



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Новый вертолет Ка-62 получит российские трансмиссию и двигатель
- Улучшенные ракеты «Вихрь» для Ка-52 «Аллигатор» выходят на испытания
- Bell 505 Jet Ranger X сертифицирован в США
- Прошли летные испытания новейшей версии Kamon K-Max
- Модернизация канадских вертолетов AW101

Новости вертолетной индустрии в России

- Потребность России в легких вертолетах вновь напомнила о себе на выставке «ХелиРаша-2017»
- HeliRussia 2017: Аэросила + Наука
- Расширение взаимодействия ПАО "НПП "Аэросила" с АО "Вертолеты России
- ВЭБ поддержит проект "Вертолетов России" по созданию легкого многоцелевого вертолета
- На аэродроме "Раменское" введена в эксплуатацию вертолетная площадка Международного центра деловой авиации
- Airbus Helicopters ввела в России экспериментальную ценовую политику
- На предприятии холдинга «Вертолеты России» прошла проверка исполнения Гособоронзаказа
- В Перми завершился корпоративный чемпионат профессионального мастерства холдинга «Вертолеты России»
- Минобороны России получит в этом году 14 вертолетов Ка-52 "Аллигатор"
- Вертолёты санавиации Приморья совершили более 20 вылетов совершили в мае
- «Вертолеты России» представят на МАКС-2017 арктический вертолет
- Росгвардия планирует в ближайшие годы пополнить парк авиатехники современными самолетами и вертолетами
- «Вертолеты России» обсудили с Минобороны РФ поставки вертолета Ми-38
- Казанский вертолетный завод поставляет Минобороны вертолеты Ми-8МТВ-5 с опережением графика
- В России разработают боевые вертолеты с учетом сирийского опыта
- На Балтийском флоте началось ЛТУ с экипажами вертолетов морской авиации
- «Вертолеты России» представили Ансат спикеру Совета Федерации РФ
- Волгоградская область первой в России получила вертолет санавиации
- «Вертолеты России» впервые организовали выездную переподготовку летчиков Росгвардии РФ
- Росгвардия до конца года получит три вертолета Ми-8АМТШ
- Минобороны России заинтересовано в вертолетах Ми-38 в арктическом исполнении
- «Вертолеты России» объявили тендер на юрслуги стоимостью 9,7 млн руб
- Российский вертолет Ка-52 случайно повредил сам себя стрельбой из пушки
- Сотрудник филиала «Камчатаэронавигация» стал победителем фотоконкурса «Красота винтокрылых машин»
- В Торжке пройдут праздничные мероприятия, посвященные 25-летию пилотажной группы «Беркуты»
- Российско-польский вертолетный экипаж возвращается из кругосветки



Новости вертолетной индустрии в мире

- Большие планы Airbus Helicopters в Китае
- Monacoir доставит пассажиров Qatar Airways в Монако
- От железнодорожных вагонов к вертолетам
- Ростех: решения о поставках в Египет Ка-52К приняты, но контракт не подписан

Новости аэрокосмической промышленности

- Таганрогский авиазавод рассчитывает продать более 120 самолетов-амфибий до 2028 года
- Испытания отечественного двигателя для МС-21 завершатся до конца года
- Дмитрий Козак: новые поправки в Воздушный Кодекс повысят безопасность полетов
- Авиакомпании налетали убытки
- Сроки МАКС перенесли для удобства переговоров с компаниями из Европы
- Украинских компаний на МАКС-2017 не будет
- Гости МАКС-2017 увидят 8 пилотажных групп в рамках программы мероприятия
- UTair открыла выставку фотографий
- Компания Airbus планирует масштабное присутствие на Парижском авиасалоне в 2017 году
- В МАКС-2017 примут участие 770 компаний из 30 стран
- Минтранс ищет способы удержать пилотов от перехода в зарубежные компании
- «Росэлектроника» создала «невидимый» комплекс для охраны особо важных объектов

Новости беспилотной авиации

- Вечно летающий
- Первый в России ночной дрон-рейсинг на аэродроме в классе F-3U на яркой светодиодной трассе пройдет 10 июня в Алферьево!
- IV ежегодная практическая конференция по развитию беспилотной авиации "Аэронет 2017"
- По материалам Нижегородской транспортной прокуратуры два нижегородца оштрафованы за незаконное использование беспилотников
- Полиция сообщила о несанкционированных полетах дронов над EXPO
- Google испытала систему регулировки движения беспилотников

Новости вертолетных программ

Новый вертолет Ка-62 получит российские трансмиссию и двигатель

"Вертолеты России" намерены после 2020 года провести импортозамещение иностранных трансмиссии и двигателя нового вертолета Ка-62, заявил журналистам генеральный директор холдинга Андрей Богинский.



"Я думаю, что это будет за 2020 годом. Наша первая задача - это получить сертификат: в 2019 году мы планируем получить российский сертификат, а потом планируем идти на сертификацию, скорее всего, в Европе", - сказал Богинский, отвечая на вопрос о сроках импортозамещения Ка-62.

По его словам, сегодня на вертолете стоит французский двигатель и австрийская трансмиссия. При этом у "Вертолетов России" как у заказчика есть право производства трансмиссии. Также идет обсуждение производства российского двигателя с Объединенной двигателестроительной корпорацией.

"После того как вертолет будет полностью сертифицирован, конечно, мы будем проводить работы по производству трансмиссии в России. У нас в структуре холдинга есть компания, которая производит трансмиссии, поэтому в планах это стоит", - уточнил Богинский.

Вертолет Ка-62 разрабатывается конструкторским бюро АО "Камов" за счет бюджетных средств и средств холдинга "Вертолеты России". В соответствии с действующим госконтрактом после завершения испытаний по программе первого полета на вертолете начнутся предварительные, а затем сертификационные наземные и летные испытания. Вертолет Ка-62 предназначен для перевозки пассажиров, экстренной медицинской помощи, выполнения операций по поиску и спасению, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга.

[\(РИА Новости\)](#)

Улучшенные ракеты «Вихрь» для Ка-52 «Аллигатор» выходят на испытания

Концерн «Калашников» заключил с одним из ЦНИИ Министерства обороны договор об испытаниях улучшенной модификации ракеты «Вихрь» для вертолета Ка-52 «Аллигатор». Соответствующий документ опубликован на сайте госзакупок.

В сообщении говорится, что работы, предусмотренные договором, должны быть завершены до конца года.

Ранее замминистра обороны России Юрий Борисов сообщал, что Министерство обороны планирует модернизировать вертолеты Ка-52 с учетом боевого опыта в Сирии, отмечая, что эти ракеты показали высокую эффективность при работе по бронетехнике террористов.

Он отметил, что в новой модификации планируется улучшить дальность применения ракеты.

[\(ТК Звезда\)](#)

Bell 505 Jet Ranger X сертифицирован в США

Компания Bell Helicopter (входит в корпорацию Textron) сообщает, что легкий вертолет Bell 505 Jet Ranger X сертифицирован Федеральным авиационным управлением (FAA). Сертификация вертолета позволяет машине выйти на американский рынок, а также облегчит сертификацию модели Bell 505 в ряде других стран.



– Это еще одна важная веха в нашем пути по выводу на рынок Bell 505, - сказал Митч Снайдер, президент и генеральный директор Bell Helicopter. – Этот вертолет сочетает в себе последние достижения в области безопасности и авиационных технологий, и мы чрезвычайно гордимся возвращением компании в сегмент небольших легких однодвигательных вертолетов.

Ранее вертолет уже был сертифицирован в Канаде. Первый серийный вертолет поднялся в воздух в январе этого года. Bell Helicopter планирует продолжать работу с другими сертификационными органами по всему миру. В рамках программы летных испытаний Bell 505 прошел тщательную сертификационную проверку и налетал в рамках испытаний более 1000 часов. Академия подготовки пилотов компании также готова предложить клиентам соответствующие программы обучения.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий однодвигательный вертолет. В качестве силовой установки используется двигатель Safran Helicopter Engines Arrius 2R, комплект авионики вертолета строится вокруг системы Garmin G1000H. Максимальная скорость составляет 232 км\ч. Максимальная дальность полёта – 604 километров.

Вертолет спроектирован в расчете на максимальную отдачу для владельца, Bell 505 Jet Ranger X обеспечивает высокую безопасность, производительность и экономичность, сочетая проверенные системы с передовыми технологиями в современном элегантном дизайне.

[\(АВИ\)](#)



Прошли летные испытания новейшей версии Kamon K-Max

Компания Kamon Aerosystem объявила, что во второй половине мая были успешно проведены испытательные полеты новейшей версии вертолета Kamon K-Max.

«Машина вела себя безукоризненно. С нетерпением жду окончания фазы испытаний, в воздухе, которые должны пройти в течение ближайших недель», - сказал летчик-испытатель Билл Гарт.

Одноместный K-Max располагает двойным соосным двухлопастным ротором и проектировался с целью создания надежной конструкции, требующей минимального обслуживания. Вертолет имеет грузоподъемность 2700 кг. Два первых серийных экземпляра были созданы на новом производстве в городе Блумфельд, штат Коннектикут. Они поступят клиенту из Китая.

K-Max спроектировал основатель компании Kamon, Чарльз Х. Каман и получил сертификат Федерального авиационного агентства в 1991 году. Изначально вертолет предназначался для выполнения разведывательных полетов и транспортировки грузов.

Однако в начале 90-х годов прошлого века американское командование решило, что K-MAX не отвечает его ожиданиям. Тогда вертолетом заинтересовались гражданские компании. Из-за своей нетипичной конструкции, которая обеспечивает достаточно большую грузоподъемность, вертолет K-MAX чаще всего используется как «летающий кран». К началу 2000-х годов армия вновь стала проявлять к нему интерес. Было закуплено несколько машин для использования в морской авиации.

Производство вертолетов K-MAX было закончено в 2003 году. Несмотря на это, в 2007 году были начаты работы над его беспилотной версией для американских войск базирующихся в Афганистане. В 2011 году в эту страну было направлено для тестов два переделанных воздушных судна этой модели.

[\(Air Cargo News\)](#)

Модернизация канадских вертолетов AW101

Leonardo и IMP намерены модернизировать вертолеты, находящиеся на вооружении армии Канады.

Воссозданная Team Cormorant, в состав которой входят специалисты Leonardo Helicopters and IMP Aerospace & Defence (IMP), намерены заняться модернизацией, находящихся в середине срока эксплуатации, поисково-спасательных вертолетов CH-149 Cormorant (локальное обозначение AW101).

Кампания модернизации охватит также 9 единиц VH-71, выкупленных у США после отказа Вашингтона от программы замены флота вертолетов президентской администрации. Власти Оттавы получили их в 2011 году и разместили на складе в качестве доноров запасных частей для CH-149.

Все вышеупомянутые винтокрылые машины должны будут усовершенствованы до совместного стандарта AW101-519. Переоборудование охватит авионику, радары, поисково-спасательное оборудование, систему связи, а также установку противообледенения. Благодаря этому канадские вертолеты смогут нести службу еще следующие 25 лет.

Власти Канады считают, что стоимость модернизации всех CH-149 и VH-71 составит от 0,5 до 1,5 миллиарда долларов США. Поставка усовершенствованных вертолетов может закончиться к 2024 году. Кабинет Джастина Трюдо должен принять решение по этому вопросу, и подписать контракт с Leonardo и IMP уже в течение этого года.

[\(Air Cargo News\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Потребность России в легких вертолетах вновь напомнила о себе на выставке «ХелиРаша-2017»

В отечественном парке гражданских вертолетов продолжает снижаться доля тяжелых машин и растет количество легких вертолетов.

Экспозиция

Юбилейная 10-я Международная выставка вертолетной индустрии «ХелиРаша-2017» (HeliRussia-2017), которая проходила в столичном выставочном центре Крокус Экспо с 25 по 27 мая, смогла собрать рекордную по количеству участников экспозицию. В ежегодной вертолетной выставке приняли участие 237 компаний из разных стран мира. Было продемонстрировано 22 вертолета, 2 автожира, а также 15 беспилотных летательных аппаратов отечественных и зарубежных производителей.



Участники выставочного форума «ХелиРаша-2017» представляли 21 страну мира: Австралию, Бельгию, Великобританию, Германию, Израиль, Испанию, Италию, США, Францию и др. Всего в выставке приняли участие 50 зарубежных компаний. Французские компании экспонировали свою продукцию и технологии на отдельном национальном стенде.



На открытых выставочных площадках были продемонстрированы отечественные вертолеты средней грузоподъемности Ми-38Т и Ми-171А2 (в офшорной конфигурации), а также сразу четыре версии легкого вертолета «Ансат»: пассажирская, медико-эвакуационная, модель с перспективным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования разработки РПКБ; а также модификация в VIP-исполнении, которая выполняла демонстрационные полеты.

К открытию выставки 25 мая был приурочен первый полет по кругу (в течение 15 минут) нового отечественного вертолета средней грузоподъемности Ка-62 на аэродроме авиазавода «Прогресс» в городе Арсеньев (Приморский край), а во второй день работы «ХелиРаша-2017» по теме первого полета состоялась специальная пресс-конференция.

Следует сказать, что первый подъем в воздух (на режиме висения) машины Ка-62 состоялся год назад – в конце апреля 2016 г. Накануне открытия выставки «ХелиРаша-2017» 24 мая в ЛИИ состоялся Методсовет, на котором было принято положительное решение о начале полноценных летных испытаний перспективного вертолета, над созданием которого в ОКБ им. Н.И.Камова работают более 25 лет. Первый опытный образец военного варианта вертолета – машина Ка-60 (бортовой № 601) совершила первый полет 10 декабря 1998 г.

Легкие вертолеты

На мировом рынке вертолетной техники наиболее востребованы легкие вертолеты. Потребность в легких вертолетах гражданского назначения имеется и у многих российских эксплуатантов вертолетной техники.

Сейчас холдинг «Вертолеты России» может предложить только две современные модели легких вертолетов – машины Ка-226 (грузоподъемностью около 1,5 т) и «Ансат» (грузоподъемностью 1,3 т). Рынку нужны разнообразные модели легких вертолетов с меньшей грузоподъемностью.

Весной нынешнего года руководство холдинга «Вертолеты России» официально заявило, что холдинг приступил к разработке однодвигательного легкого многоцелевого вертолета. Для вертолета выбрана соосная схема несущих винтов. Предполагается, что максимальная взлетная масса перспективной легкой машины составит 1,6 т, а на борт вертолет сможет брать до пяти человек или 730 кг полезной нагрузки. Крейсерская скорость винтокрылой машины будет в пределах 230 км/ч, практический потолок около 6 км и дальность полета – 760 км. Запуск серийного производства нового легкого вертолета планируется начать в 2020-2021 гг.

На выставке «ХелиРаша-2017» американская компания «Белл Хеликоптер» продемонстрировала легкий однодвигательный вертолет Bell-407GXP (грузоподъемностью немногим более 1 т), собранный по лицензии на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА).

Первая машина Bell-407GXP российской сборки была поставлена заказчику – Омскому летно-техническому колледжу гражданской авиации им. А. В.Ляпидевского в декабре 2015 г. Сейчас этот колледж эксплуатирует две машины Bell-407GXP, собранные методом отверточной сборки на УЗГА.

На конец мая нынешнего года компания «Белл Хеликоптер» (Bell Helicopter) поставила уральскому заводу суммарно четыре машинокомплекта для сборки Bell-407GXP. В 2017 г. завод получит как



минимум еще один такой комплект. В целом к 2020 г. УЗГА планирует поставить заказчикам 20 вертолетов Bell-407GXP российской сборки.

Необходимо отметить, что в течение последних трех лет в России наметилась тенденция к сокращению поставок зарубежных вертолетов и вертолетного оборудования. В частности, в 2014 г. в страну был ввезен 121 вертолет, что примерно на 20% меньше, чем годом ранее, а в 2015 г. поставки вновь сократились – уже в три раза. Это тенденция коснулась и наиболее популярных в России легких вертолетов американской компании «Робинсон» марки R44 (грузоподъемностью около 400 кг) и R66 (грузоподъемностью около 600 кг).

[\(Жуковские вести\)](#)

HeliRussia 2017: Аэросила + Наука

ПАО "НПП "Аэросила" и ОАО "НПО "Наука" - лидеры авиационного агрегатостроения также выступают пионерами в создании и апробации новых адекватных форм самоорганизации участников высокотехнологичного производства. Компании участвуют в нынешней выставке HeliRussia 2017 с единым стендом как Группа Компаний, представляя тем самым новую форму координации своей деятельности. Предприятия, участвуя также в Ассоциации разработчиков и производителей авиационных агрегатов и систем "АВИСА", и ранее сотрудничали, а теперь намерены проводить ещё более тесную координацию, взаимовыгодное использование сильных сторон друг друга, представление совместных комплексных проектов.

Интервал между очередными выставками HeliRussia невелик в сопоставлении с длительным горизонтом планирования и реализации проектов в авиационной отрасли, но «Аэросила» предъявляет свой солидный список свершений за прошедший год.

- Получено дополнение к сертификату типа на двигатель ТА14-130-08 для применения на гражданских модификациях вертолетов Ми-8/17.
- Согласовано применение двигателя ТА14- 130-52 на вертолетах Ка-52К и Ка-27 (и его модификациях), а двигателя ТА14-130-08 — на вертолете Ми-8МТВ5-1.
- Проводятся летные испытания двигателя ТА14-130-28 на вертолете Ми-28НМ (и его модификациях).
- Отгружен двигатель ТА14-130-35В для летных испытаний на вертолете Ми-35М.
- Ведутся работы по расширению условий эксплуатации вертолета Ми-8 в арктическом исполнении в части запуска при –55°С.
- Начаты работы по применению ТА18-100 на вертолете Ми-26 (взамен ТА-8В).
- Представлены предложения в АО «Вертолеты России» по ГТД-500 для применения по программе импортозамещения на ряде вертолетов, включая Ка-226.

[\(Аэросила\)](#)

Расширение взаимодействия ПАО "НПП "Аэросила" с АО "Вертолеты России

В ходе прошедшей выставки HeliRussia 2017 АО "Вертолеты России" и ПАО "НПП "Аэросила" подписали решение о начале работ по установке отечественной ВСУ на базе вспомогательного двигателя ТА14-130 на вертолет Ка-32 в порядке импортозамещения ВСУ иностранного производства.



Это решение предполагает также проведение сертификации вертолета с новой ВСУ по международным требованиям.

Начавшаяся работа является закономерным следствием планомерной модернизации вертолетов семейства "Камов" в части расширения их технических возможностей и энергооснащенности. В настоящее время модели и модификации базового двигателя ТА14/ТА14-130 применены на вертолетах Ка-31, Ка-52; согласовано применение на вертолетах Ка-52К и Ка-27.

[\(Аэросила\)](#)

ВЭБ поддержит проект "Вертолетов России" по созданию легкого многоцелевого вертолета

Внешэкономбанк (ВЭБ) поддержит проект холдинга "Вертолеты России" по созданию легкого многоцелевого вертолета. Соответствующее соглашение на полях Петербургского международного экономического форума подписали первый зампред ВЭБа Дмитрий Курдюков и заместитель гендиректора холдинга Вячеслав Козлов, говорится в пресс-релизе госкорпорации.

"ВЭБ готов разрабатывать для холдинга и его организаций индивидуальные финансовые решения, технологии и условия обслуживания на конкурентных условиях, принимая во внимание специфику реализации отдельных проектов", - отмечается в сообщении.

Помимо участия в проекте по созданию легкого многоцелевого вертолета, ВЭБ займется финансированием и других направлений деятельности холдинга.

[\(ТАСС\)](#)

На аэродроме "Раменское" введена в эксплуатацию вертолетная площадка Международного центра деловой авиации

Международный центр деловой авиации (МЦДА), расположенный на аэродроме "Раменское", получил в свое распоряжение новую вертолетную площадку, способную принимать и выпускать любые вертолеты, вплоть до Ми-8/Ми-17. Межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта центральных районов Росавиации одобрило аэронавигационный паспорт и разрешила ее эксплуатацию. 18 мая 2017 года экипаж вертолета Ми-17 под руководством заслуженного летчика-испытателя Российской Федерации Михаила Павленко совершил пробный облет площадки и первую посадку на нее.

Площадка, получившая официальное наименование "МЦДА", имеет бетонное покрытие и способна принимать вертолеты весом до 13 000 кг и имеет размеры 26 x 26 м. Она находится рядом с будущим пассажирским терминалом, предназначенным для обслуживания пассажиров деловой авиации.

Введение в эксплуатацию вертолетной площадки должно стать новым шагом по превращению МЦДА в уникальный многофункциональный комплекс по обслуживанию деловых и частных воздушных судов, включающий охраняемую территорию с перроном и стоянками, ангарный комплекс, VIP-терминал, центры технического обслуживания. Теперь экипажи и пассажиры бизнес-джетов могут пересаживаться из самолета в вертолет и обратно и следовать далее по назначению или непосредственно к месту жительства. Вертолетной доставкой могут пользоваться и пассажиры регулярных рейсов Международного аэропорта "Жуковский".



МЦДА использует самую длинную в Европе ВПП аэродрома "Раменское" (5500 м), способную принимать любые ВС, а также уникальную инфраструктуру аэродрома, включая три независимых топливозаправочных компании, обеспечивающую самое высокое качество услуг как для авиакомпаний, так и для частных пилотов, а также владельцев воздушных судов. Центр обеспечивает организацию полетов, управление эксплуатацией авиатехники, организацию чартерных рейсов, продажу авиатехники, строительство и регистрацию вертолетных площадок.

Введение в эксплуатацию вертолетной площадки стало возможным благодаря тесному взаимодействию с АО "Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова", головной организацией авиационной промышленности по летным исследованиям и испытаниям, на которую возложена ответственность за управление воздушным движением в зоне аэродрома, а также обеспечение летной работы базирующихся на аэродроме предприятий — содержание ВПП, аварийной и противопожарной служб. Генеральный директор МЦДА Евгений Бахтин отметил, что создание вертолетной площадки не в "чистом поле", а в зоне работы действующего аэродрома - сложная задача, требующая согласования работы многих служб. Профессиональная работа руководителей и сотрудников ЛИИ имени Громова позволила оперативно решить все вопросы и проблемы по процедурам использования воздушного пространства и организации полетов, а также провести облет площадки. "Мы благодарим летный состав за отлично проведенную работу и надеемся на дальнейшую плодотворную совместную работу", - заявил Евгений Бахтин.

[\(Международный Центр Деловой Авиации\)](#)

Airbus Helicopters ввела в России экспериментальную ценовую политику

Airbus Helicopters в рамках Международной выставки вертолётной индустрии HeliRussia 2017, прошедшей 25-27 мая в "Крокус Экспо", объявила о новой ценовой политике по поставке запасных частей и компонентов российским клиентам. Компания зафиксировала стоимость доставки для плановых заказов на сумму более 15 тысяч евро на уровне 5% от стоимости изделия.

Как подчеркнул коммерческий директор Airbus Helicopters Vostok Артём Фетисов, ввиду того, что в России достаточно сложный Таможенный кодекс, производителям всегда было сложно формировать прайс-листы. "Очень часто приходилось спорить с таможенником, какое изделие под какую ставку попадает. По сути, каждый раз цена на изделие рассчитывалась в ручном режиме. Примерно оценивалась стоимость доставки, размер пошлины, стоимость получения необходимых сертификатов и лицензий, - рассказал он журналистам в ходе пресс-конференции, организованной компанией на площадке HeliRussia. - Естественно, все производители формировали цену немного с запасом, понимая, какие могут быть риски".

В компании сообщили, что стоимость доставки для плановых заказов на сумму от 15 тысяч евро теперь будет фиксированной и составит 5% от стоимости изделия на условиях Ex-Works завода Airbus Helicopters до российского НДС и с учётом таможенных пошлин. Предложить российским клиентам настолько низкую стоимость компания смогла за счёт распределения расходов на доставку на весь объём импорта, что удалось сделать благодаря значительному объёму поставок запчастей и компонентов в нашу страну. Таким образом, новая ценовая политика позволит российским заказчикам сократить расходы на обслуживание вертолётов и предоставит возможность планировать закупки заблаговременно.

Компания работает на российском рынке уже более 20 лет, и сейчас в России эксплуатируется более 200 вертолётов производства Airbus Helicopters. За этот период компанией накоплен большой опыт ввоза комплектующих как в рамках простого импорта, так и по схеме стандартной замены. "У нас накопилась хорошая статистика по поставкам. Соответственно, мы посчитали, что за счёт большого объёма и регулярных поставок мы можем гарантировать и сроки поставки, что сейчас не делает ни один производитель", - поделился А.Фетисов, добавив, что сегодня у Airbus Helicopters есть возможность брать на себя финансовые обязательства за срыв сроков поставки.



Благодаря нововведению российские клиенты теперь могут узнать конечную цену изделия с учётом доставки прибавив 5% к цене, указанной в европейском каталоге, а компания Airbus Helicopters в свою очередь получила возможность сократить временные затраты на составление коммерческих предложений. "С такой ценовой политикой дешевле, чем у Airbus Helicopters Vostok, запчасти сегодня не купить. Такого предложения в России не существовало, - прокомментировал А.Фетисов. - Это новый подход, который наша компания в других регионах ещё не делает, то есть в России у нас пилотный проект".

Напомним, ранее Airbus Helicopters вывела на рынок три программы обслуживания с общим названием HCare, позволяющие гарантировать эксплуатантам бесперебойную работу всего модельного ряда вертолётов. Каждая из трёх программ включает свой набор услуг. HCare Infinite (решение "под ключ"), HCare Smart (включает четыре программы с оплатой по схеме "за час": ремонт, поставку комплектующих, замену комплектующих и полный цикл) и HCare Easy (сервис заказа услуг "по запросу" из каталога, включая ремонтные работы, обмен запчастей, аренду, заказ запчастей и комплектующих).

А.Фетисов подчеркнул, что сейчас компания идёт по пути централизации складов. К примеру, склад Airbus Helicopters в России был "упрощён до расходников". За счёт инвестиций, сделанных за



последние 8 лет, компания может обеспечить поставки из центральных складов (в Европе, Азии и США) в течение нескольких дней. При этом точный срок поставки устанавливается самим клиентом. "Когда клиент заказывает запчасть, он нам говорит, когда она должна быть в России. Понятно, что есть минимальный срок. И если мы не поставим вовремя, последуют внутрикорпоративные санкции к нам, как к представительству, плюс мы заплатим штраф клиенту за просрочку", - пояснил коммерческий директор Airbus Helicopters Vostok.

Для удобства клиентов в Airbus Helicopters действует "принцип одного окна". Компания старается минимизировать количество контактных точек. Как правило, сейчас можно в любое время суток на родном языке обратиться к одному инженеру, и он оперативно найдёт конкретных исполнителей, которые смогут решить возникшую проблему. "Если сейчас спросить у наших клиентов, они подтвердят, что Airbus стал поставлять запчасти быстрее, - заверил А.Фетисов. - Новой ценовой политикой мы, по сути, отрезаем серых брокеров, которые где-то покупали и перепродавали. Наводим порядок, боремся с контрафактом".

Стоит добавить, что на выставке HeliRussia компания Airbus Helicopters Vostok также сообщила, что новая модификация лёгкого двухдвигательного вертолётa H135 получила сертификат типа Авиационного регистра РФ (в сертификате типа - EC135 T3 и EC135 P3). В компании напомнили, что ранее из семейства H135 сертификатом типа обладала только модификация EC135 T2+/P2. В ходе сертификации значение минимальной температуры эксплуатации расширено до с -25 до -35 градусов (значение приведено в соответствии с ограничением, установленным в сертификате EASA). Кроме того, в компании рассказали, что уже подана заявка в Авиационный регистр РФ на сертификацию H135 с интегрированным комплексом авионики Helionix (собственная разработка Airbus Helicopters). Модель H135, оборудованная этой авионикой, получила сертификат EASA в конце прошлого года и впервые была представлена в марте 2017 года.

Посетители HeliRussia смогли ознакомиться с демонстратором инновационного комплекса цифровой авионики Helionix на стенде Airbus Helicopters Vostok. Комплекс предназначен для установки на вертолётах H135, H145, H175 и H160. Helionix гарантирует защиту вертолётa от выхода за пределы допустимых режимов полёта, существенно снижает нагрузку на пилота и повышает его ситуационную осведомлённость. "Самолётное подразделение Airbus давно продвигает тему единства, семейственности, где приборная доска у всех моделей примерно одинаковая, и пилот может быть легко переучен с одной модели на другую. Сейчас у нас такая же тенденция, - рассказал А.Фетисов. - Эта авионика сначала была сделана для H175, потом для H145 и H135. На H160 она тоже будет стоять. Мы хотим постепенно на все наши машины ставить этот пакет авионики, чтобы обеспечить семейственность".

[\(АвиаПорт\)](#)

На предприятии холдинга «Вертолеты России» прошла проверка исполнения Гособоронзаказа

Арсеньевскую авиационную компанию «Прогресс» им. Н.И.Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») посетили замминистра обороны РФ Юрий Борисов и генеральный директор холдинга Андрей Богинский. В ходе рабочей поездки они осмотрели мощности предприятия и провели совещание, в рамках которого обсуждалось выполнение Гособоронзаказа и дальнейшее сотрудничество холдинга «Вертолеты России» и Минобороны РФ.



В ААК «Прогресс» вниманию Юрия Борисова и Андрея Богинского был представлен запущенный в промышленную эксплуатацию обновленный цех окончательной сборки, производственная мощность которого после реконструкции увеличилась в два раза. Это позволило организовать два потока сборки – работу в рамках выполнения государственного оборонного заказа и работу над экспортными вариантами вертолетов Ка-52 «Аллигатор».

«Сегодня мы убедились в том, что изготовление вертолетов, которые предприятие выпускает в рамках действующего до 2020 года контракта по выполнению государственного оборонного заказа, и экспортных образцов данной машины, идет в строгом соответствии с производственным графиком работ», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Делегация осмотрела летно-испытательную станцию ААК «Прогресс», где завершились работы по реконструкции авиационного учебного центра для отработки практических навыков управления вертолетами, и продолжают работы по модернизации аэродромной станции, увеличению количества вертолетных площадок и строительству нового перрона для стоянки воздушных судов.

Боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в его тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток, а также решения других задач.

Вертолет оснащен самой современной авионикой и мощным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи. Кроме того, Ка-52 «Аллигатор» снабжен устройствами снижения заметности и системой радиоэлектронной защиты, уменьшающими, рассеивающими и искажающими тепловой след двигателей, а также средствами активного противодействия.

[\(Вертолеты России\)](#)

В Перми завершился корпоративный чемпионат профессионального мастерства холдинга «Вертолеты России»

В Перми завершился Чемпионат профессионального мастерства среди работников предприятий холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех), проходивший на базе АО «Редуктор-ПМ». В мероприятии приняли участие 38 представителей заводов и конструкторских бюро холдинга. Участники Чемпионата состязались в наиболее значимых для вертолетостроительной индустрии компетенциях: токарные и фрезерные работы на станках с числовым программным управлением, производственная сборка авиационных изделий, инженерная графика САД. Также в этом году добавилась новая ключевая для отрасли компетенция «Управление жизненным циклом», в рамках которой команды молодых инженеров, технологов, маркетологов и экономистов соревновались в разработке новых авиационных продуктов под требования заказчика.

Призеры и победители получили награды из рук директора по персоналу и организационному развитию холдинга «Вертолеты России» Юлии Скалецкой и управляющего директора АО «Редуктор-ПМ» Николая Семикопенко.

Наибольшее количество первых мест завоевал Казанский вертолетный завод – в копилке команды победы в компетенциях «Инженерная графика САД», «Производственная сборка авиационных изделий» и «Управление жизненным циклом», а также третье место за токарные работы на станке с ЧПУ.



Второе место в компетенции управления жизненным циклом заняла сборная команда трех предприятий холдинга – ПАО ААК «Прогресс», АО «Редуктор – ПМ» и АО «У-УАЗ».

У хозяина Чемпионата – АО «Редуктор-ПМ» первые места по токарным и фрезерным работам на станках с ЧПУ. Улан-Удэнский авиационный завод получил серебро по всем дисциплинам Чемпионата.

Самый удалённый серийный завод холдинга ПАО ААК «Прогресс» выиграл две бронзы в компетенциях «Инженерная графика CAD» и «Фрезерные работы на станках с ЧПУ». А бронзу за производственную сборку увёз с собой представитель АО «МВЗ им. М.Л. Миля».

Напомним, что победители корпоративного чемпионата примут участие в отборочном этапе по формированию сборной команды Государственной корпорации «Ростех», которой предстоит выступить на Национальном чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech-2017.

[\(Вертолеты России\)](#)

Минобороны России получит в этом году 14 вертолетов Ка-52 "Аллигатор"

До конца 2017 года Минобороны РФ получит 14 вертолетов Ка-52 "Аллигатор", сообщает ТАСС со ссылкой на заявление заместителя главы министерства Юрия Борисова.

Поставка вертолетов проводится в рамках гособоронзаказа. Как пояснил Юрий Борисов, еще нужно завершить текущий контракт - всего до 2020 будет поставлено 50 таких машин. Он посетил авиационный завод "Прогресс" с целью проверить, насколько завод готов к выполнению обязательств по новой государственной программе вооружения на 2018-2025 годы, которая внесена на утверждение в правительство России. Замминистра уточнил, что Минобороны рассмотрит возможность закупки новейших многоцелевых вертолетов Ка-62.

По его словам, такой вертолет отлично зарекомендовал себя в Сирии и после "практической работы есть определенные пожелания в вопросах модернизации с целью повышения эффективности этой машины".

"Были проведены работы с новой управляемой ракетой "Вихрь" - очень хорошие результаты по эффективности. Но совершенству нет предела, поэтому у нас есть пожелания по улучшению прицельной дальности", - пояснил Юрий Борисов.

Кроме того, отмечается, что Минпромторг РФ к 2030 году планирует продать 365 вертолетов Ка-62, в число основных сфер применения которых входят транспортировка пассажиров, спасательные операции, а также работы в нефтегазовой области.

[\(Российская Газета\)](#)

Вертолёт санавиации Приморья совершили более 20 вылетов совершили в мае

За месяц врачи Центра медицины катастроф Приморья транспортировали на вертолетах санавиации 19 пациентов, еще трое тяжелобольных проконсультированы специалистами на месте.

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

1 – 13 июня 2017 г.



Как сообщили в департаменте здравоохранения, в мае больше всего вылетов совершил «южный» борт – им доставлены из края в ведущие медицинские учреждения Владивостока 11 человек. Также три раза вертолет со специалистами Центра медицины катастроф на борту вылетал для оказания консультационной помощи врачам из районных больниц.

«Вызовы, которые мы получаем, отличаются от простого вызова скорой помощи – они поступают не от граждан, а от лечебных учреждений Приморья. Если в таком учреждении появляется больной, который требует нашего участия, специалисты учреждения выходят на диспетчерскую территориального Центра медицины катастроф, и мы совместно принимаем решение, что делать дальше», – говорит заведующий отделением экстренной и планово-консультационной помощи Центра медицины катастроф (ЦМК) Дмитрий Бондарчук.

При наличии удовлетворительных летных условий медики незамедлительно отправляются в пункт назначения. По прибытию оценивается состояние больного, и, если он транспортабелен, его эвакуируют во Владивосток.

«Если нужно провести операцию на месте, в путь отправляется бригада врачей. Если требуется консультация, то больной осматривается нашими специалистами, после чего принимается совместное коллегиальное решение с местными врачами о том, как будет проходить дальнейшее лечение», – рассказал Дмитрий Бондарчук.

В мае вертолеты санитарной авиации провели в небе почти 52 часа.

«Практически каждый вылет связан именно со случаями, когда речь идет о сохранении жизни. Губернатором Приморья принято решение о том, чтобы увеличить количество летных часов, если это потребуется. Так, например, в прошлом году количество полетных часов составило более 650. В то время как в 25 в 2015 году, когда наши врачи арендовали вертолет, было совершено всего 25 вылетов, то в 2016 году, когда начали работать закупленные Администрацией Приморья вертолеты санавиации, вылетов было более 200», – отметил вице-губернатор Павел Серебряков.

Напомним, два вертолета санавиации работают в Приморье с 5 февраля 2016 года. Глава региона Владимир Миклушевский убежден в необходимости соблюдения правила «золотого часа», «когда для сохранения жизни важна каждая секунда – помощь должна быть предоставлена максимально оперативно». «Южный» борт вылетает на санитарные задания из аэропорта «Озерные ключи» под Владивостоком, «северный» – базируется в аэропорту поселка Кавалерово, он обслуживает самые удаленные муниципальные образования – северные.

«Северный» борт летает к жителям самых удаленных районов. Таких пациентов воздушные скорые при необходимости доставляют в медучреждения Дальнегорска, Кавалерово и Дальнереченска», – напомнил заместитель главы региона.

Характеристики воздушных судов прекрасно подходят для работы на территории Приморья. Они способны подниматься на высоту до 7 тысяч метров, развивать скорость свыше 240 километров в час, к тому же на одной заправке могут пролететь с одного конца края на другой. Одно из главных

преимуществ этих вертолетов – «лыжные» шасси, позволяющие сесть практически на любую площадку.

По мнению губернатора края Владимира Миклушевского, задача по снижению смертности в Приморье является одной из самых приоритетных.

Отметим, в своем ежегодном послании Федеральному Собранию президент России Владимир Путин заявил, что уже со следующего года программа развития санитарной авиации охватит 34 региона страны. На эти цели субъекты получают средства из федерального бюджета.

Владимир Путин отметил, что с учетом географии огромных, труднодоступных территорий России нужна и хорошо оснащенная служба санитарной авиации.

«Прежде всего, это Сибирь, север, Дальний Восток. В 2017 году на покупку авиационных услуг в рамках проекта развития санитарной авиации будет предусмотрено 3,3 миллиарда рублей», – сообщил глава государства.

[\(АиФ-Приморье\)](#)

«Вертолеты России» представят на МАКС-2017 арктический вертолет

"Вертолеты России" представят на МАКС-2017 арктический вертолет - Ми-8АМТШ. Об этом сообщил во вторник на пресс-конференции в ТАСС генеральный директор авиасалона Александр Левин.

"Увидите на салоне", - сказал он, отвечая на вопрос.



По словам директор по международному сотрудничеству и региональной политике госкорпорации "Ростех" Виктора Кладова, этот вертолет не был показан на параде Победы 9 мая из-за погоды.



"Но первые Ми-8АМТШ уже поступили на вооружение Министерства обороны Российской Федерации. Это машины не имеющие аналогов, потому что западные вертолеты не могут работать в таких условиях", - отметил он.

По словам Кладова, российские специалисты испытывали в Арктике иностранный вертолет AgustaWestland AW189.

[\(ТАСС\)](#)

Росгвардия планирует в ближайшие годы пополнить парк авиатехники современными самолетами и вертолетами

Росгвардия хочет закупить в ближайшие годы самолёты Ил-76МД-90А, Ту-204-300, Ан-148, вертолеты Ми-8АМТ и Ми-8АМТШ, сообщил начальник авиации Росгвардии Александр Афиногентов.

"Военно-промышленной комиссией РФ одобрены контрольные цифры для планирования госпрограммы вооружений на 2018-2025 годы, в том числе по вопросам закупки новой авиационной техники. Из современных образцов предлагается закупить самолёты Ил-76МД-90А, Ту-204-300, Ан-148, Ил-112В, вертолеты Ми-8АМТ, Ми-8АМТШ, Ми-26Т2, Ми-35М", - сказал А.Афиногентов на брифинге во вторник.

Он отметил, что в программе закладывается приобретение до 200 единиц средств наземного обеспечения полётов и ремонт более 300 единиц авиатехники.

А.Афиногентов отметил, что расширение парка закупаемых воздушных средств будет зависеть от поставленных задач, в настоящее время стоит задача довести парк современной техники до 70 процентов и более к 2025 году.

В настоящее время авиация Росгвардии располагает переданными из МВД самолетами Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ан-72, Superjet, RRJ-95В, Як-40 и L-410. Кроме того, ведомство использует вертолёты Ми-26, Ми-24, Ми-8 различных модификаций, Ка-226, "Ансат", Eurocopter As-355N и Robinson R-44.

Кроме того, Росгвардия использует беспилотники малого класса и ближней дальности типа ZALA, "Элерон" и "Орлан", а также комплексы высотного видеонаблюдения на базе аэростатов типа "Око"

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

«Вертолеты России» обсудили с Минобороны РФ поставки вертолета Ми-38

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский проинформировал заместителя министра обороны РФ Юрия Борисова о ходе выполнения поставок вертолетов в рамках Государственного оборонного заказа, а также обсудил планы закупок и применения вертолетов Ми-38 в соответствии с параметрами будущей государственной программы вооружения.



На Казанском вертолетном заводе Юрий Борисов и Андрей Богинский осмотрели агрегатно-сборочное производство и цех окончательной сборки вертолетов Ансат и Ми-38, а затем обсудили планы по закупкам и производству, а также облик вертолетов Ми-38, которые будут оснащены и оборудованы под нужды Министерства Обороны. Российское военное ведомство стало первым заказчиком нового многоцелевого вертолета Ми-38.

«Ми-38 – это высокоавтоматизированный вертолет, который благодаря широким возможностям применения, способен удовлетворить все требования Минобороны РФ. В настоящее время заканчивается контрактация первых двух вертолетов для Минобороны России, которые планируется передать заказчику для опытной эксплуатации в ближайшее время», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Средний многоцелевой вертолет Ми-38 занимает нишу между легендарным Ми-8 и тяжелым Ми-26 и может применяться для перевозки грузов и пассажиров, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолета и летающего госпиталя, а также для полетов над водной поверхностью. Благодаря техническим решениям Ми-38 превосходит другие вертолеты своего класса по грузоподъемности, пассажировместимости и основным летно-техническим характеристикам. Кроме того, он может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты.

Помимо вертолетов Ми-38, заместитель главы оборонного ведомства ознакомился с вертолетами Ансат, которые выпускаются на заводе для выполнения государственной программы развития санитарной авиации. В мае этого года холдинг «Вертолеты России» заключил соглашение о поставке ПАО «ГТЛК» шести многоцелевых вертолетов Ансат в медицинском оснащении. Первый из шести Ансатов был передан в распоряжение ГТЛК на 10-й международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2017. Второй вертолет в рамках данного контракта в настоящее время находится на Казанском вертолетном заводе и готов к передаче заказчику.

[\(Вертолеты России\)](#)

Казанский вертолетный завод поставляет Минобороны вертолеты Ми-8МТВ-5 с опережением графика

Казанский вертолетный завод поставил Минобороны уже 100 из 140 машин Ми-8МТВ-5. Об этом сообщил сегодня заместитель Министра обороны России Юрий Борисов в ходе посещения предприятия.

«Практически осталось поставить 40 машин до 2020 года, а также 10 учебно-тренировочных вертолетов «Ансат». Также мы сейчас обсуждаем заключение контракта на Ми-38», — добавил замглавы военного ведомства.

Как отметил при этом глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, завод поставляет вертолеты по Гособоронзаказу со значительным опережением графика.

Военно-транспортный вертолет Ми-8МТВ-5 — модификация вертолета Ми-8, разработанная с учетом боевых действий в различных условиях. Предназначен для перевозки десанта и грузов в кабине вертолета, крупногабаритных грузов на внешней подвеске, а также огневой поддержки Сухопутных войск, в том числе и в ночных условиях.



Юрий Борисов также заявил, что российская промышленность начала работать над повышением эффективности боевых вертолетов с учетом сирийского опыта.

«В Минобороны прошли совещания, где мы собирали производителей вертолетной техники с целью повышения эффективности вертолетов боевой авиации. Такие меры намечены, планы реализуются. Я думаю, что вертолеты в ближайшее время будут иметь немножко другой облик», — сказал замминистра.

По его словам, военное ведомство в первую очередь заинтересовано в увеличении дальности оптических прицельных комплексов и авиационных средств поражения.

«Промышленность откликнулась, мы наметили планы реализации. Сейчас будем контролировать ход выполнения», — подытожил Юрий Борисов.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций МО РФ\)](#)

В России разработают боевые вертолеты с учетом сирийского опыта

Российская промышленность начала разработку боевых вертолетов с учётом сирийского опыта, заявил заместитель министра обороны России Юрий Борисов в ходе посещения Казанского вертолетного завода.



"В Минобороны прошли совещания, где мы собирали производителей вертолетной техники с целью повышения эффективности в первую очередь вертолётов боевой авиации. Такие меры намечены, планы реализуются, и я думаю, что вертолеты в ближайшее время будут иметь немножко другой облик", — сказал Борисов.

По его словам, военное ведомство интересуется увеличением дальности оптических прицельных комплексов и авиационных средств поражения. "Промышленность откликнулась, мы наметили планы реализации и сейчас будем контролировать ход выполнения", — добавил Борисов.

На прошлой неделе Борисов сообщил, что Минобороны намерено модернизировать вертолеты Ка-52 "Аллигатор" с учетом боевого опыта в Сирии, где они себя отлично зарекомендовали.

[\(РИА Новости\)](#)

На Балтийском флоте началось ЛТУ с экипажами вертолетов морской авиации

Летно-тактическое учение (ЛТУ) смешанной вертолетной эскадрильи морской авиации Балтийского флота проходит в Калининградской области. В нем принимают участие более 10 экипажей ударных и военно-транспортных вертолетов Ми-24 и Ми-8 морской авиации Балтийского флота.

В ходе ЛТУ летчики выполняют свыше 20 плановых вылетов, произведут десятки пусков неуправляемых ракет и бомбометаний, а также более 500 выстрелов из авиационных пушек. Они отработают элементы простого и сложного пилотирования в условиях воздушного боя, действия в составе звеньев при совместном маневрировании и заходе на цель, выполняют задачи огневой поддержки корабельных ударных групп и подразделений береговых войск Балтийского флота.

В свою очередь специалисты наземных служб выполняют комплексные задачи по поддержанию устойчивой радиосвязи, радиолокационному контролю полетов авиации на заданных маршрутах, выдачи радиолокационной информации на пункты боевого управления, а также по подготовке взлетно-посадочной полосы, заправке вертолетов и осуществлению маскировки авиационной техники и средств наземного обеспечения.

Плановое учение продлится в течение нескольких суток.

[\(Пресс-служба Западного военного округа\)](#)

«Вертолеты России» представили Ансат спикеру Совета Федерации РФ

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках Форума социальных инноваций регионов, который проходит в подмосковном Красногорске с 8 по 9 июня, провел презентацию легкого многоцелевого вертолета Ансат в медицинской конфигурации для председателя Совета Федерации РФ Валентины Матвиенко.



Кроме того, с вертолетом ознакомились заместитель председателя Правительства РФ Ольга Голодец, министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова, глава Минэкономразвития Максим Орешкин, а также губернатор Московской области Андрей Воробьев. В своих выступлениях председатель Совета Федерации и вице-премьер отметили особую важность старта программы развития санитарной авиации в России и заявили о необходимости ее продолжения.

«Легкий вертолет Ансат – это один из самых инновационных продуктов, который сегодня

выпускает наш холдинг. Этот вертолет участвует в программах развития санитарной авиации и обеспечения доступности отдаленных регионов РФ. От зарубежных аналогов машину отличает ряд весомых преимуществ: высокая скорость, способность осуществлять перелеты на расстояние до 500 км, выгодные условия обслуживания и ремонта. Первые вертолеты уже поступили в распоряжение медицинских учреждений Татарстана и Волгоградской области», - отметил во время презентации заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления (ГМСУ). В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Первым заказчиком медицинской версии нового вертолета Ансат в медицинском исполнении производства Казанского вертолетного завода стало Министерство Здравоохранения Республики Татарстан. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет в течение одного часа трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Холдинг «Вертолеты России» принимает активное участие в реализации приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам. В конце 2016 года «Вертолеты России» подписали контракт на поставку ПАО ГТЛК шести многоцелевых вертолетов Ансат в медицинском оснащении, а также десяти вертолетов Ми-8МТВ-1 и тринадцати вертолетов Ми-8АМТ. Все машины должны быть переданы заказчику до конца 2017 года. Форум социальных инноваций регионов проходит в России во второй раз. Основная цель мероприятия – оказать содействие развитию социальной инфраструктуры в России и улучшению качества жизни различных категорий населения в стране. Значительная часть программы форума в 2017 году будет посвящена новым возможностям развития регионов благодаря внедрению социальных инноваций.

[\(Вертолеты России\)](#)

Волгоградская область первой в России получила вертолет санавиации

В рамках реализации федерального проекта по развитию санитарной авиации в областную столицу сегодня, 8 июня, прибыла «воздушная скорая помощь» – современный и скоростной вертолет «Ансат».



По данным пресс-службы областной администрации, наш регион стал первым из субъектов РФ, который получил такую спецтехнику. Современный вертолет «Ансат» в медицинской комплектации оснащен модулем с реанимационным оборудованием. Эта воздушная техника сможет выполнять функцию авиационной скорой.

– Волгоградская область попала в перечень 34 субъектов РФ, которые получили федеральную субсидию на развитие санитарной авиации в рамках приоритетного проекта Минздрава России, – говорится в сообщении областной администрации. – Региону выделен 121 миллион рублей для оказания своевременной экстренной медицинской помощи.

Медики, которые будут работать на новом санвертолете, прошли обучение во всероссийском центре медицины катастроф «Защита». Сейчас профильные ведомства разрабатывают схемы маршрутизации больных по экстренным показаниям.

Напомним, во время посещения больницы скорой медицинской помощи №25 в 2016 году губернатор Андрей Бочаров обсудил вопросы развития санитарной авиации. В регионе остро стоит вопрос



транспортировки пациентов из отдаленных населенных пунктов. Seriously больным людям и тяжелым пациентам необходима экстренная помощь высококвалифицированного персонала, а доставка обычным транспортом неэффективна.

Чтобы решить эту проблему, на территории больницы была построена вертолетная площадка, другая находится у областного кардиоцентра. Для обслуживания санвертолета в регионе подготовлено 33 территории.

Добавим, за последнее время в распоряжение волгоградских медиков поступили 53 новые машины скорой медпомощи. Благодаря реализации программы государственно-частного партнерства, с весны прошлого года жителей областного центра и Волжского обслуживают 95 новых неотложек.

[\(Вечерний Волгоград\)](#)

«Вертолеты России» впервые организовали выездную переподготовку летчиков Росгвардии РФ

Преподавательский состав сертифицированного авиационного учебного центра Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) впервые проводит выездное теоретическое обучение летного и инженерно-технического состава подразделений Росгвардии РФ на Северном Кавказе эксплуатации вертолета Ми-8АМТШ.

«Это первый выездной семинар, однако, несмотря на это, спектр услуг дополнительного профессионального образования будет предоставлен слушателям в полном объеме. Повышение квалификации летного и инженерно-технического состава является фундаментом безопасности полетов. Выездной семинар позволяет за короткое время провести переподготовку личного состава без отрыва его от основной деятельности. Этот новый формат теоретического обучения существенно экономит средства заказчика», - отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Летчики, бортовые техники и инженерно-технический состав пройдут курс обучения по специальностям «Вертолет и двигатель», «Авиационное оборудование», «Радиоэлектронное оборудование», «Авиационное вооружение». Ведут занятия, которые рассчитаны на 30 часов по каждой специальности, преподаватели сертифицированного учебного центра (АУЦ) У-УАЗ, а также инженеры предприятия с огромным опытом работы на авиационной технике цеха эксплуатации и ремонта и летно-испытательной станции.

В центре внимания обучающихся – конструкция и техническая эксплуатация вертолета и двигателя, авиационного и радиоэлектронного оборудования, аэродинамика, а также горюче-смазочные материалы и спецжидкости. В ходе переподготовки специалисты получают весь необходимый объем теоретических знаний со сдачей на завершающем этапе итоговых экзаменов с выдачей свидетельств установленного образца.

Выездное обучение проводится в рамках реализации контракта на поставку Росгвардии РФ партии из трех многоцелевых вертолетов Ми-8АМТШ. Передача машин заказчику планируется в четвертом квартале 2017 года. Техника будет базироваться в одной из воинских частей Росгвардии в Северной Осетии. Холдинг «Вертолеты России» рассматривает возможность организации выездных семинаров для летчиков и инженеров по контрактам с другими компаниями-заказчиками.

[\(Вертолеты России\)](#)



Росгвардия до конца года получит три вертолета Ми-8АМТШ

Три многоцелевых вертолета Ми-8АМТШ будут переданы Росгвардии до конца года, сообщили "Интерфаксу-АВН" в пресс-службе холдинга "Вертолеты России".

"Передача машин заказчику планируется в четвертом квартале 2017 года. Техника будет базироваться в одной из воинских частей Росгвардии в Северной Осетии", - заявил сотрудник пресс-службы.

По его словам, в настоящее время в рамках реализации контракта на поставку Росгвардии партии из трех Ми-8АМТШ проводится выездное обучение.

"Летчики, бортовые техники и инженерно-технический состав пройдут курс обучения по специальностям "Вертолет и двигатель", "Авиационное оборудование", "Радиоэлектронное оборудование", "Авиационное вооружение", - отметил представитель холдинга.

Вертолет Ми-8АМТШ разработан на базе многоцелевого Ми-8АМТ. Новый вертолет сохранил возможности для десантирования, получив комплекс управляемого вооружения, а также усиленную броню. Максимальная взлетная масса - 13 тонн. Максимальная скорость - 250 км/ч, крейсерская - 230 км/ч. Дальность полетов - 610 км.

Ми-8АМТШ оснащается новым комплексом авионики, включающим в себя, помимо прочего, метеорадар, аппаратуру спутниковой навигации и инфракрасную аппаратуру, а также очки ночного видения для пилотов. Комплекс обороны включает экранно-выхлопные устройства и систему отстрела ловушек.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Минобороны России заинтересовано в вертолетах Ми-38 в арктическом исполнении

Новый вертолет Ми-38 имеет перспективу в арктическом варианте исполнения, заявил заместитель министра обороны России Юрий Борисов.

"У этой машины есть еще перспектива в арктическом варианте исполнения, что тоже нас в принципе интересует. Он займет нишу между Ми-8 и Ми-26", - сказал Борисов в ходе посещения Казанского вертолетного завода.

Он отметил, что судьба вертолета зависит от того, насколько завод сумеет адаптировать его под требования Минобороны. "Эта машина имеет лучшие по отношению к вертолету Ми-8, который мы покупаем у Казанского вертолетного завода, характеристики по дальности и грузоподъемности", - добавил замминистра.

Как ранее заявлял Борисов, Минобороны предполагает закупку нескольких вертолетов Ми-38 в рамках действующей и будущей госпрограмм вооружения.

Ми-38 - многоцелевой вертолет средней грузоподъемности, оснащенный новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В российского производства и интегрированным



цифровым пилотажно-навигационным комплексом. В конструкции машины широко используются композитные материалы, в том числе в несущем и хвостовом винтах.

Благодаря использованным техническим решениям Ми-38 превосходит другие вертолеты своего класса по грузоподъемности, пассажироместимости и основным летно-техническим характеристикам. Кроме того, вертолет может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты. Первый фюзеляж серийного Ми-38 уже собран на Казанском вертолетном заводе.

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» объявили тендер на юруслуги стоимостью 9,7 млн руб

"Вертолеты России" (ВР) объявили запрос предложений на право заключить договор на оказание юридических услуг, говорится в материалах на электронной торговой площадке.

Извещение о закупке было размещено 31 мая 2017 года, заявки на участие можно подавать до 19 июня, итоги закупки подведут 29 июня. Начальная цена контракта составляет 9,75 млн руб. Для обеспечения заявки требуется перечисление на счет, открытый участнику оператором ЭТП, 90 000 руб. Согласно условиям запроса, исполнитель контракта должен будет подготовить соглашения для ВР с компанией Avicopter. Отмечается, что работа будет проводиться на английском языке, а соглашение регулируется правом Швейцарии. Кроме того, юрконсультант будет принимать участие в переговорах.

Согласно техзаданию, надо будет также подготовить обзорный меморандум, где отразить особенности регулирования закрепления, учета и обращения объектов интеллектуальной собственности по законодательству Швейцарии в контексте соглашения, а также обоснованность платежей в пользу АО «Вертолеты России» за участие в форме "инвестиций технологиями", которые не выражены в конкретных объектах интеллектуальной собственности.

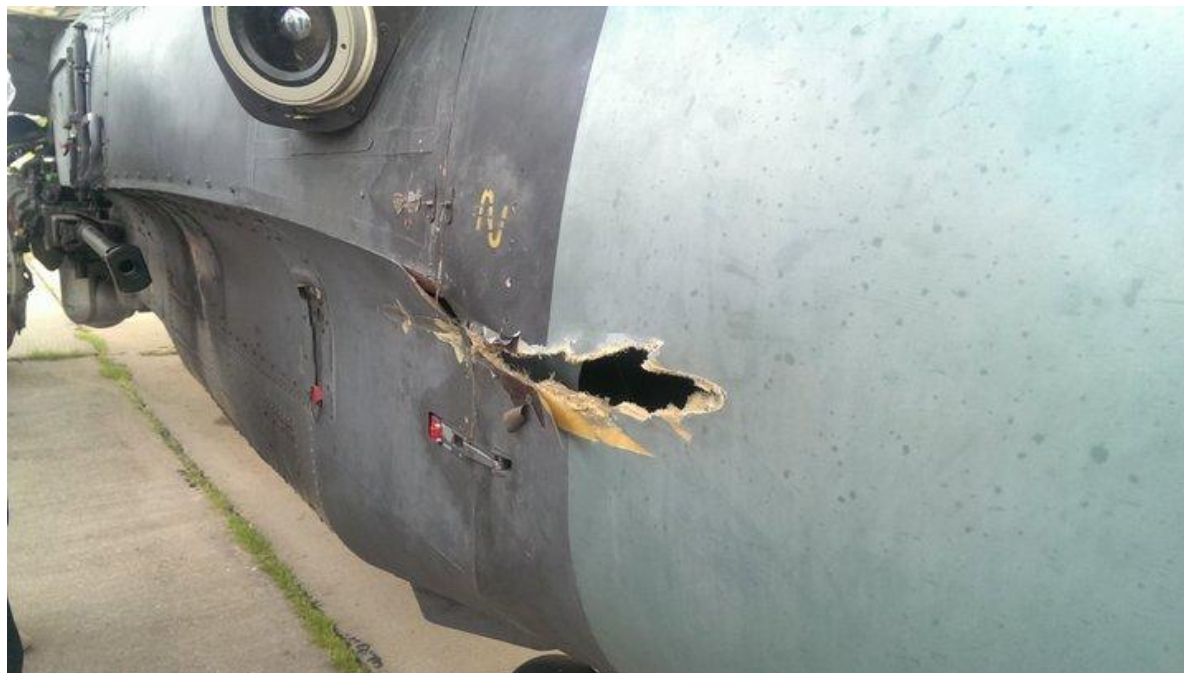
В документе также надо будет прописать особенности применения законодательства Швейцарии в отношении объектов интеллектуальной собственности с учетом того, что они будут создаваться на территории России, после чего будут вовлекаться в оборот на территории Китая и России. Помимо этого юристу надо будет проводить консультации по вопросам регуляторных одобрений в Китае.

Холдинг "Вертолеты России" образован в 2007 году, но ключевые предприятия имеют более чем 70-летнюю историю. Холдинг входит в структуру госкорпорации Ростех.

[\(Право.ру\)](#)

Российский вертолет Ка-52 случайно повредил сам себя стрельбой из пушки

Военный блог Центра анализа и стратегий опубликовал фотографии ударного вертолета Ка-52 (бортовой номер «48 красный»), который повредил себе фюзеляж при стрельбе из 30-мм орудия.



Ка-52 принадлежит 39-му вертолетному полку 27-й смешанной авиационной дивизии 4-й армии ВВС и ПВО России (аэродром Джанкой, Крым). Инцидент произошел в 2016 году, но снимки опубликованы только недавно. Утверждается, что это не единственный подобный случай.

Ка-52 — единственный боевой вертолет в мире, где члены экипажа размещаются «бок о бок», это сделано для улучшения их взаимодействия. Изогнутое боковое остекление пилотской кабины Ка-52 выдерживает попадания пуль калибра 12,7 мм, дополнительная защита обеспечивается за счет накладных боковых броневых плит.

TUT.BY

Сотрудник филиала «Камчатэронавигация» стал победителем фотоконкурса «Красота винтокрылых машин»

Недавно были подведены итоги юбилейного 10-го Международного фотоконкурса «Красота винтокрылых машин», посвященного вертолетной тематике. Ассоциация Вертолетной Индустрии поставила перед конкурсом такие задачи, как привлечение интереса к вертолетной тематике, демонстрация лучших работ фотографов в этой области, популяризация вертолетов в современном обществе и продвижение вертолетного спорта в России.



Международный фотоконкурс проводился с 6 февраля по 16 апреля 2017 года в четырёх номинациях: Вертолет-труженик, Вертолет-солдат, Вертолет-спортсмен, Вертолет и природа.

К участию в фотоконкурсе принимались фотоработы от российских и зарубежных авторов, профессиональных фотографов и фотолюбителей, иллюстрированных печатных изданий, музеев и галерей.

Организационный комитет фотоконкурса «Красота винтокрылых машин – 2017» провел интернет-голосование среди всех фотографий, присланных на конкурс для определения абсолютного лидера интернет-голосования. Им стал сотрудник филиала «Камчатчаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по орВД», ведущий специалист группы безопасности Андрей Шумилов с фотографией «Камчатка. МИ-8». Награждение прошло в конце мая в Москве на главной сцене выставочного зала первого павильона МВЦ «Крокус Экспо», где в ходе 10-й Международной выставки вертолётной индустрии HeliRussia 2017 были представлены работы победителей и лауреатов конкурса.

Стоит отметить, что Андрей Шумилов является постоянным участником данного конкурса на протяжении всех 10 лет его проведения, и, помимо этой победы, уже дважды занимал призовые места.

[\(Госкорпорация по ОрВД\)](#)

В Торжке пройдут праздничные мероприятия, посвященные 25-летию пилотажной группы «Беркуты»

10 июня в Тверской области на аэродроме авиацентра Воздушно-космических сил (ВКС) в Торжке пройдут торжественные мероприятия, посвященные 25-летию авиационной группы высшего пилотажа «Беркуты».

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

1 – 13 июня 2017 г.



В рамках мероприятия для зрителей будут представлены все новейшие образцы транспортных и ударных вертолетов: Ми-28Н «Ночной охотник», Ка-52 «Аллигатор», Ми-35М, Ми-26Т, Ми-8АМТШ «Терминатор», Ми-8АМТШ-ВА (Арктический), а также специальная аэродромная техника, необходимая для подготовки и обслуживания вертолетов.

Воздушная часть программы включает выступление пилотажных групп «Русские Витязи» на истребителях Су-30СМ, «Стрижи» на истребителях МиГ-29, «Беркуты» на вертолетах Ми-28Н. Помимо этого одиночный пилотаж продемонстрируют экипажи вертолетов Ка-52 и Ми-26.

Кульминацией масштабного авиашоу станет сложнейший совместный пролет самолета Су-30СМ и четверки вертолетов Ми-28Н АГВП «Беркуты» на максимальной скорости.

Справочно:

Пилотажная группа «Беркуты» – уникальная и единственная в своем роде, выполняющая полеты на современных боевых вертолетах Ми-28Н «Ночной охотник».

За четверть века экипажи «Беркутов» стали постоянными участниками военных парадов на Красной площади, Московского авиакосмического салона «МАКС», конкурса «Авиадартс», международного военно-технического форума «Армия» и других мероприятий.

Летчики авиагруппы принимали участие в воздушных показах в Воронеже, Самарае, Рязани, Туле, Владимире, Твери, Геленджике, Ржеве, Сызрани и многих других.

Возглавляет сегодня авиационную группу высшего пилотажа начальник Центра боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации ВКС полковник Андрей Попов.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций МО\)](#)

Российско-польский вертолетный экипаж возвращается из кругосветки

13 июня на аэродроме “Конаково” соберутся московские пилоты-вертолетчики, чтобы встретить российско-польский экипаж из кругосветного путешествия на вертолете Bell-407.



Этот четырнадцатый успешный в истории авиации кругосветный перелет на вертолетах совершили россияне Максим и Наталья Сотниковы, Михаил Мовшин и поляк Марчин Шамборски, преодолев расстояние, более чем 38000 км в западном направлении.

Пилоты выполнили попытку мирового рекорда по скорости на отрезке пути Псков - Варшава, прошли через воздушное пространство 13 государств: России, Польши, Чехии, Австрии, Германии, Бельгии, Франции, Великобритании (Англии и Шотландии), Фарерских островов, Исландии, Гренландии, Канады и США, приняли участие в пресс-конференциях, встречались с зарубежными коллегами и друзьями.

Экипаж посвятил полет укреплению дружбы между авиаторами разных стран и продвижению вертолетного спорта в мире. Кроме того, 2017 год богат на яркие даты в истории вертолетной авиации: 50-летие первого беспосадочного полета через Атлантический океан двух вертолетов Сикорского HH-3E SeaKing (S-61), 65-летие производства первого серийного вертолета Ми-1, 70-летие Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля, 70-летие первого полета вертолета фирмы Камов "Камов-8", 110-летие со дня первого вертикального полета летательного аппарата Павла Корню и другие.

Напомним, что старт кругосветного полета состоялся 17 апреля 2017 года из Конаково.

Приглашаем прессу принять участие в беспрецедентном событии!

На финише экспедиции можно будет взять комментарии у следующих спикеров:

1. Максим Сотников - командир экспедиции, пилот
2. Марчин Шамборски - второй пилот экипажа
3. Наталья Сотникова - штурман экипажа



4. Ирина Грушина - Президент Федерации вертолетного спорта России

13 июня, аэродром “Конаково”:

17.30 - 17.50 - сбор журналистов на аэродроме;

18.00* - финиш кругосветного перелета, посадка вертолета Bell-407;

18.15 - 18.45 - интервью с участниками экспедиции.

По вопросам аккредитации – Александр Юдахин, +79262770404, helisport@gmail.com

([ФВС России](#))

Новости вертолетной индустрии в мире

Большие планы Airbus Helicopters в Китае

27 мая компания Airbus Helicopters приступила к созданию первой в Китае финальной сборочной линии коммерческих вертолетов H135.

Вертолетным заводом, расположенным на территории города Циндао провинции Шаньдун (Восточный Китай) будут совместно управлять компания Airbus Helicopters и Циндаоская объединенная компания авиации общего назначения (Qingdao United General Aviation Company). Новый проект получил название Sino-German Ecorpark. Подписание соглашения состоялось в июне прошлого года в присутствии канцлера Германии Ангелы Меркель и китайского премьера Ли Кэцзяна. Тогда же был подписан крупнейший контракт на поставку 100 вертолетов H135 китайской стороне. Сделка оценена в \$700 млн., а поставки продлятся в течение 10 лет.

Согласно сообщению Airbus Helicopters, в Sino-German Ecorpark помимо центра окончательной сборки вертолетов, будет построен офис продаж, большой сервисный центр и центр подготовки авиационных специалистов.

После завершения строительства в 2018 году, на заводе будет возможно осуществлять сборку 18 вертолетов H135 в год. При этом, производственная мощность предприятия может быть увеличена, в зависимости от спроса. Производство первого вертолета ожидается в 2019 году. Планируется, что вертолеты будут задействованы для различных миссий, включая медицинскую эвакуацию, охрану правопорядка и офшорные перевозки. Китайский рынок для машин класса H135 на ближайшие 20 лет оценен в 600 машин.

Как заявил генеральный директор компании Airbus Helicopters Гийом Фори, создание линии сборки вертолетов свидетельствует об усилении сотрудничества компании с Китаем, где наблюдается динамичное развитие авиационной промышленности.

H135 - популярный легкий вертолет, который широко применяется в Китае в сфере оказания медицинской помощи, поисковых операций, полицейского надзора, пожаротушения и туризма.

В 2016 году Китай стал самым крупным рынком сбыта гражданских вертолетов компании Airbus Helicopters.

([BizavNews](#))

Monacaïr доставит пассажиров Qatar Airways в Монако

Как стало известно BizavNews, вертолетный оператор Monacaïr, базирующийся в Монако, и национальный перевозчик Катара Qatar Airways заключили партнерское соглашение о перевозке пассажиров из Ниццы в Монако и обратно. С 4 июля Qatar Airways начинает обслуживать линию Доха-Ницца на современном Boeing 787 Dreamliner, а Monacaïr предоставит путешественникам комфортабельный Airbus Helicopters H130. Время в пути составит 6 минут. При вылете из Монако в Ниццу пассажиром необходимо прибыть в хелипорт («Heliport de Monaco») за 50 минут до вылета (оформление багажа и другие формальности), далее пассажиры доставляются специальным транспортом непосредственно до самолета, что существенно экономит время.



Забронировать перелет можно вместе с авиабилетом. При этом Monacaïr также предлагает и другие направления из Ниццы и обратно.

Напомним, что в августе 2015 года Monacaïr выиграла государственный тендер на регулярное сообщение между популярными направлениями у своего давнего оппонента Heli Air Monaco. Цель оператора на первый год достаточно «скромна» – 50000-100000 пассажиров. Общий объем инвестиций в новый парк превышает 17 млн. евро. Monacaïr летает по маршруту Ницца-Монако и обратно 50 раз в день (в высокий сезон), выполняя рейсы на комфортабельных вертолетах H130, производства Airbus Helicopters. Стоимость путешествия начинается от 140 евро.

Monacaïr является частью Sky Group, который включает в себя оператора SkyCam и провайдера услуг ТОиР Sky Maintenance Services. Monacaïr, пожалуй, самый известный оператор в княжестве. Начав работу в 1988 году, компания приобрела уникальный опыт VIP-перевозок, что позволило ей в 1990 году стать официальным перевозчиком членов княжеской семьи и Правительства города-государства. Сейчас парк Monacaïr состоит из 20-ти вертолетов, включая Airbus Helicopters EC145 Mercedes-Benz Style, Leonardo (AgustaWestland) A109 GRAND NEW SP и Airbus Helicopters EC155 B1 и шести новых Airbus Helicopters H130.

[\(BizavNews\)](#)

От железнодорожных вагонов к вертолетам

В апреле BizavNews побывал в баварском Донаувёрте, где расположено производство вертолетов Airbus Helicopters, а вернее самых массовых моделей H135 и H145. Военный сегмент нас в принципе не интересует, хотя именно здесь появляются на свет футуристические Tiger, поэтому мы с головой окунулись в мир разнообразных по применению вертолетов, посетив множество цехов и открыв для себя достаточно много интересных и новых фактов о компании.



Огромное спасибо за всестороннюю помощь сотрудникам Airbus Helicopters, которые сделали наше путешествие увлекательным и незабываемым, даже несмотря на весьма «веселую погоду» - в Баварии в дни нашего визита выпал снег, что весьма редко для этой южной немецкой земли. Мы достаточно много писали о Airbus Helicopters, но увидеть лично, как рождаются совершенные винтокрылые машины воочию вдвойне приятно. Мы проделали многокилометровые пути по бесконечным сборочным цехам и отследили рождение вертолета от создания небольшой композитной детали до выкатки «красавца». А эти машины действительно разные. В цехе окончательной сборки могут одновременно стоять, как VIP машины, так и вертолеты для специальных задач, буквально «напичканные» инновациями и оригинальными решениями, которые в повседневной жизни спасают сотни жизней и делают воздушные путешествия быстрыми и комфортными. Но самое запоминающееся зрелище – это облет новой техники. Воздух буквально пропитан неповторимым вертолетным гулом. Иногда кажется, что попадаешь на очередное вертолетное шоу. Обилие ливрей и постоянное движение особо подчеркивают, что завод загружен заказами. Этим материалом мы начинаем серию статей о жизни завода и производстве вертолетов. Но обо всем по порядку. Начнем, пожалуй, с истории и основных фактов.

Немного истории

Донауэрт можно смело назвать центром немецкой вертолетной индустрии, а ведь еще 70 лет назад все выглядело иначе. История корпорации началась в 1946 году с создания компании WMD, специализирующейся на производстве железнодорожных вагонов и другой техники. Одним из основных этапов в истории группы стало открытие в 1986 году первого центра для немецкого скоростного поезда ICE. Переход компании в авиационный сектор начался в 1956 году с поглощением Siebel-Werke ATG (SIAT). Транспортные подразделения обеих компаний были объединены в Messerschmidt Bölkow Blohm GmbH (MBB).



Как только в 1956 году в Германии был отменен послевоенный запрет на строительство самолетов, MBV начала участвовать в работе над такими проектами как Noratlas, Transall, Phantom, Tornado, а также Airbus A300 и A310.

Работая в вертолетном сегменте, MBV занималась поставкой лопастей несущего винта для Bell UH 1D и Sikorsky CH-53. В 1978 году была установлена сборочная линия для первого немецкого двухдвигательного вертолета BO105 в Донаувёрте.

В 1992 году в результате слияния MBV и Aérospatiale (Франция) была образована единая европейская компания Eurocopter. На базе предыдущих решений корпорации были разработаны многочисленные вертолеты под буквенным обозначением «ЕС». В январе 2014 года Eurocopter была переименована в Airbus Helicopters. В ходе ребрендинга буквенное обозначение в начале наименований вертолетов было изменено с «ЕС» на «Н». С января 2017 года вертолеты компании Airbus Helicopters носят название Airbus.

Сейчас же компания Airbus имеет самый большой в мире ассортимент вертолетов: от однодвигательных и двухдвигательных легких и средних моделей до 11-тонных вертолетов, а также оказывает услуги по техническому обслуживанию. Компания Airbus, доля которой на рынке составляет 47%, является бесспорным лидером на мировом рынке гражданских и ведомственных вертолетов. Компания также хорошо представлена и в военном сегменте, доля рынка на котором составляет 9%.

Тихий и уютный Донаувёрт – настоящий промышленный центр Северной Швабии – является головным офисом Airbus Helicopters в Германии со штатом около 7000 сотрудников. Впрочем, сам Донаувёрт ничем не отличается от аналогичных баварских городков с присущим им гостеприимством, отменной кухней и завораживающими пейзажами. Дух города пропитан вертолетами, каждый третий житель так или иначе связан с заводом. Немного дистанцироваться от винтокрылых машин можно лишь в исторической части города или в одном из многочисленных кафе, спрятанном в густой листве многолетних сосен.

Полный цикл работы с вертолетами: от производства до оказания сервисных услуг

А теперь к фактам и их много. Например, каждая деталь легкого двухмоторного вертолета H135 (ранее ЕС135), от корпуса и электроники до лопастей, производится именно в Донаувёрте. Модель H135 стала мировым лидером в своем классе – с момента её появления в 1996 году была осуществлена поставка более 1200 вертолетов. Модель производится на местной сборочной линии. На 16 различных станциях специализированные команды выполняют соответствующие задачи, такие как установка проводки, двигателей и хвостовой балки. В 2014 году была выпущена обновленная версия модели H135. Ее военная модификация имеет обозначение H135M.

Вертолет H145, разработанный Airbus Helicopters совместно с японской компании Kawasaki Heavy Industries (KHI), является преемником хорошо зарекомендовавшей себя модели EC145/BK117. В то время как KHI отвечает за поставку корпуса и электроники, в задачи Airbus Helicopters входит конструирование хвостовой балки и динамической системы, установка двигателей и окончательная сборка. Нередко, например, на вертолетах санитарной авиации, весь интерьер и специализированное оборудование устанавливается уже на месте. Являясь по-настоящему многоцелевым вертолетом,



H145 широко используется по всему миру для выполнения морских и спасательных операций, обеспечения правопорядка, VIP-перевозок. Модель широко представлена в Соединенных Штатах, где она используется в вооруженных силах в качестве легкого вспомогательного вертолета UH-72A Lakota. Военная версия H145 носит название H145M.

Подразделение компании в Донаувёрте также участвует и в производстве последней разработки Airbus Helicopters – вертолета H160. Машина весом 5,5 – 6 тонн разрабатывается и производится на местных площадках.

В Донаувёрте реализуются две важные военные программы – штурмовой вертолет TIGER, а также две версии NH90: TTH (Tactical Transport Helicopter) и NH90 NFH (NATO Frigate Helicopter). Производство деталей для модели TIGER осуществляется в Донаувёрте, Мариньяне (Франция) и Альбасете (Испания). Airbus Helicopters Germany поставляет стыковочный модуль и производит лопасти из углеродистой стали. Финальная сборка TIGER UHT для немецкой армии также проходит в Донаувёрте. Вертолет NH90 – проект промышленного консорциума Airbus Helicopters, Agusta (Италия) и Stork Fokker (Нидерланды). На эту модель уже поступило более 500 заказов из 14 стран. Вертолеты NH90 TTH и NH90 NFH (Sea Lion) для Германии, а также NH90 NFH для Швеции и Бельгии также производятся в Донаувёрте. Airbus Helicopters в Германии также предоставляет передний, центральный модули, системы управления и топливные системы для всех конфигураций NH90.

Местный центр поддержки военных вертолетов гарантирует всестороннюю поддержку и обслуживание практически для любой модели немецких вооруженных сил. Услуги включают техническую и логистическую поддержку, обучение персонала, а также интеграцию новых решений и модернизацию. Благодаря более чем 800 сотрудникам, работающим на объектах Бундесвера, компания Airbus готова обеспечить полную эксплуатационную готовность парка своих клиентов.

Модель BO105 – базовая модель вертолетной индустрии Донаувёрта, хорошо зарекомендовавшая себя как на гражданском, так и на военном рынке. В феврале 2017 года этот вертолет отметил свое 50-летие. Несмотря на то, что производство этой модели с тех пор было закрыто, Airbus по-прежнему оказывает техническое обслуживание для 400 вертолетов BO105, находящихся в эксплуатации по всему миру.

Подразделение в Донаувёрте является также центром капитального ремонта и модернизации вертолетов клиентов и их подготовки к специализированным операциям. В процессе обслуживания клиентов рабочие команды находятся в постоянном контакте с отделами производства и разработки.



Учебная академия Airbus, расположенная вблизи от производственных объектов, предлагает подготовку пилотов и технических специалистов. Программа включает работу с авиационным тренажером для вертолетов H135 и H145, который позволяет пилотам подготовиться к различным ситуациям в полете и управлять вертолетом даже в самых суровых условиях. Учебная академия – важный элемент в стремлении Airbus обеспечить высокий уровень качества и безопасности, поскольку подготовка компетентного персонала является залогом безопасности полетов.

Инновации как основа стратегии компании

С самого основания компании подразделение Airbus Helicopters в Германии постоянно и систематически модернизировалось, превращаясь в центр исследований и разработок. Многие аспекты работы подразделения носят инновационный характер: повышение комфорта и безопасности полетов, улучшение летно-технических характеристик вертолетов, повышение конкурентоспособности за счет снижения эксплуатационных расходов и одновременного сокращения вредных выбросов и расхода топлива. Кроме того, компания Airbus постоянно работает над снижением уровня шума и применяет комплексные технологии, которые могут способствовать развитию будущих проектов. В Донаувёрте Airbus также работает над инновационными решениями для программы городской мобильности Urban Air Mobility, такими как вертикальный взлетный автомобиль CityAirbus, тихое вертикальное взлетно-посадочное устройство с нулевым уровнем вредных выбросов, которое может перевозить до четырех человек по стоимости обычного такси для каждого из пассажиров.

Высокотехнологичные решения – не только для вертолетов

Технологические разработки в Донаувёрте также применяются и для других целей. Помимо производства и технического обслуживания вертолетов, подразделение Airbus Helicopters в Германии отвечает за разработку и производство комплектующих самолетов. Ежегодно в Донаувёрте



производится более 5000 пассажирских и грузовых дверей для дальнемагистральных самолетов A350XWB.

Большой опыт Airbus Helicopters применяется и для развития космических технологий. Так, отдел гальванотехники проводит работу с химическими компонентами для создания материалов, используемых при разработке ракет семейства Ariane и других проектах.

Энергоэффективность и защита окружающей среды

Принцип, которого придерживается Airbus Helicopters, занимаясь исследованиями и выбором средств производства – защита окружающей среды и повышение энергоэффективности. Все европейские производственные площадки Airbus Helicopters сертифицированы в соответствии со стандартами ISO 14001 и ISO 50001. Технологические решения компании соответствуют регламенту Евросоюза REACH и способствуют повышению безопасности при обращении с химическими веществами и другими материалами.

На производственной площадке в Донаувёрте внедрен ряд методов, способствующих защите окружающей среды. Благодаря им с 2006 года использование химических растворителей сократилось почти на 50%, а количество отходов уменьшилось более чем на 20%. Потребление энергии на одного работника сократилось на 16%. Кроме того, новая газовая электростанция будет поставлять половину энергии, потребляемой на производстве, а также обеспечит отопление на площадке. Энергия для охлаждения в корпусе C4, где расположено производство дверей для самолета A350XWB, генерируется из грунтовых вод. Использование рекуператоров позволяет одновременно снизить выбросы CO2. Центр разработок Systemhaus был также построен с учетом всех последних достижений в области энергоэффективности. С 2003 года энергопотребление было снижено на более чем 10% за счет включения систем рекуперации в процессы гальванизации.

Технологическая мощь и международный масштаб работ

С момента основания в 1992 году компания Airbus Helicopters стала глобальным игроком авиационной отрасли. Помимо собственных производственных площадок во Франции, Германии и Испании, была создана всемирная сеть из 29 центров обслуживания клиентов, дочерних компаний и партнеров, оказывающая клиентоориентированные и международные услуги. Штат компании насчитывает более 22 000 сотрудников по всему миру. Еще один комплекс Airbus Helicopters в Германии располагается в Касселе (Гессен). Он включает в себя центр технического обслуживания и Учебную академию, которая предлагает одну из самых обширных программ подготовки пилотов и авиатехников в Европе.

[\(BizavNews\)](#)

Ростех: решения о поставках в Египет Ка-52К приняты, но контракт не подписан

Принципиальные решения о поставках в Египет российских корабельных вертолетов Ка-52К приняты, но контракт еще не подписан. Об этом сообщил ТАСС директор по международному сотрудничеству и региональной политике госкорпорации "Ростех" Виктор Кладов.

"Мы буквально на днях летали в Египет, согласовывали эти вопросы, вертолетонесущие корабли изначально проектировались (под Ка-52К - прим. ТАСС). Речь идет о поставках Ка-52 как для нужд



сухопутных сил, так и для базирования на "Мистрالياх". Я думаю, что решения принципиальные приняты, подписание контрактных документов - это вопрос технический", - сказал он.

Ранее сообщалось, что победитель тендера на поставку корабельных вертолетов для египетских "Мистралей" может определиться в конце мая.

Ka-52K является продолжением продуктовой линейки "морских" вертолетов, принятых на вооружение ВМФ России. В эту линейку входят вертолеты Ka-25, Ka-27, Ka-29, Ka-31. Ka-52K предназначен для патрулирования, огневой поддержки войск десанта при высадке на берег, решения задач противодесантной обороны на переднем крае и тактической глубине.

От базовой модели Ka-52K отличается наличием укороченного складного крыла, которое было доработано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей, что позволяет ему компактно располагаться в трюме корабля. Уменьшенные габариты Ka-52 корабельного базирования позволяют увеличить количество размещаемых на корабле вертолетов. Бронированная кабина экипажа и катапультная система позволяют летчикам безопасно покинуть машину. Также на Ka-52 корабельного базирования предусмотрено спасательное устройство для помощи людям, которые терпят бедствие в море.

[\(ТАСС\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Таганрогский авиазавод рассчитывает продать более 120 самолетов-амфибий до 2028 года

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева рассчитывает реализовать не менее 74 пожарных версий самолета-амфибии Бе-200 и около 50 машин в других модификациях, следует из годового отчета компании, размещенного на сервере раскрытия информации.

"Наиболее перспективным рынком сбыта самолетов-амфибий Бе-200 является Юго-Восточная Азия. В качестве потенциальных покупателей могут рассматриваться ВВС, МВД и другие силовые структуры данного региона", - говорится в отчете компании.

Отмечается, что интерес к российским самолетам-амфибиям проявили Франция, Швейцария, США, Италия и другие европейские страны.

[\(RNS\)](#)

Испытания отечественного двигателя для МС-21 завершатся до конца года

Специалисты до конца 2017 года завершат последний, сертификационный, этап летных испытаний перспективного авиадвигателя ПД-14 для нового российского пассажирского самолета МС-21.

Об этом ТАСС сообщил управляющий директор и генеральный конструктор пермского АО "ОДК-Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

Сейчас на лайнере устанавливаются двигатели PW 1400G производства американской Pratt & Whitney. "В марте завершился второй этап летных испытаний. Сейчас мы готовим третий этап, уже сертификационный, он позволит нам ставить двигатели на МС-21", - рассказал Иноземцев. По его

словам, третий этап летных испытаний завершится к концу 2017 года, после этого планируется подписать специальный акт, разрешающий оснащать самолеты отечественными двигателями.

Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил продумать перспективы коммерческого использования МС-21, серийный выпуск которого предполагается начать в 2019 году. Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Рогозин в конце мая сообщил, что испытания самолета планируется завершить в 2018 году, а с весны 2019 года он будет летать "только на российском двигателе".

[\(ТАСС\)](#)

Дмитрий Козак: новые поправки в Воздушный Кодекс повысят безопасность полетов

Правительство внесло в Государственную Думу поправки в Воздушный Кодекс, ограничивающие застройку в зонах безопасности вокруг аэропортов. Согласно этим поправкам операторы аэропортов должны подготовить и поставить на кадастровый учет границы приаэродромных территорий, а также определить ограничения для использования этих земель. После принятия поправок местные власти должны будут рассчитать размер ущерба, который понесут граждане и юридические лица в случаях, если на использование принадлежащих им объектов недвижимости налагаются новые ограничения. Этот ущерб должен будет возместить оператор аэродрома.



Поправки вызвали неоднозначную реакцию среди российских операторов аэропортов, которые заявили, что новое законодательство принесет им существенные убытки. Об особенностях регулирования застройки на приаэропортовых территориях, о том, как новые поправки будут стимулировать операторов аэропортов и авиакомпаний к снижению уровня шума и о мировом опыте в этой сфере в интервью ТАСС рассказал заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Козак.



- Почему вообще возникла тема строительства в Московской области именно вблизи аэропортов, относящихся к объектам первого класса опасности? Разве недостаточно иных свободных территорий?

- Обсуждается вопрос не о застройке территорий вблизи аэропортов, а об ограничениях застройки в целях обеспечения безопасности полетов. Только такие ограничения должны быть четко и недвусмысленно установлены.

Приаэродромные территории (30 километровая зона от контрольной точки аэродрома) в настоящий момент покрывают почти половину территории Московской области, а также около 90 % территории Москвы. Эти территории являются исторической частью Московской агломерации, где городская среда и инфраструктура сформировались давно, и именно эти территории начиная с "советских времен" планировались под перспективную застройку, в том числе для расселения жителей аварийного жилья, и создание новых мест приложения труда.

Однако в последние годы были введены требования, существенно ограничивающие градостроительное развитие фактически большей части московского региона и обусловившие проектирование и строительство необходимость получения дополнительных согласований сначала с администрациями аэропортов, а затем и с Росавиацией, причем вне формализованных правил, четкого предмета согласований и оснований для отказа в таком согласовании.

При этом сегодня четкие границы приаэродромных территорий и конкретный режим, действующий на конкретных участках этих территорий, не установлены. Как следствие, информация о том, какие ограничения хозяйственной деятельности действуют в отношении земельных участков и иных объектов недвижимости, их владельцам недоступны.

Только в Московской области ежегодно порядка 2,5 тысяч застройщиков, планирующих создать новые производства и рабочие места, построить социальный объект, расселить аварийный дом, вынуждены обращаться за согласованием в Росавиацию.

Нередки случаи, когда разногласия по вопросу о допустимости строительства возникают уже между Росавиацией, операторами аэропортов и региональными и местными властями и эти разногласия годами рассматриваются в судах. Яркий пример - в городе Домодедово застройщик в установленном порядке получил согласование в Росавиации, разрешение на строительство и начал строить жилой дом, параллельно расселяя аварийное жилье. Оператор аэропорта "Домодедово", ссылаясь на противоречие принятых решений ограничениям шумовых зон, которые в установленном порядке не утверждены, оспорил действия федеральной и местной власти в суде. Только применительно к территории Московской области к настоящему времени в производстве судов насчитывается 22 судебных дела, непосредственно затрагивающих права и интересы около 25 тысяч человек.

Результат один - страдает население, появляются обманутые дольщики, терпит убытки строительный бизнес в регионах, существенно сокращаются территориальные ресурсы для экономического развития муниципальных образований, утрачивается возможность долгосрочного планирования такого развития как для государства, так и для бизнеса.

На решение этих проблем и направлены подготовленные изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации, Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты



Российской Федерации, устанавливающие порядок создания и правовой режим приаэродромных территорий, а также порядок особого контроля за использованием земель в пределах этих территорий с целью безусловного соблюдения требований по безопасности воздушного движения.

- Насколько эффективен механизм контроля со стороны Росавиации в режиме "постфактум", взамен существующего сегодня согласования размещения объектов в приаэродромной территории? Не влечет ли он за собой беспрепятственную застройку приаэродромных территорий в ущерб требованиям безопасности полетов, увеличение числа "обманутых" дольщиков, оставшихся без жилья и, как следствие, социальные конфликты?

- Следует отметить, что даже при наличии порядка согласования, как показывает практика, добиться эффективности этой процедуры и полного исключения бюрократической волокиты сложно. При этом пределы ответственности за затягивание согласительных процедур довольно узки, применение мер ответственности занимает длительное время, а ущерб гражданам и бизнесу может быть причинен значительный.

Вместе с тем, сегодня в Российской Федерации действует более 60 различных видов зон с особыми условиями использования территорий. И применительно к подавляющему большинству таких территорий действует иной механизм учета ограничений, установленных в таких зонах, при принятии решений о размещении объектов капитального строительства. Информация о границах соответствующих зон и об установленных в таких границах ограничениях хозяйственной деятельности подлежит размещению в Едином государственном реестре недвижимости и отражению в правилах землепользования и застройки и является общедоступной.

Заказчики строительства капитальных объектов - при проектировании и строительстве, граждане и юридические лица - при заключении сделок с недвижимостью, органы власти - при планировании развития территорий и принятия решений о застройке могут получить без каких-либо ограничений информацию о границах действия и содержании таких ограничений, что позволяет им избежать принятия ошибочных решений.

Более того, законодательством установлен целый набор дополнительных инструментов предотвращения нарушений режимов зон с особыми условиями использования территорий - это проверка соблюдения соответствующих требований при экспертизе проектной документации, выдаче разрешений на строительство, а также в процессе государственного земельного надзора, государственного строительного надзора и муниципального земельного контроля.

А для приаэродромных территорий законопроектом предусматриваются дополнительные механизмы такого контроля. В частности, проекты правил землепользования и застройки территорий, в границах которых расположены приаэродромные территории, подлежат направлению соответствующими органами местного самоуправления в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти для их оценки на предмет соответствия таких проектов режиму приаэродромной территории, а выявленные нарушения подлежат безусловному устранению.

Аналогичный порядок установлен и для утвержденных правил землепользования и застройки, которые подлежат приведению в соответствие с режимом приаэродромных территорий (в случае выявления несоответствия) по представлению уполномоченных федеральных органов



исполнительной власти в упрощенном порядке. Кроме того, выданные применительно к земельным участкам в границах приаэродромных территорий разрешения на строительство в нарушение их режима подлежат отмене по требованиям уполномоченных федеральных органов исполнительной власти.

Нужно сказать, что это вполне соответствует и мировому опыту. Так, в аэропорту Франкфурта-на-Майне вся информация о негативных шумовых зонах открыта, прозрачна и размещена в публичном разделе официального сайта аэропорта "Защита от шума". С помощью интерактивной карты каждый житель и предприниматель может ввести название своего населенного пункта и получить информацию по уровню шумового воздействия аэропорта, а также ознакомиться с рекомендациями по мерам защиты от шума.

- Международная ассоциация аэропортов и крупнейшие российские аэропорты выступили против принятия поправок и направили коллективные обращения в Госдуму и Совет Федерации. Согласно поправкам, возмещать ущерб дольщикам, а также землевладельцам должен оператор аэродрома, который эту плату "перенесет" на авиакомпании, а те - на цену авиабилетов. Учтена ли позиция аэропортов при работе над новой редакцией законопроекта, которая была представлена Правительством РФ в Госдуму?

- Вопрос о возмещении ущерба, причиненного гражданам и юридическим лицам в связи с ограничением их прав на земельные участки и иную недвижимость, разрешен в действующих редакциях Гражданского кодекса Российской Федерации и Земельного кодекса Российской Федерации - этот ущерб возмещают лица, в интересах которых установлены ограничения. Законопроект лишь уточняет соответствующие положения в случае установления приаэродромных территорий.

В частности, предусматривается, что возмещение такого ущерба осуществляется застройщиками новых аэродромов, которые в составе проектной документации на строительство аэродромов подготавливают проекты границ и описания режимов приаэродромных территорий для их последующего утверждения уполномоченными органами власти. В России аэродромы строятся практически всегда государством.

В отношении действующих аэродромов обязанности по возмещению указанного ущерба возлагаются на операторов аэропортов (независимо от формы собственности), которые являются выгополучателями аэропортового бизнеса, но только в связи с возникновением на приаэродромных территориях ранее не установленных ограничений. Следует также отметить, что в Российской Федерации с учетом военных аэродромов большинство операторов - государственные организации.

Вместе с тем, такой подход формирует действенные стимулы к проектированию, строительству и последующей эксплуатации аэродромов с минимизацией размеров приаэродромных территорий (в целях минимизации объемов подлежащего возмещению ущерба) за счет предъявления повышенных требований к шумовым характеристикам воздушных судов и оптимизации маршрутов полетов с безусловным соблюдением требований безопасности полетов.

И здесь самое время вновь обратиться к европейскому опыту. Например, в Европе зоны шумового воздействия установлены для всех крупных аэропортов и введены законодательные требования о



компенсации операторами аэропортов убытков землевладельцам, чьи права нарушены установлением таким зон.

При этом площадь таких зон для аэропорта Франкфурта-на-Майне (четыре взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток более 61 млн.чел. в год) составляет около 45 тыс.га, для аэропорта Шарль-де-Голль (четыре взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток более 65 млн.чел. в год) - около 53 тыс.чел. Для сравнения - для аэропорта Домодедово (две взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток около 30 млн.чел. в год) размер шумовой зоны (которой руководствуется оператор аэропорта) почти втрое выше и составляет 157 тыс.га.

Кроме того, стимулируются меры по снижению негативного воздействия от полетов самолетов. Так, в ряде аэропортов Германии, в частности, во Франкфурте-на-Майне, полеты в ночное время (с 23.00 до 05.00) запрещены. Законодательно предусмотрено, что в расчет аэропортовых сборов должен быть включен так называемый "шумовой компонент" - чем выше категория (класс) шума самолета, тем выше стоимость сбора за шумовое воздействие, что формирует стимулы для авиакомпаний по эксплуатации современных воздушных судов с максимально низким шумовым классом. При этом в аэропортах Европы установлен запрет на взлет и посадку воздушных судов, чьи показатели шумового воздействия превышают допустимые нормы.

Напротив, действующее российское законодательство в этой части заметно отстает от европейского, предусматривая жесткие ограничения экономической деятельности на 30-километровых приаэродромных территориях и фактически создавая возможность возложить расходы на возмещение ущерба собственникам недвижимости на государство и никоим образом не стимулируя операторов аэропортов к реализации мер по сокращению таких расходов.

- В домах, построенных на приаэродромных территориях, зафиксирован повышенный уровень шума, который негативно воздействует на жильцов таких домов. Каким образом учтены вопросы безопасности здоровья граждан в законопроекте?

- Сегодня, по сути, в приаэродромных территориях находятся целые городские районы, созданные еще в советский период с учетом требований, установленных еще Министерством гражданской авиации СССР.

Однако с тех пор интенсивность воздушного движения в аэропортах увеличилась в несколько раз. Законопроект как раз направлен как на обеспечение безопасности полетов, так и на охрану прав и здоровья граждан и предусматривает, что зоны шумового воздействия аэропортов устанавливаются с учетом заключений Роспотребнадзора соблюдении требований законодательства Российской Федерации о санитарно-эпидемиологическом благополучии.

Одновременно законопроект содержит механизмы, направленные на стимулирование застройщиков аэродромов и операторов действующих аэродромов принимать меры к сокращению размеров приаэродромных территорий, в том числе за счет снижения уровня шумового воздействия. Кстати сказать, Правительство Российской Федерации поручило Минтрансу России исходить из необходимости достижения этих целей при подготовке проекта постановления Правительства Российской Федерации о порядке установления границ приаэродромных территорий.



А на территориях, где снизить уровень шума до нормативного значения невозможно, законно построенные жилые дома подлежат расселению и новое строительство жилья и социальных объектов будет запрещено с установлением действенного контроля за соблюдением такого ограничения.

[\(ТАСС\)](#)

Авиакомпании налетали убытки

Несмотря на господдержку, российские авиакомпании по-прежнему нерентабельны. В 2016 году их убытки выросли на 17,6%, до 10 млрд руб. Наибольшие потери приходятся на внутренние перевозки: несмотря на временное снижение НДС до 10%, эти рейсы принесли компаниям 33 млрд руб. убытка. Участники отрасли опасаются, что 2018 год окажется "драматичным", поскольку пока продления льготного НДС не предвидится.

Авиакомпании РФ в 2016 году показали общий убыток на уровне 10 млрд руб. (в 2015 году - 8,5 млрд руб.), рассказал "Ъ" президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун. Основной убыток, как и раньше, получен на внутренних линиях - 33 млрд руб. (в 2015 году - 44,9 млрд руб.). Операционная прибыль на зарубежных рейсах не смогла перекрыть потери на внутренних, она составила всего 23 млрд руб., снизившись на 37% к 2015 году. При этом перевозки в 2016 году на внутренних линиях выросли на 7,3%, а на международных упали на 18,6%. Выручка перевозчиков за год составила около 1 трлн руб.

По словам господина Тасуна, основные затраты по-прежнему приходятся на лизинг воздушных судов, он подорожал на 19,4%, почти до 300 млрд руб. Стоимость аэропортового обслуживания выросла более чем на 20 млрд руб., а аэронавигационных услуг - на 2 млрд руб. "Ситуацию в отрасли смог поддержать сниженный НДС на внутренних линиях,- отмечает господин Тасун.- Налоговое бремя сократилось за год почти на 40 млрд руб.". В Минэкономике говорят о 38 млрд руб. На этом фоне авиакомпании с конца 2016 года начали наращивать пассажиропоток двузначными темпами: за январь--апрель 2017 он увеличился на 20,8%, до 27,1 млн человек. Но господин Тасун называет оптимизм преждевременным - рынок "перегрет низкими тарифами, и авиакомпании пытаются удержать пассажира низкими ценами". По данным Транспортной клиринговой палаты (ТКП), средняя стоимость перевозки российских авиакомпаний продолжает снижаться в среднем на 3-5% в год: если в начале 2016 года она составляла 5,7 тыс. руб., то в начале 2017 года - 5,4 тыс. руб.

"Вторую половину году авиакомпании смогут прожить относительно уверенно, пользуясь в том числе сниженным НДС,- говорит президент АЭВТ.- Но перевозчики уже должны задуматься, в каких налоговых условиях они будут работать после 2017 года". Министр транспорта Максим Соколов на днях говорил, что проект об обнулении НДС в отрасли на согласовании, но не включает московские рейсы (то есть затронет лишь 25% пассажиропотока). В Минэкономике считают, что вопрос о продлении льгот по НДС или об обнулении ставки "требует тщательной проработки".

В группе S7 согласны, что основным фактором роста остается падение тарифов на фоне переизбытка провозных емкостей. "Авиакомпании вынуждены продавать дешевле 2016 года, поскольку в страну завезено за год около 100 дополнительных самолетов",- говорят в S7, отмечая, что за год тариф компании снизился примерно на 600 руб. Там подтверждают, что снижение ставки НДС до 10% в 2015 году было наиболее эффективной антикризисной мерой в отрасли, но ситуация радикально меняется: с 2017 года НДС на железнодорожные пассажирские перевозки снижен до нуля до 2030 года, а срок



действия ставки НДС 10% по внутренним авиаперевозкам истекает. Таким образом, с 2018 года разница в налоговых ставках между железной дорогой и авиацией может достичь 18% от стоимости билета.

По мнению собеседника "Ъ" в "Аэрофлоте", российские перевозчики "проводят политику активного прироста емкостей", к концу 2016 года их объем превзошел показатели времен "Трансаэро". Он полагает, что "сами по себе цены, по крайней мере на перевозку в экономическом классе, уже никогда не вырастут: средний тариф отрасли на внутренних линиях неуклонно снижается уже пятый год". Драйвером роста в 2017 году источник "Ъ" видит международные перевозки, а летом дополнительную поддержку рынку окажут чартерные программы в Турцию.

Исполнительный директор "Авиапорта" Олег Пантелеев уточняет, что увеличение емкостей, спровоцированное открытием турецкого рынка, зимой неизбежно обернется драматическим избытком предложения. Причем его не сможет компенсировать даже открытие египетского направления, если такое состоится.

[\(Коммерсант\)](#)

Сроки МАКС перенесли для удобства переговоров с компаниями из Европы

Перенос сроков проведения авиасалона МАКС-2017 с августа на июль сделан для удобства участия малых и средних европейских компаний, с которыми налажена кооперация в авиационной отрасли. Об этом сообщил заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров.

"Мы понимаем, что июль - самое благодатное время, мы понимаем, что в августе мы часто теряли потенциально не крупные компании, а средние и малые, кооперация с которыми в авиационном секторе для нас очень важна. У европейских компаний это (август) период отпусков", - сказал Бочаров. По его словам, перенос так же сделан из-за связки МАКС и авиасалона в Ле-Бурже. "Мы посмотрели календарь на лето и, безусловно, июль для нас оказался самым свободным. Здесь просматривается явная связка с Ле-Бурже, то есть переговорный процесс, если он случится, то в течение месяца будет на очень высоком уровне", - пояснил Бочаров.

[\(ТАСС\)](#)

Украинских компаний на МАКС-2017 не будет

Ни одна украинская авиационная или космическая компания не подала заявку на участие в авиакосмическом салоне МАКС-2017, сообщил журналистам генеральный директор авиасалона Александр Левин.

«Украинских компаний пока нет», — сказал Левин, принимают ли участие украинские предприятия в МАКС-2017.

Всего в МАКС-2017 примут участие компании из 40 стран.

XIII Международный авиационно-космический салон МАКС-2017 пройдет с 18 по 23 июля 2017 года на территории транспортно-выставочного комплекса «Россия» в подмосковном Жуковском.

[\(Rambler News Service\)](#)



Гости МАКС-2017 увидят 8 пилотажных групп в рамках программы мероприятия

Восемь пилотажных групп примут участие в программе авиационно-космического салона МАКС-2017, заявил генеральный директор ОАО "Авиасалон" Александр Левин.

"У нас будет восемь пилотажных групп. Впервые к нам приезжает группа из Арабских Эмиратов. Семь самолетов. Мы возрождаем традицию приема иностранных пилотажных групп", - сказал Левин.

Он отметил, что будет насыщенная пилотажная программа, может быть, они будут летать вместе.

МАКС является одной из крупнейших авиавыставок в мире. Он проходит в Жуковском с 1993 года на аэродроме ЛИИ имени Громова. Это одно из самых знаковых событий города, под которое в нем была создана инфраструктура. МАКС дает исчерпывающее представление о приоритетах и достижениях предприятий авиационно-космического комплекса России. Только на МАКСе можно увидеть опытные образцы летательных аппаратов и боевых комплексов, экспериментальные установки, которые по ряду причин не могут демонстрироваться за рубежом. В этом году МАКС пройдет с 18 по 23 июля.

[\(РИАМО\)](#)

UTair открыла выставку фотографий

В московском международном аэропорту Внуково открылась фотовыставка "UTair: 50 лет в небе". Экспозиция в честь полувекового юбилея авиакомпании рассказывает о богатой истории UTair и важных событиях, повлиявших на ее развитие.

Гости увидят редкие кадры времен развития авиасообщения и освоения природных месторождений Западной Сибири. Кроме того, на выставке представлена уникальная фотохроника сложных авиационных работ, проводимых профессионалами UTair в разных климатических условиях и уголках планеты - от Северного Полюса до Африки. Отдельного внимания заслуживают фотоматериалы с пейзажами нашей необъятной родины и многих стран мира.

"Недавно мы выпустили первый документальный фильм „UTair: на крыльях времени“, а теперь, благодаря открытию выставки, продолжаем рассказывать о героической истории авиакомпании. Хочу выразить особую благодарность аэропорту Внуково за предоставленную возможность познакомить как можно больше людей с хроникой уникальных событий и достижений из жизни UTair. Приглашаем всех посетить выставку "UTair: 50 лет в небе", открытую круглосуточно на 3-м этаже терминала А", - прокомментировала Алина Щербинина, руководитель департамента маркетинга авиакомпании Utair.

[\(UTair\)](#)

Компания Airbus планирует масштабное присутствие на Парижском авиасалоне в 2017 году

В рамках Парижского авиасалона в Ле-Бурже, который пройдет с 19 по 25 июня 2017 года, компания Airbus представит широкий спектр инновационных технологий, продукции и услуг. Кроме того, в



павильоне Airbus (Chalet Row A) будет расположена цифровая выставочная зона, где на смену традиционным экспонатам приходят новейшие цифровые интерактивные решения, способные продемонстрировать в формате виртуальной реальности продукты и услуги производителя.

На статической экспозиции посетители смогут увидеть множество воздушных судов производства Airbus, включая те, которые находятся в реальной эксплуатации и проекты на стадии разработки. В этом году в рамках летной программы авиасалона Airbus впервые проведет для широкой публики полеты A321neo и A350-1000 - нового представителя семейства A350 XWB, сертификационные испытания которого идут полным ходом. Флагманский самолет A380 также будет представлен на статической экспозиции и в летной программе.



Airbus Defence and Space представит самолеты A400M, C295 и истребитель Eurofighter Typhoon, а также самые современные беспилотные системы Harfang, DVF 2000 VT Aliaca, DVF 2000 ER Arrano и Quadcruiser. В космическом секторе павильона компания продемонстрирует полную линейку спутников, в том числе первый полностью электрифицированный спутник трехтонного класса Eutelsat 172B и спутник PerúSAT-1, который был поставлен в рекордные 24 месяца, что стало новым стандартом в области сроков поставки. Гости павильона Airbus также смогут осуществить виртуальный визит на Международную космическую станцию и понаблюдать за тем, как с помощью космического буксировщика компания Airbus готовится произвести революцию в бизнесе орбитальных услуг.

Компания Airbus Helicopters покажет на статической экспозиции вертолеты H130 и H135, оснащенные комплексом авионики Helionix, H145M с системой HForce и модель Tiger вооруженных сил Франции, которая будет участвовать в показательных полетах в рамках авиасалона. Посетители смогут лично ознакомиться с достижениями Airbus Helicopters в сфере вертикального взлета и посадки на примере макета нового высокоскоростного демонстратора на стенде Clean Sky. Компания работает над развитием беспилотных полетов в будущем, как в военном (на статической площадке представлен макет VSR700), так и в гражданском секторах. Оценить достижения гражданской сферы можно будет на стенде Paris Air Lab, где будет выставлен макетом CityAirbus - решение в сфере городской воздушной мобильности для густонаселенных городов.

Наряду с возможностью увидеть вертолеты вблизи и понаблюдать за ними во время демо-полетов, посетители новой концептуальной зоны "Цифровая выставка" смогут погрузиться во все аспекты работы группы компаний Airbus. С помощью виртуальной реальности можно будет познакомиться с разработками подразделения коммерческих самолетов Airbus Commercial Aircraft, оборонно-космической компании Airbus Defence and Space, лидером вертолетной отрасли Airbus Helicopters, а также с программой технического обслуживания Airbus Services. Кроме того, посетители смогут узнать больше о таких аспектах деятельности компании, как перспективные исследования, расширенная инновационная экосистема, электрификация, система городской мобильности, благотворительный фонд Airbus Foundation и диверсифицированная рабочая среда. С помощью специальной VR-гарнитуры можно будет отправиться на Международную космическую станцию, принять участие в поисково-спасательной миссии на вертолете H175, оказаться внутри кабины самолета A400M в момент взлета с пересеченной местности, а также оценить последние усовершенствования салона



Airspace. Кроме того, на экспозиции будет организована уникальная зона HoloLens с динамическими голографическими 3D-моделями, в том числе, марсоход Экзомарс, пересекающим красную планету.

Компания Airbus, которая намерена увеличить в 2017 году свой штат почти на 3000 человек, на протяжении всего авиасалона будет активно участвовать в разнообразных мероприятиях, посвященных карьере, обучению и занятости в аэрокосмической промышленности, таких как Avion des Métiers и Forum Emploi Formation, Airbus также планирует широкое участие в тематических встречах и конференциях. Кроме того, компания заключит партнерские соглашения с исследовательскими центрами, школами и университетами, чтобы будет способствовать расширению партнерства промышленных и академических организацией, а также поддерживать обучение молодого поколения навыкам, необходимым для непрерывного внедрения инноваций.

[\(Airbus\)](#)

В МАКС-2017 примут участие 770 компаний из 30 стран

Международный авиационно-космический салон МАКС-2017 пройдет в подмосковном Жуковском на аэродроме "Раменское" с 18 по 23 июля. В этом году исполняется 25 лет со времени проведения первого авиасалона в Жуковском - "МосАэроШоу-92".

Гостей МАКС-2017 ожидает насыщенная летная программа. На данный момент достигнуты договоренности о том, что 116 воздушных судов будут выставлены на статической экспозиции и 84 примут участие в летной программе. Традиционно будут представлены новинки отечественного самолето- и вертолетостроения. Украшением авиационного праздника станут полеты групп высшего пилотажа Воздушно-космических сил России "Русские витязи", "Стрижи" и "Соколы России". Наряду с полюбившимися публике пилотажными группами "Русь", "Первый полет" и Baltic Bees, в небо над Жуковским поднимутся участники группы из ОАЭ Al Fursan.

"После предыдущего МАКС-2015 отрасль прошла огромный путь. Только за минувшее полугодие начались летные испытания нашего флагмана - магистрального самолета XXI века МС-21, нового вертолета Ка-62, истребителя МиГ-35, - отметил заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров, - но, что еще важнее, российские авиастроители все более уверенно заявляют о себе на внутреннем и международном рынках. Sukhoi Superjet 100 эксплуатируется отечественными компаниями, перевозчиками Северной Америки, Западной Европы, и география его полетов будет расширяться благодаря эффективной поддержке продаж, организованной правительством России".

Директор по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации "Ростех" Виктор Кладов в свою очередь отметил, что "российские производители сохраняют лидирующие позиции в мире во множестве сегментов: от выпуска титановых изделий до производства самолетов, вертолетов, авиадвигателей и сверхсложных систем вооружений, и это делает их привлекательными партнерами в рамках международной кооперации. МАКС-2017 - отличная площадка для проведения переговоров и подписания крупных контрактов".

Свое участие в МАКС-2017 подтвердили также 770 компаний из 30 стран. Помимо экспозиций крупнейших отечественных и зарубежных авиапроизводителей, будут организованы 10



национальных павильонов: Германии, Франции, Италии, Швейцарии, Чехии, Китая, Индии, Канады, Республики Беларусь, Исламской Республики Иран и коллективная экспозиция "Сделано в Москве".

"Российская газета" выступит Генеральным информационным партнером авиасалона.

[\(Российская газета\)](#)

Минтранс ищет способы удержать пилотов от перехода в зарубежные компании

Минтранс обсуждает варианты, которые позволят предотвратить отток российских пилотов гражданской авиации за рубеж, сообщили РИА Новости в ведомстве.

Ранее газета "Коммерсант" написала со ссылкой на источники в отрасли, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию, за последние 2,5 года туда уехали на работу более 300 "наиболее подготовленных пилотов с отличными знаниями английского" — командиров воздушных судов и инструкторов, еще 400 пилотов этих категорий — в процессе трудоустройства.

По данным издания, утечка затронула, в частности, S7, "Уральские авиалинии", "Волгу-Днепр" и "ВИМ-Авиа". Собеседник газеты отмечает, что уход из "ВИМ-Авиа" сразу 12 командиров воздушных судов мог стать одной из причин масштабных сбоях полетной программы, в авиакомпании подтвердили изданию, что некоторые пилоты уехали работать в Китай, Индию и Вьетнам. Основная причина "исхода" — экономическая, к тому же там нет или почти нет ограничений на работу иностранных пилотов.

"Минтрансу известно о такой тенденции. Но речь идет о проблеме гораздо меньшего масштаба. Отток вызван, прежде всего, курсовой разницей валют", — заявили в ведомстве и добавили, что сейчас предложения по предотвращению этой тенденции обсуждаются с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта.

"В ближайшее время согласованные предложения будут представлены на общественное обсуждение", — подчеркнули в министерстве.

[\(РИА Новости\)](#)

«Росэлектроника» создала «невидимый» комплекс для охраны особо важных объектов

Объединенный холдинг «Росэлектроника» (входит в Госкорпорацию Ростех) создал пассивный когерентный локационный комплекс (ПКЛ), предназначенный для скрытого обнаружения движущихся воздушных, наземных и надводных целей в охранной зоне критически важных объектов.

Новый комплекс может применяться в качестве системы охраны периметров объектов, обслуживания воздушного движения, системы управления движением судов. Он обеспечивает круговой обзор, позволяет обнаруживать цели, определять их координаты в радиусе до 100 км, осуществлять траекторное сопровождение целей и отображать информацию на мониторе оператора, а также принимать меры при несанкционированном вторжении. За счет использования существующего сигнала цифрового телевидения и ФМ-радиовещания ПКЛ не требует наличия собственного передатчика.

Принцип работы комплекса построен на переотражении движущимися объектами ТВ- и ФМ-сигналов радиопередающих центров. Эта особенность позволяет применять комплекс там, где затруднено



использование классических радиолокационных систем. В частности, он обеспечивает возможность обнаружения малогабаритных целей, в том числе дронов, на предельно малых высотах в населённых пунктах.

В составе объединенной «Росэлектроники» разработкой системы занимается «НИИ «Вектор». На данный момент разработана опытная станция, которая доказала свою эффективность. Она имеет 15 антенн, одна из которых направлена на источник излучения, а остальные воспринимают отраженный сигнал от самолетов, судов, автомобилей и даже людей. К примеру, дальность обнаружения БПЛА - 10 км, автомобилей и людей на расстоянии менее 20 км, кораблей - 80 км.

В состав комплекса входит антенная система, устройство приема и обработки сигналов, комплекс вычислительных средств со специальным программным обеспечением. Кроме того, он может оснащаться средствами видеоконтроля и другим дополнительным оборудованием для защиты объекта. Комплекс не оказывает вредного воздействия на людей и окружающую среду, имеет малое энергопотребление и низкую стоимость эксплуатации. Небольшие габариты позволяют выпускать мобильную версию комплекса.

Локационный комплекс может применяться для охраны критически важных объектов, в том числе на химических заводах, оборонных предприятиях, электростанциях, аэропортах, шахтах, а также использоваться для обеспечения безопасности водных акваторий и территорий большой протяженности.

[\(Росэлектроника\)](#)

Новости беспилотной авиации

Вечно летающий

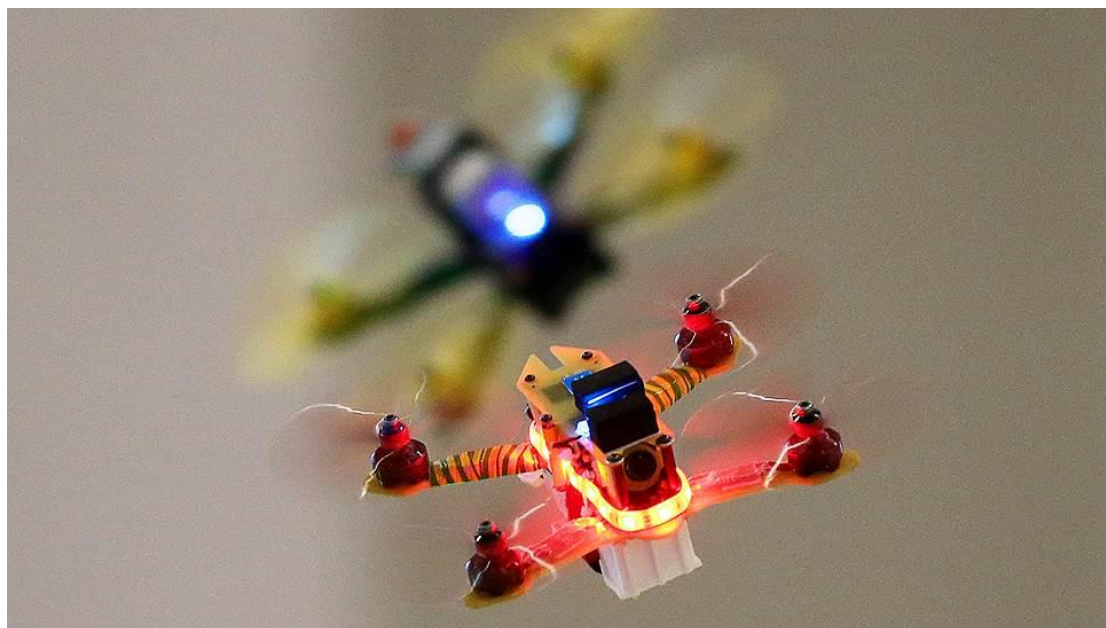
В 2014 году слово "selfie" официально включили в словарь английского языка Merriam-Webster. Теперь появилось новое слово - "dronie". Это селфи, сделанное при помощи дрона. В словаре его пока нет, но беспилотников зато продано, по данным Tractica, 4,6 млн штук только в 2015 году. Началось их коммерческое использование.

В 2020 году мировой рынок БПЛА (беспилотных летательных аппаратов), по прогнозу J"son & Partners Consulting, достигнет объема \$9,5 млрд. Компания оценила мировые продажи дронов в 2016 году в \$7,3 млрд, российские - в \$147 млн с потенциалом роста до \$224 млн к 2020 году.

Ольга Ускова, президент группы компаний Cognitive Technologies, говорит, что рынок дронов необходимо делить на две части: БПЛА и сервисы военного и гражданского назначения. Она ссылается на исследование Gartner, по данным которого мировая динамика роста рынка дронов составит 60% в год. В России, по словам Ольги Усковой, рост может достигать 18%.

В России гражданские БПЛА, по подсчетам J"son & Partners Consulting, генерируют более 70% выручки, и основной объем продаж приходится на потребительские дроны. В дальнейшем этот рынок будет развиваться также за счет активного применения дронов в коммерческих целях.

Федеральная авиационная администрация США (FAA) предсказывает, что уже в начале 2017 года в этой стране будет использоваться 2,5 млн дронов, а объемы продаж гражданских беспилотников превысят \$5 млрд. К 2025 году рынок дронов окажет влияние на экономику, которое оценивается в \$82 млрд, и затронет 100 тыс. рабочих мест в США.



Юрий Котиков, старший консультант по бизнес-стратегии Ericsson в России, приводит цифры из отчета консалтингово-аналитической компании PwC, которая оценила объем доступного на сегодняшний день мирового рынка коммерческого применения беспилотных устройств в \$127 млрд.

По мнению J"son & Partners Consulting, для бизнеса с использованием БПЛА наиболее перспективные направления - это сельское хозяйство, экстренные службы (пожарные, полиция, скорая помощь), энергетика и добыча полезных ископаемых, строительство и девелопмент, геодезия (картография), страхование, транспортировка и доставка, государственная и муниципальная сфера, СМИ и медиа, природоохранная деятельность, наука и образование, связь, фото- и видеосъемка, спорт и развлечения.

По данным отчета PwC, среди областей применения первое место занимает инфраструктура, потенциал решений в этой сфере оценивается в \$45 млрд. По словам Юрия Котикова, дроны могут быть использованы при удаленном обслуживании зданий и сооружений, а также для мониторинга состояния труднодоступных объектов. Следом идут сельское хозяйство (наблюдения за полями), транспорт (доставка и медицинская логистика) безопасность (мониторинг). "Если говорить о потребительском сегменте, то доминирующий вариант использования - это съемка или сфера развлечений,- говорит господин Котиков.- Впрочем, промышленная съемка - это также один из основных кейсов, серьезно изменивший медийный рынок производства контента. Ведь теперь для высотной съемки не нужны вертолеты или огромные краны, достаточно одного дрона".

Екатерина Андреева, руководитель пресс-службы "Техносерв", рассказывает, что беспилотники уже используются в разных сферах: от картографии и фотосъемки до строительства и военных целей. Они



используются при патрулировании территорий и акваторий с целью охраны периметра и идентификации, а затем сопровождения нарушителей; применяются для контроля за состоянием технических объектов, например, для дефектоскопии протяженных объектов: трубопроводов, путей, линий связи в разных диапазонах излучения. К примеру, проект по наблюдению за ЛЭП запустил несколько лет назад "Яндекс" в партнерстве с Accenture. Также БПЛА используются для природного надзора - к примеру, переделанный из военного беспилотник Arctic Shark в США наблюдает за природными явлениями на Аляске. Беспилотные аппараты могут быть задействованы в мониторинге городского хозяйства, например, для обнаружения причин пробок на дорогах. В медицине и чрезвычайных ситуациях с помощью беспилотников можно искать заблудившихся и пострадавших людей, осуществлять срочную доставку медикаментов. Сколковский стартап "Коптер-Экспресс" в партнерстве с некоммерческой организацией "Лиза Алерт" и "Вымпелкомом", к примеру, ищет с помощью дронов заблудившихся людей. В прошлом компания прославилась своим проектом по доставке пиццы по воздуху в Сыктывкаре. Представитель "Техносерв" полагает, что в будущем появятся компании-агрегаторы таких сервисов, работающих по принципу Uber.

Беспосадочные аппараты

БПЛА обещают стать одним из направлений бизнеса мобильных операторов. Модели заработка на БПЛА в этой сфере могут быть очень разными. К примеру Vodafone планирует открыть маркетплейс для компаний, предлагающих сервисы с использованием дронов, во всем мире, включая Россию, уже десятки стартапов строят бизнес на БПЛА. Речь идет не только и не сколько об их производстве. Основная модель - предоставление беспилотников как услуги. В таких сервисах главное не летательный аппарат, а интеллектуальная составляющая. Например, российский стартап TraceAir не просто мониторит строительные объекты заказчиков, но и определяет реальные изменения и делает расчет фактически произведенных работ. Благодаря этому у подрядчиков нет возможности зависить смету, обмануть заказчика. Такие аналитические системы - ключевая составляющая коммерческих проектов с использованием дронов.

Юрий Котиков комментирует: "Дроны являются частью инфраструктуры интернета вещей, а в нем доминирующий сегмент - это ПО, интеграция и аналитика. К примеру, IoT-платформа Ericsson собирает и анализирует данные с IoT-устройств, среди которых могут быть и дроны. Помимо этого Ericsson традиционно обеспечивает подключенность IoT-устройств, а здесь важную роль будет играть переход к стандарту 5G. Одной из основ 5G является ультракороткая задержка сигнала, критическая для управления беспилотниками".

В прошлом году Ericsson совместно с China Mobile провела испытания дрона, подключенного по технологиям 5G. Быстрое соединение может понадобиться во множестве ситуаций, например при экстренном реагировании в случае природного катаклизма.

Стандарт 5G способен обслуживать большее число подключенных устройств при сниженном энергопотреблении, что позволит достичь большей автономности вплоть до того, что дронам не нужно будет совершать посадку. Работы в этой области уже активно ведутся - разрабатываются автоматические станции смены аккумулятора для дронов, есть идеи зарядки батарей с использованием лазеров и света или от солнечных батарей нового поколения.



Екатерина Андреева также отмечает, что беспилотники уменьшаются в размерах. И если сейчас время автономного полета аппаратов - не более двух часов, то новые типы аккумуляторов позволяют летать почти непрерывно. Важные объекты могут находиться под наблюдением круглые сутки.

Развитие технологий, безусловно, приведет к массовому бытовому и коммерческому применению беспилотных аппаратов. "Но в этом случае остро встанет вопрос о создании необходимого правового регулирования их использования для предотвращения столкновений, обеспечения неприкосновенности частной жизни, защиты коммерческой и государственной тайны", - напоминает Екатерина Андреева.

В J"son & Partners Consulting также считают, что пробелы и неясности в законодательстве могут стать барьером для развития рынка БПЛА в России. Другие препятствия, которые назвали аналитики этой компании, - отсутствие в России современной производственной базы, ориентированной на массовый потребительский и массовый коммерческий рынок, что приводит к более высоким издержкам и повышению стоимости аппаратов. Кроме того, сегодня беспилотные средства относятся к категории товаров, экспорт которых запрещен законом. Аналогична ситуация и в некоторых других странах, где есть таможенные ограничения на импорт или экспорт таких аппаратов.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Первый в России ночной дрон-рейсинг на аэродроме в классе F-3U на яркой светодиодной трассе пройдет 10 июня в Алферьево!

Ночная гонка дронов на яркой светодиодной трассе и незабываемое дрон-авиа шоу со световыми и пиротехническими эффектами пройдет на аэродроме Алферьево 10 июня в рамках Кубка Аэронет-2017.

Масштабная выставка, демонстрационная полетная программа лучших беспилотников в реальных полевых условиях, новейшая техника, зрелищное ночное световое дрон-авиа шоу и первая в России ночная гонка дронов на яркой светодиодной трассе - все это можно будет увидеть 10 июня на аэродроме Альферьево в ходе конференции Аэронет-2017.

В борьбе за Кубок Аэронет-2017 встретятся более 20 пилотов высочайшего класса - на Ваших глазах разразится бескомпромиссная борьба мастерства и новейших технических! Наблюдая трассу глазами дрона на огромном шестиметровом экране вы ощутите себя в роли пилота!

Победителей гонки ждут ценные призы и подарки, а среди гостей будет разыграно несколько великолепных дронов для самостоятельных полетов.

[\(Ассоциация ЭРБАС\)](#)

IV ежегодная практическая конференция по развитию беспилотной авиации "Аэронет 2017"

Ежегодная практическая конференция Аэронет-2017 - единственная площадка, в полной мере отражающая реальное состояние беспилотной отрасли в России и наглядно демонстрирующая силу инженерной мысли отечественных производителей.

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

1 – 13 июня 2017 г.



С 9 - 10 июня в формате промежуточного отчета об исполнении Дорожной карты "Аэронет НТИ" в Москве пройдет IV ежегодная практическая конференция по развитию беспилотной авиации "Аэронет 2017". Высшим должностным лицам федеральных органов исполнительной власти и иных структур предложено отчитаться о выполненных действиях, направленных на развитие беспилотников в России (9 июня). В рамках конференции также будут представлены лучшие беспилотники и пройдет первое в России ночное зрелищное дрон-авиа шоу БАС и авиамоделей (10 июня)!

В мероприятии запланировано участие Помощника Президента Российской Федерации, Члена президиума Совета при Президенте России по модернизации экономики и инновационному развитию России Белоусова А.Р., заместителя Министра экономического развития Российской Федерации Фомичева О.В., заместителя Министра транспорта Российской Федерации, руководителя межведомственной рабочей группы по вопросам государственного регулирования беспилотной авиации Окулова В.М., заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации, со-Руководитель рабочей группы Аэронет НТИ Бочарова О.Е, руководителя Федерального агентства воздушного транспорта "Росавиация" Нерадько А.В. и других (подробная программа на сайте conf.aeronet.aero).

Данные для аккредитации просим направить до 16:00 7 июня 2017 г.

Место и время проведения конференции.

Деловая часть: 9:00 - г. Москва, Малый Конюшковский переулок дом 2. Агентство стратегических инициатив.

Полеты: 9:00 - Московская область, Волоколамский р-он, г. Ярополец, Аэродром "Алферьево".

Более подробная информация далее по тексту и на сайте conf.aeronet.aero.

В пятницу, 9 июня, в Коворкинг-центре Агентства стратегических инициатив состоится пленарное заседание, где представители власти, бизнеса и общества обсудят и согласуют способы преодоления конкретных нормативных барьеров. В ходе встречи будут приняты важнейшие решения, которые определяют сценарий дальнейшего развития беспилотной отрасли в России.

В мероприятии запланировано участие Помощника Президента Российской Федерации, Члена президиума Совета при Президенте России по модернизации экономики и инновационному развитию России Белоусова А.Р., заместителя Министра экономического развития Российской Федерации Фомичева О.В., заместителя Министра транспорта Российской Федерации, руководителя межведомственной рабочей группы по вопросам государственного регулирования беспилотной авиации Окулова В.М., заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации, со-Руководитель рабочей группы Аэронет НТИ Бочарова О.Е, руководителя Федерального агентства воздушного транспорта "Росавиация" Нерадько А.В. и других (подробная программа в прикрепленных файлах).



10 июня состоится самая зрелищная и востребованная полетная часть мероприятия. Именно здесь пройдет первая в России ночная гонка дронов на яркой светодиодной трассе и незабываемое дрон-авиа шоу со световыми и пиротехническими эффектами!

Так же в этот день будут проведены первые и единственные существующие соревнования среди беспилотников - на Кубок "Аэронет". В рамках мероприятия организована масштабная выставка и демонстрационная полетная программа беспилотников в реальных полевых условиях! Крупнейшие российские компании представят свои разработки и подробно о них расскажут. Вы увидите новейшую технику, узнаете об услугах, сервисах и возможностях, сможете лично задать любые вопросы профессионалам!

[\(Ассоциация ЭРБАС\)](#)

По материалам Нижегородской транспортной прокуратуры два нижегородца оштрафованы за незаконное использование беспилотников

В результате рассмотрения дел об административных правонарушениях, возбужденных Нижегородским транспортным прокурором, два нижегородца-владельца беспилотников оштрафованы на 3 тыс. рублей.

Ранее Нижегородской транспортной прокуратурой проведена проверка по информации УФСБ России по Нижегородской области по факту незаконного использования воздушного пространства двумя жителями г. Нижнего Новгорода при запуске беспилотных летательных аппаратов (квадрокоптеров).

Установлено, что незаконные полеты проведены владельцами беспилотников марки «DJI PHANTOM 4 PRO» и «DJI PHANTOM 3 PRO» 26 марта т.г. в границах г. Нижний Новгород с целью производства видеосъемки достопримечательностей города, а также хода проходившего в этот момент в городе несанкционированного митинга.

При этом полеты летательных аппаратов производились без предварительной подачи плана полета и получения разрешения соответствующих органов обслуживания воздушного движения, что образует состав административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 11.4 КоАП РФ (нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния).

Подобные требования законодатель предусмотрел в целях предотвращения аварий с участием летательных аппаратов, которые могут привести не только к причинению имущественного вреда гражданам, но и создают угрозу причинения вреда их жизни и здоровью.

В связи с этим материалы проверки в отношении указанных владельцев летательных аппаратов прокуратурой направлены в Управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по ПФО для решения вопроса о привлечении названных лиц к административной ответственности.

По результатам рассмотрения административных производств два нижегородца привлечены к административной ответственности с наложением штрафов.



ВЛАДЕЛЬЦАМ КВАДРОКОПТЕРОВ НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ,

что перед осуществлением полетов БПЛА (квадрокоптеров) над населенными пунктами, а также посадка (взлет) на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, необходимо получить разрешение соответствующего органа местного самоуправления, а также представить план полета и получить разрешение на использование воздушного пространства в территориальном центре Госкорпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации.

Кроме того, в соответствии с Федеральным законом от 03.07.2016 № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» с 5 июля 2017 г. беспилотные летательные аппараты массой от 0,25 кг до 30 кг подлежат постановке на учет. Более того, обращаем внимание, беспилотники массой более 30 кг в силу требований ст. 33 Воздушного кодекса Российской Федерации подлежат государственной регистрации.

[\(Приволжская транспортная прокуратура\)](#)

Полиция сообщила о несанкционированных полетах дронов над ЕХРО

В Департаменте внутренних дел Астаны сообщили о фактах несанкционированного запуска беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) над территорией ЕХРО-2017, сообщает Tengrinews.kz.

"Столичными полицейскими 7 июня этого года в зоне ограничения полетов зарегистрировано 4 факта несанкционированного использования беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве на территории выставки (ЕХРО). По данным фактам собран административный материал и направлен в уполномоченный орган для рассмотрения", - сообщили в пресс-службе ДВД Астаны.

В Департаменте внутренних дел столицы призывают жителей и гостей, а также представителей СМИ и блогеров строго соблюдать законодательство республики при использовании беспилотных летательных аппаратов.

В столичном ДВД напомнили, каждый случай использования беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве над территорией выставки должен быть согласован с компетентными органами (Службой государственной охраны, КНБ, Комитетом гражданской авиации МИР), и дальнейшее использование должно осуществляться строго с планом полета.

"При выявлении несанкционированных фактов, согласно правилам использования воздушного пространства РК, будут назначаться соответствующие расследования. К лицам, допустившим нарушение в части использования БПЛА, будут приниматься меры в соответствии с действующим законодательством, за которое предусмотрено административное наказание, для физических лиц штраф в размере 10 МРП (22 тысячи 690 тенге), для должностных лиц в размере 20 МРП (45 тысяч 380 тенге).

Напомним, ранее в МВД заявили, что на территории выставки ЕХРО-2017 запрещено использовать беспилотные летательные аппараты без согласования со службой госохраны, КНБ и Комитетом гражданской авиации.

[\(Tengrinews.kz\)](#)



Google испытала систему регулировки движения беспилотников

Руководители проекта Google под названием Project Wing, посвященного разработке технологий для коммерческих беспилотников, объявили о проведении успешных испытаний системы слежения за воздушным трафиком дронов.

Как сообщает BBC, проект принял участие в ряде национальных испытаний, организованных NASA и Федеральным управлением гражданской авиации США.

Целью этих испытаний было исследование того, как управлять растущим числом беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве. Project Wing продемонстрировал на них свою систему управления воздушным трафиком.

Вызов для системы состоял в том, что три беспилотника Project Wing, управляемые лишь одним оператором, выполняли задания одновременно и на той же территории, что и два дрона компании Intel и дрон Virginia Tech Mid-Atlantic Aviation Partnership.

Система показала, что может успешно быть диспетчером для нескольких беспилотников разного вида и подбирать для них безопасные маршруты по воздуху, избегая столкновения, чего раньше удавалось достичь лишь вручную управляя каждым дроном.

"Это - важный шаг, который открывает нам дверь в будущее, где множество беспилотников могут делить одно и то же воздушное пространство между собой. Это позволит одному оператору - человеку или организации - управлять рядом дронов одновременно", - отметил один из руководителей Project Wing Джеймс Берджесс.

Он выделил три главные составляющие системы регулирования воздушного трафика от Project Wing: планирование маршрутов для беспилотников в режиме реального времени; оповещение операторов обо всем непредвиденном, что происходит с дроном, а также учет закрытых и помеченных как опасные Федеральным управлением гражданской авиации США территорий.

"Скорее всего, через несколько лет Wing и другие компании будут иметь целые воздушные флота, состоящие из тысяч беспилотных систем, совершающих полеты в любое время суток, - считает Дж.Берджесс. - Поэтому нам пригодятся системы, которые смогут оперативно уводить беспилотники в сторону не только от других дронов, но и от пассажирских судов, зданий, деталей рельефа, погодных явлений и особых мероприятий".

Google X - подразделение холдинга Alphabet, отвечающее за Project Wing, - запустило проект еще в 2012 году, но до 2014 года держала его в секрете. В августе 2016 года Белый дом объявил о том, что Project Wing получил разрешение на проведение первых испытаний дронов.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)