционирование БВС и контроль оператором в полёте.

С момента основания в 2018 году компания выполнила порядка 40 тысяч коммерческих миссий в 14 странах, включая доставку еды, медикаментов и почты.



Грузовые БВС будут обслуживать ветропарки в Северном море

Канадская Volatus Aerospace заключила контракт с крупным оператором офшорных ветропарков на коммерциализацию доставок грузов с помощью БВС.

Программа предусматривает транспортировку оборудования до 100 кг между морскими судами и верхушками гондол ветряных турбин в международных водах.

Главная задача — снизить риски при использовании традиционных ручных подъёмных механизмов и повысить эффективность технического обслуживания морских ветрогенераторов.

Все полёты грузовых дронов будут централизованно контролироваться из Центра управления полётами Volatus.



Amazon Prime Air активизировал доставку с помощью БВС

Amazon Prime Air официально запустил доставку дронами в Канзас-Сити и анонсировал запуск сервиса в конце 2026 года в Дарлингтоне, Великобритания.

Дрон MK30 способен летать на расстояние до 12 км, развивать скорость до 112 км/ч, распознавать и обходить препятствия, а также автоматически возвращаться на базу при неполадках. Максимальная масса посылок составляет до 2,5 кг.



Flytrex и Little Caesars запустили доставку пиццы дронами

Израильский стартап Flytrex начал доставку пиццы совместно с сетью Little Caesars в регионе Даллас-Форт-Уэрт.

После оформления заказа БВС назначается на миссию, летит в ресторан, забирает посылку с помощью специального крючка и доставляет её клиенту. Две большие пиццы и напитки можно доставить дронами Sky2 в течение 5 минут после заказа в пригороде Далласа Уайли в Техасе. Радиус доставки составляет до 6,4 км, грузоподъёмность — около 4 кг.





Новое в законо- дательстве

Появившаяся ещё 25 мая информация о получении Минтрансом и Росавиацией представления от Минобороны России о возможном введении особого режима для полётов гражданских воздушных судов в пределах Московской воздушной зоны, подтвердилась:

с 20.06.2025 оперативными органами Ес ОрВД введён запрет на полёты лёгких (с максимальной взлётной массой до 5700 кг) и сверхлёгких (с максимальной взлётной массой до 495 кг) самолётов и гражданских БВС над территориями Москвы, Московской и частично Рязанской, Тульской, Калужской, Тверской, Ярославской и Владимирской областей.

Запрет не распространяется на полёты ВС государственной и экспериментальной авиации РФ.

Принят новый пакет поправок в Воздушный кодекс РФ — их внёс Федеральный закон РФ от 25.05.2026 N 141-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и приостановлении действия статьи 101.2 Воздушного кодекса Российской Федерации». Часть изменений вступает в силу уже в нынешнем сентябре, а часть — только через 2 года.

Основные новеллы, касающиеся БАС:

1. Под обязательную сертификацию попало наземное оборудование по обслуживанию линий управления и контроля БАС, безотносительно массы БВС. (подпункт 4 пункта 2 статьи 8).
2. В действующей редакции того же подпункта установлено, что сертификат изготовителя авиационной техники требуется только при производстве БВС тяжелее 5 700 кг, предназначенных для перевозки пассажиров. С 1 сентября этого года он будет нужен всегда и в любом случае —

независимо от массы БВС и целей его эксплуатации.

2. Пункт 2 и пункт 8 статьи 36 дополнены: указывается, что СЛГ на экземпляр ВС выдаётся по решению Росавиации на основании акта оценки, выданного сертифицированной организацией по ТО и расписано содержание будущих новых или переработанных действующих (ФАП-61) правил допуска к эксплуатации «единичек» — (вступает в силу с 01.03.2028)
3. Внесена новая статья: «Статья 37.5. Сбор, обработка, систематизация, хранение, анализ и использование сведений о компонентах гражданских воздушных судов». Здесь нет указания на массу БВС или на обязательность его сертификации — значит, формально, это про «лёгкие» БВС до 30кг — тоже. Срок вступления, к счастью, только 01.03.2028 — время разобраться есть.
4. С 01.09.2026 начнёт действовать ещё одна новая статья: «Статья 37.6. Контрольная инспекция», которая закрепляет на уровне Федерального закона положения, давно применяемые в соответствии с ФАП-21 и Распоряжением 1300-р от 12.08.1994 (в части привлечения военпредов), а также давно НЕ применяемые положения ФАП-21 (о привлечении в качестве независимой инспекции ИНЫХ организаций). Правда, иными здесь будут на основании договора только подведомственная Росавиации организация на основании её же — Росавиации — решения. Порядок его принятия — тоже будет в будущих редакциях ФАП-21. Как и порядок формирования и ведения реестра контрольных инспекций.

После издания всех этих необходимых подзаконных актов военпреды перестанут быть единственными, кого можно привлекать изготовителям ВС в качестве независимых инспекторов.

Главное — разработка и (или) изготовление БАС, включающих в себя гражданские БВС с максимальной взлётной массой менее 5700 кг, не предназначенных для осуществления полётов над населёнными пунктами и перевозки пассажиров, и (или) элементов таких систем, вообще освобождены от контроля и приёмки контрольной инспекции.

С 1 сентября 2026 года начинают действовать новые Правила формирования и ведения Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации и Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 29.05.2026 N 255 «Об утверждении Федеральных авиационных правил „Правила формирования и ведения Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации“ и Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации», зарегистрирован в Минюсте России 29.05.2026 № 86739).

К сожалению, давно ожидаемого от регулятора исполнения поручения подпункта «ж» пункта 1 Перечня поручений Президента РФ от 26.02.2026 № Пр-383 — об упрощении порядка регистрации «тяжёлых» БВС — переиздание Правил не принесёт, так как снова не предусматривает установление какого-то особого порядка регистрации БВС и сверхлёгких и лёгких пилотируемых ВС и, значит, по-прежнему для регистрации БВС свыше 30 кг придётся собирать весь пакет документов, аналогичный предусмотренному постановлением Правительства РФ от 28.11.2009 N 958 для пассажирских лайнеров (даже тех, которых у вас нет и быть не может).

С 1 сентября 2026 года начинают действовать изменения, внесённые в Федеральные авиационные правила «Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования центральной врачебно-лётной экспертной комиссией и врачебно-лётными экспертными комиссиями членов лётного экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлёгкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлётной массой 30 килограммов и менее...», утверждённые приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 декабря 2021 г. N 437.

Изменения внесены приказом Минтранса России от 15.05.2026 № 217 и зарегистрированы Минюстом России 29.05.2026.

Изменения порядка обязательного медицинского освидетельствования врачебно-лётными экспертными комиссиями (ВЛЭК):

- увеличили срок действия медицинского заключения 3-го класса для внешних пилотов гражданских БВС — до 60 месяцев вместо текущих 48 месяцев (пункт 8.3 ФАП-437)
- убрали из перечня документов, представляемых ВЛЭК, медицинскую справку по форме 086/у (пункт 16 ФАП-437)
- отменили обязательные кардиологические обследования внешних пилотов БВС при наличии различных факторов сердечно-сосудистого риска (пункты 7, 9, 12 и др. Приложения № 6 к Порядку), а также ограничения при хронической обструктивной болезни лёгких, критерии остроты и поля зрения (пункты 258, 264), в т.ч. связанные с отслойкой сетчатки (пункт 279) или после операций (пункты 291, 296)
- упростили требования к психическому здоровью: кандидат на получение

медицинского заключения 3-го класса признается соответствующим требованиям, если он не имеет нарушений высших психических функций и профессиональных неблагоприятных личностных особенностей (пункт 190). В частности, теперь не потребуется обследование у психолога из-за биомодификаций (татуировок), окрашивания волос в яркие или неестественные цвета и шрамов на теле (пункт 202)

- исключили требования к обследованию на тренажёрах имитации полёта (в т.ч. в АУЦ) при прохождении обследования для получения медицинского заключения 3-го класса — изначально они были в проекте и могли существенно увеличить стоимость освидетельствования.

Вывод: принятые изменения безусловно положительны и направлены на расширение возможностей для привлечения в профессию опытных специалистов, в том числе завершивших работу на диспетчерской службе по состоянию здоровья. Однако, ключевое предложение Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» — полностью исключить обязанность получения заключения ВЛЭК и заменить его на перечень медицинских противопоказаний, сопоставимых с требованиями для водителей категории "В", — все еще не реализовано.

С 1 сентября 2026 года начнут действовать новые Требования к специалистам авиационного персонала гражданской авиации, выполняющим функции членов экипажа гражданского воздушного судна, функции специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна, за исключением сверхлёгкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее и беспилотной авиационной системы, в состав которой входит беспилотное гражданское воздушное судно с максимальной взлётной массой 30 килограммов и менее, и функции сотрудника по обеспечению полётов (утверждённые приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2021 г. N 236, зарегистрированы в Минюсте России 02.06.2026 N 86864) взамен действующих своё последнее лето — до 01.09.2026 — ФАП-147).

Нововведения в отношении внешних пилотов БВС:

— налёт для них теперь (подпункт «г» пункта 14, подпункт «б» пункта 122) устанавливается не в часах, а в полётных циклах, которые включают в себя установку связи с беспилотным гражданским воздушным судном с целью выполнения взлёта, создание полётного задания, предполётную подготовку, выполнение полёта и послеполётные процедуры. В лётных книжках, а также программах подготовки пока такого термина «полётный цикл» нет. К тому же, сам полет в составе одного полётного цикла может длиться как 5 минут, так и 5 часов.

— пункт 31 устанавливает ВИДЫ БВС, квалификационная отметка об одном из которых должна быть в свидетельстве внешнего пилота в случае, когда в сертификате типа или РЛЭ БВС установлено, что его может эксплуатировать один внешний пилот:

- самолёт;
- дирижабль;
- планёр;

- винтокрылое беспилотное воздушное судно;
- воздушное судно с системой увеличения подъёмной силы;
- свободный аэростат.

В то же время, пункт 2 приложения № 3 к ФАП-32 говорит о том, что в свидетельстве внешнего пилота вносятся квалификационные отметки о ТИПЕ БВС. Тип берётся или из приложения № 4 к ФАП-32 (в нем нет ни одного типа БВС) или из сертификата типа БВС.

На стадии обсуждения изменений в ФАП-32 Ассоциация указывала на то, что сертификат типа имеют пока только несколько конструкций БВС, и в настоящее время у БВС в подавляющем большинстве случаев эксплуатируются в основном единичные экземпляры, так что непонятно, какие все-таки отметки должны стоять в свидетельствах пилотов — о виде БВС по ФАП-236 или о типе из сертификата типа БВС по ФАП-32?

— пункт 123 закрепляет право сертифицированного внешнего пилота БВС проводить его наземное обслуживание — очень актуальная для отрасли БАС инициатива регулятора

— пункт 38 новых ФАП-236 добавил в перечень обладателей свидетельств, с которыми можно выполнять авиаработы (при наличии соответствующей квалификационной отметки), внешних пилотов, одновременно исключив из него пилотов сверхлёгкого воздушного судна и частных пилотов (в действующем ФАП-147 они могут выполнять авиаработы при соблюдении определённых требований по полёту и подготовке — они установлены пунктом 11.4). Так что теперь авиаработы могут выполнять только внешние, коммерческие, линейные пилоты, а также пилоты свободных аэростатов).

На официальном портале проектов нормативных актов regulation.gov.ru размещён проект приказа Минтранса России «Об утверждении методики определения размера платы за оказание услуг по оценке соответствия в рамках проведения обязательной сертификации в гражданской авиации..... и предельного размера указанной платы...»

Регулятор решил пересмотреть способ расчёта и предельную величину платы за оказание своих услуг по проведению обязательной сертификации авиационной техники и её разработчиков и изготовителей, которую выполняет Росавиация (с помощью Авиарегистра России) в соответствии с полномочиями, данными им Воздушным кодексом и ФАП-21.

В новой методике — по сравнению с действующей, утверждённой приказом Минтрансом России от 20 мая 2022 г. № 189, помимо в разы увеличившихся цен на сертификацию всех воздушных судов, есть ряд нововведений и в отношении беспилотников и их создателей:

— БАС и БВС выделены в отдельные самостоятельные объекты сертификации (сейчас для них установлены общие вместе с пилотируемыми воздушными судами затраты)

— Введено категорирование не только по виду ВС и максимальной взлётной массе (как это работает сейчас), но и — для БВС — по условиям применения — и эту инициативу регулятора нельзя не приветствовать (правда, из новой шкалы пропала самая «лёгкая» (и наиболее распространённая сейчас) весовая категория БВС до 495 кг? В новой версии предлагается считать первой отметкой MBM в 1,2 тонн).

Проектом предлагается отдельно выделить различные категории БАС:

- для перевозки людей (ожидаемо, самая дорогая категория: от 100 млн ₽

(для БВС от 0,3 тонн до 1,2 тонн)
до 203 млн ₽ для БВС от 2,73 тонн
до 5,7 тонн)

- для выполнения авиаработ НАД населённой местностью (от 54 млн до 114 млн ₽)
- для выполнения авиаработ НЕ над населённой местностью (от 38 млн до 79 млн ₽)

Ещё одно положительное нововведение — отдельно определена категория БАС, которые имеют право на применение декларативного метода подтверждения соответствия — как вы помните, это БАС, предназначенные для выполнения авиационно-химических работ, воздушных съёмок и иных видов работ для целей сельского хозяйства и содержащие в эксплуатационной документации эксплуатационные ограничения высоты полёта не более 10 метров над поверхностью земли и запрет полётов над населённой местностью — им сертификация типа обойдётся от 10 млн до 17 млн ₽ (хотя и эта цена вызывает вопрос — за будет платить заявитель, если по сути, он все делает сам).

По информации Росавиации в настоящее время в РФ сертифицировано 8 БАС, причём основная часть — это агродроны, прошедшие по «упрощённому» пути декларативного метода. Едва ли такое количество практически проведённых сертификаций можно считать достаточным для использования при расчёте предлагаемых проектом тарифов услуг сертифицирующих организаций.

Для разработчиков такой категории БАС, не пожелавших применить такой упрощённый метод сертификации и решивших пройти весь этот путь целиком — предельная цена услуг сертифицирующего органа составит от 14 млн до 27 млн ₽.

С 19 апреля 2026 года начали действовать новые Федеральные авиационные правила «Правила предоставления метеорологической информации для обеспечения полётов воздушных судов» (утверждены приказом Минтранса России от 05.02.2026 № 49, зарегистрированы в Минюсте России 07.04.2026 N 85933) – изданные вместо прежних, утверждённых приказом Минтранса России от 03.03.2014 N 60 „Об утверждении Федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полётов воздушных судов»

Пункт 140 указывает на владельцев (эксплуатантов) беспилотных авиационных систем, как на пользователей воздушного пространства, которым в целях обеспечения подготовки и выполнения полётов предоставление метеорологической информации, может осуществляться:

- аэродромным метеорологическим органом;
- сотрудником по обеспечению полётов (полётным диспетчером);
- поставщиком метеорологического обеспечения посредством доступа к его информационным системам.

Пункт 145 устанавливает, какая именно метеорологическая информация предоставляться владельцам (эксплуатантам) беспилотных авиационных систем, внешним пилотам беспилотных гражданских воздушных судов:

1. сводки погоды METAR, SPECI (включая прогнозы для посадки TREND, при наличии);
2. прогнозы TAF, TAF AMD или TAF COR;
3. зональные прогнозы в формате GAMET или GAMET AMD или GAMET COR, информация AIRMET для полётов ниже эшелона 100 (150 или выше в горных районах);
4. информация SIGMET, касающаяся всего

маршрута полёта (по запросу владельцев эксплуатантов);

5. прогнозы SIGWX в виде карт (по запросу владельцев эксплуатантов);
 6. прогнозы ветра и температуры на высотах для эшелонов полёта (стандартных изобарических поверхностей) в виде карт.
-

Также с 19 апреля 2026 года начали действовать новые Федеральные авиационные правила «Порядок разработки и предоставления аэронавигационной информации» (утверждены приказом Минтранса России от 05.02.2026 № 50, зарегистрированы в Минюсте России 07.04.2026 N 85934) – изданные вместо прежних, утверждённых приказом Минтранса России от 31.10.2014 N 305 „Об утверждении Федеральных авиационных правил « Об утверждении Порядка разработки и правил предоставления аэронавигационной информации»

Новый ФАП причислили эксплуатантов БАС к лицам — пользователям аэронавигационной информации, на которые распространяется действие ФАП — 50, а также, пунктом 41 установил, что информация о действующих извещениях NOTAM, имеющих эксплуатационное значение, а также другая информация могут предоставляться членам лётного экипажа и операторам беспилотных авиационных систем в форме составленных открытым текстом бюллетеней предполётной информации.

Также, в рекомендуемое содержание сборника АНИ внесены посадочные площадки для БВС.

Инициативы Ассоциации в части нормативного регулирования

В апреле в Минпромторг России Ассоциацией направлены предложения в план мероприятий по развитию экспорта беспилотных авиационных систем российского производства

В частности, мы предлагаем:

- создать специализированный центр развития экспорта беспилотных авиационных систем, обеспечивающий подтверждение рыночного качества продукции, кооперацию с инструментами существующих в Российской Федерации экспортных центров и организаций;
- установить критерии отнесения беспилотных авиационных систем к продукции «двойного назначения», вне зависимости от максимальной взлётной массы и продолжительности полёта, создать механизм экспорта на основании лицензии ФСТЭК России без участия АО «Рособоронэкспорт» для БВС не относящимся к продукции «двойного назначения»;
- установить возможность компенсации затрат разработчиков и изготовителей беспилотных авиационных систем на участие в зарубежных выставках и показах беспилотной авиационной техники;
- сформировать опытные международные маршруты полётов беспилотных воздушных судов и начать выполнение полётов беспилотных воздушных судов отечественной разработки.

20 апреля в Минпромторг России, Минтранс России и ФСБ России, а также в АНО «Платформа НТИ» направлен разработанный Ассоциацией проект Модели угроз безопасности при осуществлении авиационной деятельности с применением беспилотным авиационных систем

22 апреля в Минпромторг России, Минтранс России и Росавиацию направлены предложения по оптимизации порядка прохождения процедуры сертификации типовой конструкции БАС

Мы предложили:

- в Воздушном кодексе Российской Федерации исключить обязательное требование по обязательной сертификации БАС в составе с БВС с МВМ до 495 кг, не предназначенными для перевозки пассажиров.
- перевести обязательную сертификацию в формат государственной услуги с оплатой разработчиком БАС государственной пошлины. Оплату услуг подведомственной Росавиации организации, привлекаемой к обязательной сертификации авиационной техники, производить способом прямого бюджетного финансирования без участия разработчика БАС и компонентов.
- установить порядок привлечения и участия в обязательной сертификации помимо военных представителей Минобороны России — иных организаций, в том числе независимых инспекторов, для исполнения функций Независимой инспекции — эта возможность уже появилась после внесения последних поправок в ВЗК РФ 25 мая.

— исключить требование о наличии сертификата типа БАС из программы льготного лизинга БАС, реализуемой АО «ГТЛК», а также из условий выполнения сквозных НИОКР на перспективные БАС, что сделает результат таких НИОКР рыночно перспективными и позволит сэкономить более миллиарда рублей бюджетных средств.

17 июня в Минтранс России и Росавиацию направлена информация о практике применения обязательных требований, установленных в ФП ИВП, в частности, после установления класса Н

Членами Ассоциации отмечено:

— положительным моментом введения класса Н является появление потенциальной возможности для установления маршрутов полётов БВС, однако, на фоне вводимых ограничений ИВП, такая возможность пока трудно реализуема на практике. Правила выполнения полётов малых БВС в классе Н в пределах визуальной видимости, по сути, продублировали уже действующие правила для такой категории полётов.

— действующая система регулирования ИВП в целом сохраняет разрешительную модель, недостаточно учитывающую риск-профиль беспилотной авиации в сегменте BVLOS, а ряд введённых механизмов требует практической доработки.

— существующие региональные ограничения на полёты БВС, а также вводимый полный запрет полётов ВС АОН и БВС в некоторых областях центральной части России ещё больше усугубляет ситуацию на авиационном рынке и посылает негативный импульс заказчикам услуг с применением БАС о нестабильности нового инструмента мониторинга и аэрологистики.

Мы предложили:

— обеспечить полноценную практическую реализацию класса Н с полётами всех БВС в уведомительном порядке. Ускорить публикацию маршрутов полётов БВС в Сборнике аэронавигационной информации по всем регионам, реализовать заявленное сокращение срока подачи плана полёта на маршрутах полёта БВС до 0,5 часа.

— распространить упрощённый порядок на полёты за пределами визуальной видимости (BVLOS) для низкорисковых сценариев по образцу Канады (CARs Part IX, BVLOS ниже 122 м без SFOC) и США (переход от системы вейверов Part 107 к нормам Part 108).

— внедрить риск-ориентированный подход к допуску к полётам как системную основу, дополняющую класс Н, в том числе, используя опыт экспериментальных правовых-режимов.

— установить нормативные процедуры регистрации и применения бортовых средств связи «пилот-диспетчер», без которых «послабление» абзаца 2 пункта 52 (полёт без разрешения при наличии радиосвязи с ОрВД) остаётся нереализуемым и бесполезным.

— уточнить в классе Н распределение ответственности за предотвращение столкновений соразмерно техническим возможностям сторон, обеспечить для беспилотных и пилотируемых ВС разработку и внедрение малогабаритных средств АЗН-В, как основы систем DAA и независимого наблюдения, учитывая, что пилотируемым ВС разрешено пересекать маршруты полётов БВС.

— развивать единую цифровую платформу автоматического получения разрешений и информирования в реальном времени, интегрировав её с сервисами подачи SHR и информацией о маршрутах класса Н.

— срочно принять стратегическое решение с установлением процедур получения

разрешения хотя бы на тестовые полёты на аэродромах и площадках, на работу по согласованным маршрутам полётов.

В июне проведено совещание с Росавиацией по вопросу разработки изменений в ФАП-128 «Порядок подготовки и выполнения полетов», относящихся к БАС

Ассоциация предложила установить все правила подготовки и выполнения полётов, в том числе, при выполнении авиаработ, с применением БАС в отдельной главе ФАП-128, определив при этом действие других глав исключительно на деятельность с применением пилотируемых воздушных судов. При том все правила должны быть дифференцированы по классам условий применения соразмерного рискам каждого класса, включая требования к обязательному оснащению, установленные постановлением Правительства РФ от 30.11.2024 № 1701.



Отраслевые мероприятия

Аналитика отраслевых мероприятий рынка БАС: итоги II квартала 2026 года

Во II квартале 2026 года деловая повестка отрасли БАС показала, что рынок вступил в этап практического развития.

Если в предыдущие периоды основное внимание уделялось вопросам производства и импортозамещения, то в апреле – июне акцент отраслевых мероприятий сместился на коммерческую эксплуатацию, регулирование, безопасность и развитие сервисов БАС.

Главный тренд отрасли — переход от развития технологий к экономике применения.

Практически все крупные мероприятия II квартала были посвящены не столько новым моделям беспилотников, сколько вопросам их эффективного использования в различных отраслях экономики. В центре внимания оказались сценарии применения БАС в сельском хозяйстве, промышленности, мониторинге инфраструктуры, логистике и геодезии.

Участники отраслевых дискуссий отмечали, что дальнейшее развитие рынка будет определяться не количеством произведённых летательных аппаратов, а масштабом коммерческого спроса на услуги с комплексным использованием беспилотных технологий.

На профильных конференциях продолжилось обсуждение развития беспилотной логистики. Эксперты сошлись во мнении, что технологии уже находятся на высокой стадии готовности, однако для масштабного запуска в России регулярных перевозок необходимы:

- развитие цифровой инфраструктуры управления полётами;
- интеграция БАС в единое воздушное пространство;

- совершенствование нормативной базы;
- создание единых требований к эксплуатации беспилотных перевозчиков.

Именно аэрологистика рассматривается как один из наиболее перспективных коммерческих сегментов гражданского рынка БАС в ближайшие годы.

Одним из наиболее обсуждаемых и актуальных событий II квартала стало проведение эксперимента Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» по оценке защищённости каналов управления беспилотными авиационными системами. Впервые вопросы информационной безопасности БАС были вынесены в практическую плоскость с привлечением разработчиков, специалистов по криптографической защите и экспертов по кибербезопасности. Это свидетельствует о переходе отрасли к комплексному подходу, где надёжность эксплуатации становится не менее важной, чем лётно-технические характеристики самих аппаратов.

Регулирование остаётся главным предметом профессиональной дискуссии.

Практически на всех мероприятиях II квартала обсуждались изменения законодательства и настоятельная необходимость дальнейшего развития нормативной базы.

Основные направления изменения законодательства:

- совершенствование Воздушного кодекса;
- развитие экспериментальных правовых режимов;
- сертификация БАС;
- страхование;
- стандартизация эксплуатации;

- создание условий для регулярных коммерческих полётов.

Регуляторная повестка остаётся ключевым фактором, определяющим скорость развития гражданского рынка беспилотной авиации.

Ещё одной заметной особенностью деловой программы II квартала стало увеличение количества сессий, посвящённых кадровому обеспечению отрасли и развитию инфраструктуры, также необходимых для расширения масштаба коммерческого применения БАС.

На мероприятиях II квартала обсуждались:

- подготовка инженерных кадров;
- развитие сети дронопортов;
- цифровая инфраструктура управления воздушным движением;
- взаимодействие бизнеса, государства и образовательных организаций.

Всё говорит о том, что отрасль БАС постепенно переходит от решения локальных технологических задач к формированию полноценной экосистемы гражданской беспилотной авиации.

Вывод

Программа отраслевых мероприятий II квартала 2026 года демонстрирует заметное изменение повестки рынка БАС.

Если несколько лет назад основными темами были разработка платформ и локализация производства, то сегодня профессиональное сообщество сосредоточено на вопросах коммерциализации технологий, обеспечения безопасности, нормативного регулирования и создания инфраструктуры эксплуатации.

Именно эти направления, судя по тематике конференций, форумов и экспертных сессий, будут определять развитие российского рынка БАС во втором полугодии 2026 года.

Прошедшие отраслевые мероприятия

В России

Международный транспортно-логистический форум 2026

 1–3 апреля 2026 г.

 Санкт Петербург, КВЦ «Экспофорум»

Организаторы

Министерство транспорта Российской Федерации, АО «РЖД», при поддержке Торгово промышленной палаты Российской Федерации

Ключевые темы

- цифровизация транспортно логистических коридоров;
- внедрение беспилотных технологий в логистике (дроны для инвентаризации, доставки на «последней миле», мониторинга грузов);
- развитие мультимодальных перевозок;
- автоматизация складов и терминалов;
- международное сотрудничество в сфере транспорта.



Экспертная сессия «Летай на БВС свободно!»

 7 апреля 2026 г.

 Онлайн, формат ВКС

Организаторы

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ» и АНО ДПО «АУЦ ПРОФПИЛОТ»

Ключевые темы

- правила использования беспилотных воздушных судов;
- изменения законодательства в сфере БАС;
- обязательное оснащение БАС средствами СКЗИ, связи и идентификации;
- постановка БВС на учёт и подача плана полёта;
- разрешённые зоны для полётов;
- правила полётов для любителей, авиамоделистов и внешних пилотов;
- обязательное страхование БВС;
- административная ответственность за нарушения правил использования беспилотников;
- подготовка кадров и обучение в сфере беспилотной авиации.



XVIII Международный навигационный форум и выставка «Навитех 2026»

📅 7–10 апреля 2026 г.

📍 Москва, «Тимирязев Центр»

Организаторы

АО «Экспоцентр»

Ключевые темы

- высокоточная спутниковая навигация;
- навигационно информационные системы на транспорте;
- страховая телематика;
- indoor навигация;
- геоинформационные системы (ГИС) и городские навигационные сервисы;
- интеграция ГЛОНАСС и других ГНСС в транспортные и логистические решения;
- государственная политика и регулирование в сфере навигации.



Всероссийский инновационный форум «Беспилотная эволюция. Бесшовный космос»

📅 9–10 апреля 2026 г.

📍 Калуга, Федеральный технопарк профессионального образования

Организаторы

Правительство Калужской области, АНО «Лаборатория цифровой трансформации», Министерство транспорта Российской Федерации, АНО «Федеральный Центр Беспилотных Авиационных Систем»

Ключевые темы

- инфраструктура для эксплуатации автономных систем;
- системы мониторинга и управления;
- безопасность и киберзащита;
- применение ИИ в управлении беспилотниками.



Практический эксперимент по проверке защищённости линии управления БАС

📅 17 апреля 2026 г.

📍 Москва, Технопарк «Руднево», полётный ангар

Организаторы

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ», при поддержке Фонда НТИ и Минпромторга России

Ключевые темы

- защищённость линии управления и контроля БАС;
- применение средств криптографической защиты информации в БАС;
- линия С2 и требования к уровню защиты;
- программные и аппаратные решения для защиты каналов управления;
- стендовые, наземные и лётные проверки БАС;
- оценка текущих и перспективных российских решений СКЗИ;
- обязательное оснащение беспилотных авиационных систем;
- подготовка предложений по внесению изменений в постановление Правительства РФ № 1701;
- безопасность эксплуатации беспилотных воздушных судов.



Конференция «Технологии Геоскана – 2026»

📅 23 апреля 2026 г.

📍 Москва, Раменский бульвар, д.. 1, инновационный кластер «Ломоносов»

Организаторы

ГК «Геоскан»

Ключевые темы

- развитие российского рынка БАС;
- внедрение гражданских БАС в экономику;
- малые космические аппараты (МКА) и спутниковые платформы;
- подготовка кадров для аэрокосмической отрасли;
- кейсы применения БАС и космических технологий;
- международное сотрудничество.



XIII Евразийский международный форум и выставка «Беспилотная авиация — 2026»

📅 23 апреля 2026 г.

📍 Москва

Организаторы

ООО «ЦСРТ»

Ключевые темы

- международные и евразийские тренды рынка БАС;
- сценарии применения беспилотников в различных отраслях;
- нормативно-правовое и техническое регулирование сферы БАС;
- производство и компонентная база;
- инфраструктура использования БАС в различных сценариях;
- кадровое обеспечение отрасли БАС;
- безопасность на земле и в воздухе;
- финансирование и поддержка отрасли БАС.



XII Международный технологический форум «Инновации. Технологии. Производство»

📅 23–24 апреля 2026 г.

📍 Рыбинск (Ярославская область)

Организаторы

ПАО «ОДК-Сатурн» (входит в ГК «Ростех»), правительство Ярославской области, РГАТУ имени П.А. Соловьёва и администрация города Рыбинска

Ключевые темы

- системы связи, управления, навигации и радиолокации для БАС;
- помехоустойчивость систем связи и управления БВС;
- методы и средства обнаружения, слежения и радиоэлектронной борьбы с БВС;
- цифровое моделирование при разработке радиосистем для БАС;
- схемотехнические и конструкторские вопросы проектирования радиосистем;
- технологические аспекты подготовки производства радиотехнических систем для БАС.



Международный экономический форум «Россия — Исламский мир: KazanForum 2026»

📅 12–17 мая 2026 г.

📍 Казань, МВЦ «Казань Экспо»

Организаторы

ООО «ЦСРТ»

Ключевые темы

- партнёрство России и стран исламского мира: новые возможности в условиях многополярного мира;
- экспорт российских БАС в страны исламского мира;
- технологическая кооперация;
- безопасность и защита воздушного пространства;
- коммерческое применение БАС.



XI конференция «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР 2026)

📅 18–21 мая 2026 г.

📍 Нижний Новгород, территория «Нижегородской ярмарки»

Организаторы

ООО «ОМГ» при поддержке Правительства Российской Федерации, Министерства цифрового развития и Правительства Нижегородской области

Ключевые темы

- практические кейсы и сценарии применения;
- технологические решения и компонентная база;
- нормативно-правовое регулирование и инфраструктура;
- защита и противодействие угрозам;
- кадровое обеспечение.



18-ая Международная выставка вертолётной индустрии и беспилотных авиационных систем HeliRussia 2026

📅 4–5 июня 2026 г.

📍 Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

Организаторы

Ассоциация вертолётной индустрии, ООО
«Русский дом авиации»

Ключевые темы

- сертификация и нормативная база;
- инфраструктура и управление полётами;
- технологии автономности и ИИ;
- практические применения и отраслевые сценарии;
- импортозамещение и технологический суверенитет;
- подготовка кадров.



XXIX Петербургский международный экономический форум

📅 3–6 июня 2026 г.

📍 Санкт-Петербург, площадка ПМЭФ

Организаторы

Фонд «Росконгресс»

Ключевые темы

- применение БАС в экологическом мониторинге;
- использование БВС в точном земледелии;
- дефицит кадров в отрасли;
- влияние цифровизации и автоматизации на рынок труда;
- общественное восприятие технологий БАС и преодоление барьеров недоверия;
- меры поддержки отрасли со стороны государства;
- кооперация науки, бизнеса и образования для ускоренного развития БАС.



Стратегическая сессия «Небо России — эффективность без опасности»

📅 9 июня 2026 г.

📍 Москва, Индустриальный парк «Руднево», к 8

Организаторы

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ», при поддержке Фонда НТИ и Минпромторга России.

Ключевые темы

- безопасность использования воздушного пространства Российской Федерации;
- модель угроз авиационной деятельности с применением БАС;
- защита линии управления и контроля БАС;
- технологии навигационной устойчивости в условиях отсутствия спутниковой навигации;
- автоматическое предотвращение столкновений;
- риски и факторы опасности при применении беспилотных авиационных систем;
- нормативное и техническое регулирование сферы БАС;
- технологические решения для восстановления эффективного и безопасного использования воздушного пространства;
- взаимодействие ФОИВ, системных заказчиков и разработчиков БАС.



Форум 2Р26: Роботы/дроны

📅 15–18 июня 2026 г.

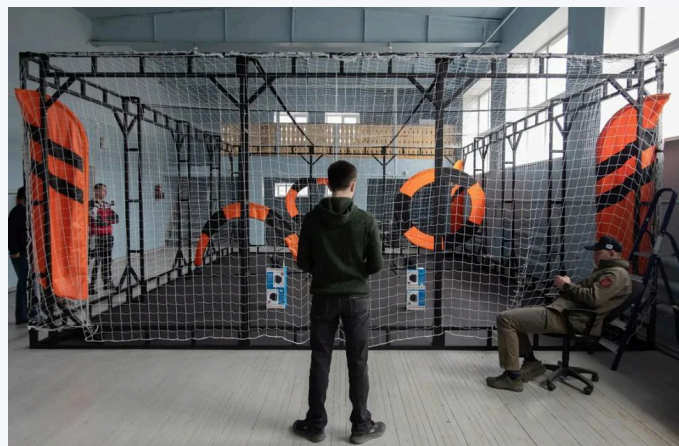
📍 Владивосток, Россия

Организаторы

Владивостокский судостроительный колледж, Инжиниринговый центр коллективного пользования ГАУ ДПО «ДАПР», АНО «Центр беспилотных систем Приморского края», Федеральный технопарк профессионального образования.

Ключевые темы

- практическое применение робототехники в СПО;
- обучение пилотированию и эксплуатации дронов;
- инженерные кейсы и соревновательные форматы;
- проектная работа и студенческие КБ;
- аддитивные технологии как часть робототехнического проекта;
- траектории развития студентов и трудоустройство.



Кадровый форум беспилотных авиационных систем

📅 18–20 июня 2026 г.

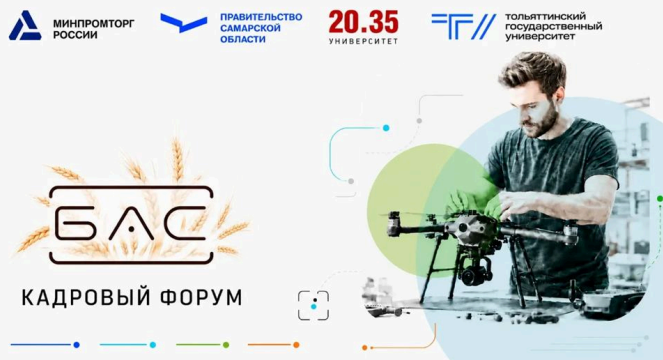
📍 Тольятти, технопарк «Жигулёвская долина»

Организаторы

Правительство Самарской области,
Министерство промышленности и торговли
Российской Федерации, АНО «Университет
2035».

Ключевые темы

- кадровое обеспечение отрасли БАС;
- подготовка кадров для агродронов и применение БАС в АПК;
- образовательные модели и практико-ориентированные форматы;
- дуальное обучение и партнёрство с предприятиями;
- переквалификация и новые карьерные траектории;
- испытательная инфраструктура и полигоны;
- технологии и производство.



Конференция «Вопросы обеспечения транспортной безопасности с учётом накопленного опыта. Практика реализации требований в соответствии с произошедшими изменениями. Диалог профессионалов 2026»

📅 18–19 июня 2026 г.

📍 Владивосток, Россия

Организаторы

Ассоциация «Профессиональное Сообщество
Транспортной Безопасности Дальнего Востока»

Ключевые темы

- реализация новых нормативных требований;
- методы противодействия угрозам;
- практические кейсы и инструменты.

В Море

«ИННОПРОМ. Центральная Азия»

 20–22 апреля 2026 г.

 Узбекистан, Ташкент

Организаторы

Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Ключевые темы

- беспилотные технологии и локализация производства;
- интеграция БВС в экономику;
- регулирование и стандарты;
- кооперация и экспорт;
- цифровые платформы и управление полётами.



Drone World Congress 2026

 21–23 мая 2026 г.

 Китай, Шэньчжэнь

Организаторы

При поддержке Китайской ассоциации производителей гражданской авиации и местных властей Шэньчжэня.

Ключевые темы

- низковысотная экономика;
- интеграция ИИ и повышение автономности;
- операционные экосистемы;
- конкретные сферы применения;
- безопасность и защита;
- регулирование и стандарты;
- международное сотрудничество.



Drone Summit 2026

📅 27 мая 2026 г.

📍 Латвия, Рига

Организаторы

Государственный центр логистики и закупок обороны Латвии, Министерство обороны Латвии, Рижский технический университет, Центр компетенций по автономным системам.

Ключевые темы

- тактическое применение и наращивание производства дронов;
- международное сотрудничество и коалиции;
- автономность и ИИ для беспилотников;
- сенсорика, навигация и связь;
- тестирование, эксплуатация и сертификация платформ;
- противодействие БПЛА и низковысотная безопасность;
- интеграция науки, образования и индустрии.



Международная конференция по машинному обучению MLUS 2026

📅 29–31 мая 2026 г.

📍 Китай, Нанкин

Организаторы

Jiangsu Second Normal University

Ключевые темы

- машинное обучение и алгоритмы;
- восприятие и компьютерное зрение;
- автономность и управление;
- связь и обработка сигналов;
- приложения и интеграция;
- передовые и междисциплинарные темы.



Международная выставка DRONE INTERNATIONAL EXPO

📅 24–25 июня 2026 г.

📍 Индия, Нью Дели

Организаторы

Nexgen Exhibitions Pvt. Ltd.

Ключевые темы

- беспилотные авиационные системы для промышленности и инфраструктуры;
- сельское хозяйство и агродроны;
- геопространственные технологии и LiDAR;
- системы противодействия БВС (C-UAS);
- компоненты и локализация производства;
- морская и наземная робототехника как часть экосистемы;
- регуляторика и сертификация БАС для рынка Индии;
- интеграция БВС с ГИС, облачными платформами и ИИ аналитикой.



Предстоящие отраслевые мероприятия

В России

IX Всероссийская конференция «Защита гражданских объектов и инфраструктура эксплуатации БАС/антиБАС»

 1–3 июля 2026 г.

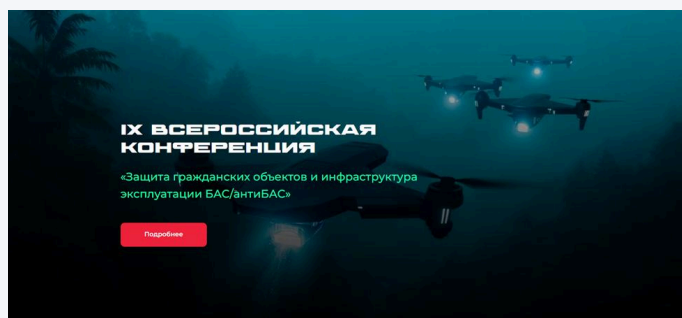
 Санкт Петербург

Организаторы

RuDrones

Ключевые темы

- защита гражданских объектов от угроз с применением беспилотных систем;
- инфраструктура эксплуатации БАС;
- технологии обнаружения, идентификации и противодействия БПЛА;
- нормативное и техническое регулирование в сфере БАС и антиБАС;
- безопасность объектов промышленной, транспортной и городской инфраструктуры;
- коммерческая эксплуатация беспилотных авиационных систем;
- взаимодействие разработчиков, эксплуатантов, заказчиков БАС и представителей органов власти;
- практические решения для защиты объектов и безопасного применения БАС.



Международный форум беспилотников «Крылья Сахалина-2026»

 3–4 июля 2026 г.

 Сахалинская область, Корсаковский район, аэродром «Пушистый»

Организаторы

Правительство Сахалинской области, Фонд «Росконгресс»

Ключевые темы

- беспилотные аппараты всех сред;
- развитие беспилотных технологий и их интеграция в экономику;
- практическое применение БПЛА;
- воздушные, наземные и морские беспилотные комплексы;
- единая система идентификации и мониторинга беспилотных систем;
- безопасность применения беспилотных аппаратов;
- международное сотрудничество в сфере беспилотных технологий;
- подготовка кадров и развитие инфраструктуры для беспилотной авиации;
- региональный опыт внедрения беспилотных решений.



16-я международная промышленная выставка ИННОПРОМ 2026

📅 6–9 июля 2026 г.

📍 Екатеринбург, МВЦ «Екатеринбург-Экспо»

Организаторы

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Правительство Свердловской области, оператор выставки «Формика»

Ключевые темы

- промышленная кооперация и технологическое развитие;
- цифровизация промышленности;
- робототехника и автоматизация производства;
- беспилотные и автономные системы в промышленности и логистике;
- новые материалы, машиностроение и производственные технологии;
- импортозамещение и технологический суверенитет;
- международное промышленное сотрудничество;
- развитие отечественной компонентной базы и инженерных решений.



Международная выставка-форум БАС ДРОН ЭКСПО 2026

📅 8–10 июля 2026 г.

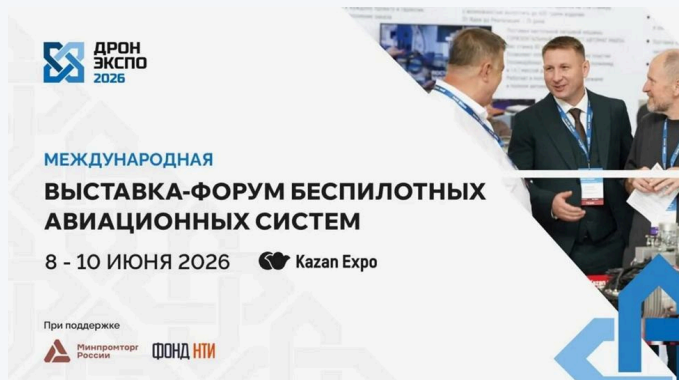
📍 Казань, МВЦ «Казань Экспо», павильон 3

Организаторы

ООО «Дрон Экспо»

Ключевые темы

- беспилотные авиационные системы;
- производство и эксплуатация БАС;
- компоненты, сенсоры, навигация и связь;
- программное обеспечение и ИИ для БАС;
- применение БАС в промышленности, энергетике, логистике и городской инфраструктуре;
- агродроны и беспилотные технологии в сельском хозяйстве;
- экспорт БАС и международная кооперация;
- сервисные модели, эксплуатация и развитие инфраструктуры рынка.



Всероссийский день поля 2026

📅 16–18 июля 2026 г.

📍 Алтайский край, Сибирский агропарк, пос. Прутской

Организаторы

Министерство сельского хозяйства Российской Федерации и Правительство Алтайского края

Ключевые темы

- развитие агропромышленного комплекса России;
- современная сельскохозяйственная техника и оборудование;
- агротехнологии, семена, удобрения и средства защиты растений;
- цифровизация сельского хозяйства и внедрение IT-решений в АПК;
- применение эффективной техники в сельском хозяйстве;
- развитие беспилотных систем, используемых в сельском хозяйстве;
- технологический суверенитет аграрной отрасли
- кооперация государства, бизнеса, науки и производителей сельхозтехники;
- повышение эффективности, устойчивости и конкурентоспособности российского АПК.



Архипелаг 2026

📅 24 июля — 2 августа 2026 г.

📍 Нижний Новгород, Нижне-Печёрская ул., 4А

Организаторы

Агентство стратегических инициатив, Фонд Росконгресс, при участии партнёров и институтов развития

Ключевые темы

- автономные системы и автономность территорий;
- искусственный интеллект и цифровые платформы;
- автономная энергетика и новые технологические решения;
- автономная безопасность, поисково-спасательные и мониторинговые сценарии;
- проектная работа, акселерация и развитие технологических команд.



Регулярная экспертная сессия для членов Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»

📅 Последняя пятница каждого месяца

📍 Онлайн, формат ВКС

Организаторы

Ассоциация «АЭРОНЕКСТ»

Ключевые темы

- актуальные вопросы развития отрасли беспилотных авиационных систем;
- новости в сфере нормативного регулирования БАС;
- новости в сфере технического регулирования БАС;
- итоги прошедших профильных мероприятий;
- планы ближайших отраслевых мероприятий;
- взаимодействие членов Ассоциации «АЭРОНЕКСТ»;
- обмен опытом и обсуждение текущей отраслевой повестки.



XIII Международный форум технологического развития ТЕХНОПРОМ 2026

📅 26–28 августа 2026 г.

📍 Новосибирск, МВК «Новосибирск Экспоцентр»

Организаторы

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Правительство Новосибирской области, Правительство Российской Федерации, Сибирское отделение Российской академии наук

Ключевые темы

- российская наука как основа технологического лидерства;
- научно-технологическое развитие и инновации;
- искусственный интеллект и цифровые технологии;
- робототехника, автономные и беспилотные системы;
- технологический суверенитет;
- кооперация науки, бизнеса, государства и промышленности;
- внедрение научных разработок в промышленность и экономику.



Стратегический форум гражданской авиации 2026

📅 17 сентября 2026 г.

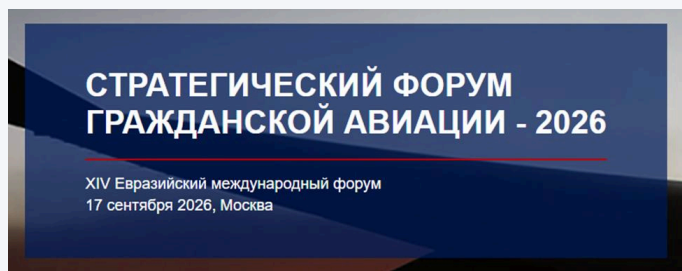
📍 Москва

Организаторы

Центр стратегических разработок
в гражданской авиации

Ключевые темы

- стратегия развития гражданской авиации;
- авиационная инфраструктура и аэропортовая сеть;
- авиаперевозки и развитие рынка авиационных услуг;
- безопасность полётов и управление рисками;
- цифровизация гражданской авиации;
- беспилотная авиация и перспективные авиационные технологии;
- кадровое обеспечение отрасли;
- международное сотрудничество и развитие авиационных рынков.



Международный технологический конгресс 2026

📅 8–10 сентября 2026 г.

📍 Московская область, КВЦ «Патриот Экспо»

Организаторы

ООО «КОНГРЕССОЮЗ»

Ключевые темы

- информационные технологии и цифровая трансформация;
- отечественная электроника и программное обеспечение;
- технологический суверенитет;
- искусственный интеллект и интеллектуальные системы;
- робототехника и автономные решения;
- кибербезопасность и защищённые цифровые платформы;
- промышленная кооперация и импортонезависимость;
- государственно-частное партнёрство в технологической сфере.



В Мире

6th Korea Drone & UAM Expo 2026

 15–17 июля 2026 г.

 Республика Корея, Инчхон, Songdo Convensia

Организаторы

Министерство земли, инфраструктуры
и транспорта Республики Корея, город Инчхон

Ключевые темы

- беспилотные авиационные системы и дрон-технологии;
- доставка и новые сервисы воздушной мобильности;
- искусственный интеллект и цифровые технологии для дронов;
- политика, регулирование и инфраструктура;
- оборона, общественная безопасность и государственные сервисы с применением БАС;
- международное сотрудничество и продвижение компаний индустрии БАС;
- коммерциализация беспилотных технологий и развитие рынка.



Indonesia Drone Expo 2026

 11–13 августа 2026 г.

 Индонезия, Джакарта, Jakarta International Expo

Организаторы

CNG Trade Events

Ключевые темы

- беспилотные авиационные системы и UAV-технологии;
- промышленные сценарии применения дронов;
- компоненты, сенсоры и оборудование для БАС;
- беспилотные решения для мониторинга, логистики, безопасности и инфраструктуры;
- программное обеспечение, аналитика данных и цифровые сервисы;
- регулирование и развитие рынка беспилотных технологий;
- международное сотрудничество в сфере дронов;
- устойчивость, эффективность и технологическое развитие отрасли.



Istanbul Airshow 2026

📅 12–14 сентября 2026 г.

📍 Турция, Стамбул, аэропорт имени Ататюрка

Организаторы

Expo Mint

Ключевые темы

- гражданская и деловая авиация;
- авиационная промышленность и аэрокосмические технологии;
- беспилотные и автономные авиационные решения;
- техническое обслуживание и авиационные сервисы;
- летательные аппараты, компоненты и авиационное оборудование;
- международное сотрудничество в авиационной отрасли;
- перспективные технологии полётов;
- развитие авиационного рынка Евразии.



DroneX Trade Show & Conference 2026

📅 29–30 сентября 2026 г.

📍 Великобритания, Лондон, ExCeL London

Организаторы

Uncrewed Tech Ltd.

Ключевые темы

- беспилотные авиационные системы и UAV-технологии;
- коммерческое применение дронов;
- военные и оборонные беспилотные решения;
- технологии Counter-UAS и защита объектов;
- беспилотная логистика и доставка дронами;
- eVTOL, Advanced Air Mobility и future of flight;
- интеграция беспилотных систем в воздушное пространство;
- автономные наземные, морские и воздушные системы;
- цифровые решения, программное обеспечение и компоненты для беспилотной отрасли.



Международная промышленная выставка ИННОПРОМ. Беларусь 2026

📅 30 сентября — 2 октября 2026 г.

📍 Республика Беларусь, Минск, Минский
международный выставочный центр
BELEXPO

Организаторы

Министерство промышленности и торговли
Российской Федерации и Министерство
промышленности Республики Беларусь,
ООО «Бизнес-Ивент», УП «БЕЛИНТЕРЭКСПО»

Ключевые темы

- промышленная кооперация стран ЕАЭС и партнёрских рынков;
- машиностроение и производственные технологии;
- цифровизация промышленности;
- робототехника, автоматизация и автономные системы;
- беспилотные решения для промышленности, логистики и инфраструктуры;
- технологический суверенитет и импортозамещение;
- инновационные разработки и промышленная интеграция.



Оставайтесь в курсе новостей
беспилотной отрасли:



Сайт



Max



VK



TG