



Анонсы новостей:

- «РВС» представили медицинский «Ансат» в Челябинской области
- В Подмоскowie прошли соревнования конструкторских бюро холдинга «Вертолеты России»
- В Челябинске, Уфе и Оренбурге представят новейший медицинский вертолет
- Минпромторг выделил 1,1 млрд на доработку вертолетов Ми-38 и Ка-62
- Ростех разработал дрон для мониторинга в условиях нулевой видимости
- Арбитраж вернул на санавиационные маршруты в иркутской области компанию «Ангара»
- Египет приступил к эксплуатации первой крупной партии вертолетов Ка-52
- Минздрав «окрыляет»: челябинским врачам в экстренных случаях «подадут» вертолёт
- Uralhelicom передала российскому клиенту H130 с автопилотом HeliSAS
- В Якутии презентованы новый авиационный ангар и медицинский вертолет
- Врачи оренбургской санавиации спасли 108 пациентов
- Вертолет санавиации каждый день будет помогать пациентам из отдаленных районов Челябинска
- В Кронштадте появится база для санитарной авиации
- Сервис Voom взлетает в Сан-Паулу
- Интервью Юрия Слюсаря газете «Ведомости»
- Самолет MC-21-300 оказался дешевле конкурентов от Airbus и Boeing

Новости вертолетных программ

Минпромторг выделил 1,1 млрд на доработку вертолетов Ми-38 и Ка-62

Министерство промышленности и торговли РФ объявило тендер по выбору подрядчика для проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (ОКР) в рамках завершения создания вертолетов Ми-38 и Ка-62, согласно документам с сайта госзакупок. Программа среднетяжелого многоцелевого вертолета Ми-38 получила субсидии в размере 994 млн руб., тогда как первый российский вертолет в сегменте 5-7 т — только 121,4 млн руб. Все работы по обоим проектам предполагается завершить к 15 декабря текущего года.

Из технической документации следует, что для завершения создания вертолета модели Ми-38-2 (это модификация ВС с отечественными двигателями ТВ7-117, тогда как модель Ми-38-1 оснащается зарубежными двигателями Pratt & Whitney) необходимо провести дополнительные сертификационные испытания по расширению его эксплуатационных возможностей: выполнение полетов по приборам (ППП), эксплуатацию в условиях высоких и низких температур (от -50°C до +50°C), на высокогорных аэродромах. Помимо этого должны быть проведены работы по увеличению ресурса машины, ее агрегатов и систем (до 1 тыс. и более часов). Отмечается, что при выполнении ОКР подрядчик должен привлечь еще 497,4 млн руб. из внебюджетных фондов.

Попутно для Ка-62 будут проведены сертификационные работы, корректировка рабочей конструкторской документации (РКД) и стендовые испытания. "Создание отечественного вертолета



Ка-62 в данном сегменте экономически целесообразно и открывает новые возможности перед эксплуатантами за счет ценового преимущества вертолета Ка-62 при аналогичных и превосходящих конкурентов летно-технических характеристиках," — говорится в материалах к тендеру. В случае с Ка-62 подрядчик должен привлечь дополнительные внебюджетные средства в размере 60,7 млн руб.

Напомним, что пока Росавиация сертифицировала только транспортную версию Ми-38. Первым заказчиком вертолетов этого типа, поставки которых ожидаются в 2018 г., стало Минобороны. До конца года планируется сертифицировать и пассажирскую версию Ми-38. В свою очередь сертификационные тесты вертолета Ка-62 начинаются в этом году и закончатся к концу 2019 г. За рубежом вертолет получит сертификат типа не раньше IV квартала 2020 г.

ATO.Ru

Миллиард на сертификацию: зачем военно-транспортному Ми-38 гражданская модификация?

Близится к завершению 30-летняя эпопея с перезапуском в серийное производство тяжелого вертолета Ми-38, спроектированного еще в 80-х годах XX века для замены бестселлера мирового рынка казанского вертолета Ми-17. Министерство промышленности и торговли РФ выделило почти 1 млрд рублей госсубсидий для сертификации военно-транспортной машины Ми-38, но уже в гражданской версии. Причем преобразование боевого вертолета в пассажирскую машину не терпит отлагательств — к 15 декабря этого года гражданский Ми-38 должен пройти летные испытания с подписанием актов для дальнейшего получения сертификата Росавиации. Эксперты «Реального времени» уверены, поспешность связана с тем, что после сдачи первых военно-транспортных Ми-38 для нужд ВВС России, которая теоретически должна пройти в этом году, КВЗ может получить контракт на выпуск гражданских вертолетов в vip-комплектации для первых лиц Минобороны РФ.

Конкурс на сертификацию Ми-38-2 открыт

Министерство промышленности и торговли РФ объявило конкурс по выбору подрядчика для проведения комплекса работ, направленных на завершение проекта создания вертолета Ми-38 (шифр «Ми-38/10»). Информация о нем опубликована 8 августа на сайте zakurki.gov.ru. Приказ Минпромторга РФ о проведении тендера был подписан 19 июля, а конкурсная документация утверждена директором Департамента авиационной промышленности Минпромторга Равилем Хакимовым. Конкурсное задание предусматривает выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе многоцелевого вертолета Ми-38, реализуемой в рамках ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013—2025 годы».

На открытый конкурс выносятся один лот, предусматривающего цикл ОКР и программу различных летных испытаний. Стоимость госконтракта составит 994 млн рублей — ровно столько выделяется из федерального бюджета на завершение сертификационных работ гражданской версии Ми-38 (в конкурсной документации обозначена как модель Ми-38-2). Заявки на конкурс принимаются до 27 августа. Победитель будет определен 31 августа. После этого Минпромторг РФ завершит финансирование проекта.

Минобороны ждет опытный образец



Напомним, в этом году Казанский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России» возобновил после долгого перерыва производство тяжелого вертолета Ми-38, который изначально позиционировался как военно-транспортный вертолет. 30 декабря 2015 года вертолет, разработанный МВЗ им. Миля, получил сертификат Федерального агентства воздушного транспорта, который и открыл ему дорогу в небо. В силу своего назначения его стартовым заказчиком выступило Министерство обороны РФ. Правда, российские военные сейчас ждут от казанского производителя не серийную, а пока лишь первую опытную машину.

В августе прошлого года холдинг «Вертолеты России» сообщил, что «на опытном образце Ми-38Т будут проведены совместные летные испытания на соответствие требованиям вооруженных сил и по их результатам будут спланированы дальнейшие закупки вертолета Ми-38Т для нужд ВКС в рамках государственной программы вооружений 2018—2025 годов».

Гендиректор холдинга Андрей Богинский назвал начало производства Ми-38Т «знаменательным шагом», а сам вертолет «новейшей машиной, аналогов которой не было в истории отечественного вертолетостроения». В холдинге объясняли его уникальность тем, что боевой Ми-38Т будет авионикой «исключительно российского производства». «Вертолет Ми-38Т, сборка которого осуществляется на производственных мощностях КВЗ, отличается от базового сертифицированного вертолета Ми-38 по ряду параметров и составу оборудования. Собираемая машина будет иметь в своем составе агрегаты и комплектующие изделия исключительно российского производства», — подчеркивалось в сообщении компании. Ожидается, что Ми-38Т должен быть сдан военным в этом году. Но, как признались на КВЗ, еще непонятно, когда военные захотят получить машину, и соответственно, дата передачи первого Ми-38 остается неопределенной. Впрочем, и с производством гражданской модификации Ми-38-2 не больше ясности, так как твердых контрактов пока нет, заметили на КВЗ. Добавим, что Ми-38-2 — это модификация с отечественными двигателями ТВ7-117, тогда как модель Ми-38-1 оснащается зарубежными двигателями Pratt & Whitney.

Сертификация за полгода

Тем не менее, процесс ее сертификации не терпит отлагательств. Как видно из конкурсной документации, работы по расширению эксплуатационных возможностей вертолета Ми-38-2 должны быть завершены в рекордно короткие сроки — до 15 декабря этого года. Для этого необходимо провести дополнительные летные испытания: выполнение полетов по приборам (ППП), эксплуатацию в условиях высоких и низких температур (от -50°C до +50°C), на высокогорных аэродромах. Кроме того, должны быть проведены работы по увеличению ресурса машины, ее агрегатов и систем (до 1-й тысячи и более часов).

«ОКР направлены на расширение эксплуатационных возможностей вертолета Ми-38-2 для обеспечения его конкурентоспособности, — говорится в пояснении к конкурсной документации. — Вертолет Ми-38-2 обладает высокой конкурентоспособностью, что создает условия его устойчивого сбыта на внутреннем и мировом рынках в ближайшие 25—30 лет как в гражданской сфере применения, так и для использования в интересах силовых структур. Предполагаемые объемы производства обеспечат стабильную загрузку ПАО «Казанский вертолетный завод» (изготовитель



вертолета Ми-38-2), АО «Климов» (поставщик двигателей ТВ7-117В) и многих отечественных предприятий — поставщиков комплектующих и готовых изделий. Высокую конкурентоспособность данного вертолета подтверждают пять мировых рекордов, установленных на стадии летно-двигательных испытаний модели Ми-38-1, являющейся прототипом вертолета Ми-38-2. Для успешного продвижения вертолета Ми-38-2 на рынки сбыта необходимо дальнейшее расширение его эксплуатационных возможностей за счет обеспечения выполнения полетов по ППП, эксплуатации при температурах в диапазоне $\pm 50^{\circ}\text{C}$, в условиях обледенения и в условиях высокогорья. Крайне важны и работы по дальнейшему увеличению ресурсов вертолета в целом и его агрегатов, и систем».

И хотя подрядчик формально выбирается на конкурсной основе, исполнитель госконтракта predetermined. Им станет МВЗ им. Миля, так как эта машина разработана КБ Миля и ему альтернативы нет, уверен главный редактор avia.ru Роман Гусаров. «Этот миллиард уйдет на МВЗ», — не сомневаются в КВЗ.

В МВЗ им. Миля отказались комментировать ход исполнения программы Ми-38, ссылаясь на запрет общения со СМИ. «Ми-38 — глубокая модернизация Ми-8, по сути — это новый вертолет, на который возлагаются большие надежды, — рассказал глава проекта «Авиация России» Андрей Величко. — Единственный двухдвигательный конкурент Ми-38 на современном рынке — это французский Airbus Helicopters H225 грузоподъемностью до 5 500 кг. Но при этом полезный объем его «трюма» составляет всего 15 куб. м, почти в два раза меньше, чем у Ми-38». По его словам, о замене многолетнего бестселлера мирового вертолетного рынка задумались еще в СССР, когда в 1981 году начали разработку проекта Ми-38. «Увы, развал страны и последующая неразбериха в экономике отодвинули реализацию этого проекта на десятилетия, и лишь 30 декабря 2015 года произошло знаковое событие, когда Ми-38 получил сертификат Росавиации», — напомнил он.

VIP-комплектация для Шойгу?

Есть ли у гражданской новинки рыночные перспективы? Кто ее будет покупать? И самое интересное, насколько он окажется конкурентоспособным рядом с Ми-17? Независимые эксперты расходятся во мнениях, занимая абсолютно полярные позиции. Эксперт по вертолетной тематике старший научный сотрудник Академии им. Жуковского Евгений Матвеев уверен, что у гражданского «тяжеловеса» не самые радужные перспективы на экспортных рынках. «В настоящее время в этом сегменте очень жесткая конкуренция, спрос превышает предложения на рынке, но их не покупают. Здесь нет лидера продаж. В этом году каждая из флагманских вертолетостроительных компаний сумела продать лишь по одной машине: Аэрбас, Сикорский, но Леонардо удалось продать несколько машин для Норвежской поисково-спасательной службы. Но они не совсем гражданские, а полувоенные. С одной стороны, говорить о сложных перспективах не патриотично, но нужно смотреть правде в глаза», — заключил он.

Работы по расширению эксплуатационных возможностей вертолета Ми-38-2 должны быть завершены в рекордно короткие сроки — до 15 декабря этого года.



Однако глава проекта «Авиация России» смотрит более оптимистично. «В 2016 году продажи гражданских вертолетов российского производства составили 16 машин, но в 2017 году было продано порядка 70 вертолетов, — обозначил тенденцию на рост спроса гражданских машин Андрей Величко.

По его мнению, рост продаж гражданских вертолетов объясняется сокращением спроса российских и зарубежных заказчиков на военные вертолеты. «Основным покупателем отечественных гражданских вертолетов являются российские государственные заказчики. В 2016 году на их долю пришлось 52 процента всех заказов. Еще 39 процентов вертолетов было поставлено иностранным госструктурам. Доля коммерческих заказчиков гражданских вертолетов составила 9 процентов, то есть, востребованность гражданских вертолетов российского производства на внутреннем рынке крайне низкая».

Среди версий, которые выдвигаются, гражданская сертификация может потребоваться на выпуск пассажирских машин в vip-комплектации для первых лиц Минобороны РФ.

[\(Реальное время\)](#)

В России разработают многовинтовой вертолет с гибридным двигателем

До конца года в России разработают облик многовинтового вертолета с гибридной силовой установкой, сообщил РИА Новости источник в авиастроительной отрасли.

В СССР создали несколько опытных образцов многовинтовых вертолетов, однако они не получили признания из-за сложности и громоздкости конструкции. Остановившись на этой схеме, конструкторы планировали увеличить грузоподъемность вертолета и скорость машины.

Гибридная силовая установка представляет собой симбиоз двигателя, который традиционно используется на летательных аппаратах, с электродвигателем. Такое решение поможет снизить взлетную массу, повысить эффективность работы систем вертолета, увеличить длительность и дальность полета.

Сейчас большинство крупных производителей авиационной техники всерьез задумываются над созданием гибридных летательных аппаратов. Подобное решение позволит сократить выбросы вредных веществ и воспользоваться другими преимуществами электрификации. В мире уже существуют опытные образцы таких машин.

[\(РИА Новости\)](#)

Bell 525 прошел испытания жарой и холодом

Американский производитель Bell Helicopter сообщил, что завершились испытания суперсреднего вертолета Bell 525 при высоких температурах, до +50°C на высотах 4270 м. Ранее прошли испытания при низких температурах, -39°C. В начале лета к программе испытаний присоединился четвертый прототип вертолета Bell 525.



«Это еще одна важная веха в программе Bell 525 и подтверждение того, что эта тяжелая работа в нашем летном исследовательском центре будет завершена», - сказал Байрон Уорд, вице-президент по программе Bell 525. «Мы сосредоточены на сертификации и поставке на рынок наиболее технологически продвинутого вертолета».

Имея взлетный вес 20000 фунтов, 525 Relentless будет конкурировать с такими суперсредними вертолетами, как Airbus H175 и Leonardo AW189.

После аварии первого прототипа 6 июля 2016 года, Bell возобновил летные испытания вертолета 7 июля 2017 года. В отчете Национальной комиссии по безопасности на транспорте было установлено, что причиной катастрофы стали «сильные вибрации», которые вызвали разрушение вертолета в полете на скорости 185 узлов при проведении тестов с одним неработающим двигателем.

К настоящему времени флот прототипов 525 налетал более 1000 часов. Пятый и последний опытный Bell 525 присоединится к летным испытаниям в конце этого года, и на нем будет проверяться функциональность и надежность.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

В Подмосковье прошли соревнования конструкторских бюро холдинга «Вертолеты России»

В прошедшую субботу, 11 августа, в спортивно-стрелковом клубе «Лисья Нора» в Подмосковье состоялось уникальное мероприятие – вертолетное троеборье на Кубок холдинга Вертолеты России, ставшее тимбилдингом для трех основных конструкторских бюро отечественного вертолетостроительного гиганта. В троеборье приняли участие команды Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля, «Камов» и Казанского вертолетного завода.



Тремя основными этапами вертолетного троеборья на Кубок холдинга Вертолеты России стали навигация, стрельба и плавание. На первом этапе – навигация, экипаж, в составе пилота и штурмана должен был пролететь по заданному маршруту и найти 2 поворотных пункта, обозначенных на карте и финишировать в точно отведенное время. Использование навигационных и GPS устройств не разрешалось. Второй этап – стрельба в формате «спортинг», где участники должны поразить специальную летящую цель (тарелочку) из гладкоствольного ружья дробовым зарядом. Третий этап – плавание – преодоление водной дистанции на байдарке на скорость.



Каждому из этапов сопутствовало дополнительное испытание, призванное повысить командный дух, испытать навыки совместной работы, а также тренировать распределение ролей и координацию действий. За корректным выполнением основных этапов и дополнительных испытаний следил профессиональный судейский коллектив, в число участников которого вошли президент Федерации вертолетного спорта России Ирина Грушина, действующий чемпион России и мира по вертолетному спорту Максим Сотников, мастер спорта по стрельбе и Чемпион России 2014 и 2016 по спортингу Иван Голубев, мастер спорта по стрельбе Иван Кирьянов, КМС по стрельбе Сергей Неред, а также специалисты по водному туризму.

По прохождению основных этапов и дополнительных испытаний командам вручались части 3D-пазла, которые в результате собирались в модель вертолета Ми-26Т.

По результатам проведения основных этапов соревнований баллы распределились следующим образом:

Команда	Этап 1: «Навигация»	Этап 2: «Стрельба»	Этап 3: «Плавание»	Итоговый балл
«Камов»	183,5	140	185	508,5
КВЗ	166,2	120	157	443,2
МВЗ им. М.Л. Миля	76,8	110	172	358,8



Таким образом, победителем троеборья стала команда «Камов», второе место досталось команде Казанского вертолетного завода, а третье – команде Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля. Безусловно, распределение призовых мест носит сугубо номинальный характер: главная цель мероприятия — это сплочение конструкторских бюро, входящих в состав холдинга «Вертолеты России» и развитие внутрикорпоративного взаимодействия. Первое в своем роде, троеборье запомнилось участникам теплой атмосферой, духом дружественных соревнований и возможностью пообщаться в неформальной обстановке.

Организатором троеборья на Кубок холдинга Вертолеты России выступила компания «Русские Вертолетные Системы». Мероприятие прошло при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии, Федерации вертолетного спорта России и компании «Русские выставочные системы». Партнерами и спонсорами стали: производитель специальной и форменной одежды и обуви «Техноавиа», магазин элитного китайского чая TYANUN.SHOP, магазин вина SimpleWine, а также спортивно-стрелковый клуб «Лисья Нора».

[\(АВИ\)](#) + [фотоальбом](#)

В Челябинске, Уфе и Оренбурге представят новейший медицинский вертолет

Крупнейший российский гражданский эксплуатант вертолетов «Ансат», АО «Русские Вертолетные Системы», проведет презентацию медицинской версии вертолета «Ансат» в Республике Башкортостан, а также Челябинской и Оренбургской областях.

Крупнейший российский гражданский эксплуатант вертолетов «Ансат», АО «Русские Вертолетные Системы», проведет презентацию медицинской версии вертолета «Ансат» в Республике Башкортостан, а также Челябинской и Оренбургской областях.

В рамках мероприятия представителям региональных администраций, экстренных служб и учреждений здравоохранения будут продемонстрированы летные характеристики отечественного вертолета, состав оборудования медицинского модуля производства ООО «Казанский агрегатный завод» предназначенного для непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма и проведения интенсивной терапии в объеме специализированной врачебной помощи медицинской бригадой во время эвакуации пациента.

Вертолет «Ансат» обладает рядом серьезных преимуществ как по сравнению с зарубежными аналогами (машины производства Bell, Airbus Helicopters, Leonardo Helicopters), так и наиболее распространенными отечественными вертолетами более тяжелого класса, используемыми в санитарной авиации (напр. вертолеты типа Ми-8/Ми-171 и варианты).

Среди плюсов нового отечественного вертолета можно перечислить: более низкую стоимость летного часа, изначальную подготовленность «Ансата» к специфичным отечественным условиям эксплуатации, современное аэронавигационное оборудование, компактные размеры (в сравнении с вертолетами типа Ми-8/Ми-171), что позволяет осуществлять его посадку в непосредственной близости от лечебных учреждений, а также самую просторную в классе кабину, позволяющую не

только с комфортом разместить пациента, но и обеспечивающую более полный доступ к нему со стороны медицинской бригады во время полета.



Успешный опыт эксплуатации «Русскими вертолетными системами» машин данного типа в различных климатических условиях позволил провести ряд работ по дальнейшему улучшению эксплуатационных характеристик вертолета «Ансат». По словам Михаила Маслова, технического директора Компании, «Продолжается взаимодействие с разработчиком вертолетов ПАО «Казанский Вертолетный Завод» в части модернизации вертолета и изменению его технической документации для упрощения и удешевления эксплуатации вертолета «Ансат». С учетом наших рекомендаций была разработана модернизированная версия вертолета, которая была представлена на стенде нашей компании на «XI Международной выставке вертолётной индустрии «HeliRussia 2018». В модернизированной версии вертолета существенно возрос процент композитных элементов — это полностью композитная кабина пилотов, боковые панели и стабилизатор. Для экстренной эвакуации пациентов был увеличен проем заднего люка, что позволяет сократить время погрузки пациента на борт. На вертолете установлен новый отечественный пилотажно-навигационный комплекс и метеолокатор».

«Русские Вертолетные Системы» применили комплексный подход к развитию санитарной авиации в регионах присутствия. Предоставляя услуги «полного цикла» (не только выполнение авиаработ, но и разработка, строительство, эксплуатация вертолетной инфраструктуры, подготовка летно-технического состава, а также эксплуатация, техническое обслуживание и модернизация вертолетной



техники, организация специальной подготовки медицинских бригад и т.д.) Компания не только предоставила вертолеты, экипажи и техников, но и оборудовала свыше 70 вертолётных площадок, построила и ввела в эксплуатацию «Курганский вертолетный центр оперативной медицины», который стал первым в России регионом базирования сразу двух медицинских вертолетов «Ансат», подготовила центры постоянного базирования вертолетной техники. Основные объекты инфраструктуры санавиации «РВС» оснащены светотехническим оборудованием, которое позволяет осуществлять эксплуатацию вертолетов в ночных условиях и плохой видимости. Такой подход позволил не только сократить в 3-4 раза время до начала оказания специализированной медицинской помощи, но и создало в регионах новые высококвалифицированные рабочие места.

Сегодня в парке компания 8 вертолетов «Ансат» - 7 из которых в медицинской версии и 1 вертолет в VIP конфигурации используется для подготовки летно-технического персонала в авиационном учебном центре АО «РВС». Также, в соответствии с контрактом с ГТЛК, Компания уже получила в свое распоряжение 2 новых вертолета Ми-8АМТ. Всего же до конца 2018 года в распоряжении «Русских Вертолетных Систем» будет 11 вертолетов типа «Ансат».

Планируется, что демонстрация возможностей вертолета «Ансат» пройдет 15 августа в Челябинске, 17 августа в Уфе и 20 августа в Оренбурге.

[\(РВС\)](#)

365 часов провела в небе санитарная авиация Приморья в этом году

Санитарная авиация Приморья с начала года выполнила 109 вылетов на помощь жителям края, нуждающимся в транспортировке в медицинские учреждения второго и третьего уровня. Благодаря такой возможности эвакуировано 110 человек, почти половина из них – дети.

Как сообщили в краевом департаменте здравоохранения, только в июле небесная скорая помощь выполнила 21 вылет, эвакуировано 23 пациента.

«География полетов – от островных территорий до поселков, расположенных в самых северных районах края», – отметили в Центре медицины катастроф (ЦМК) Приморья.

Одним из востребованных направлений остается «северное».

«Северным» бортом с начала года выполнено 67 рейсов, доставлен 71 пациент, количество летных часов составило 259. «Южный» борт налетал более 106 часов, выполнено 42 медицинских рейса, транспортировано 39 пациентов. В 12 случаях были оказаны консультации на месте», – сообщил руководитель ЦМК Александр Партин.

Отметим, что в июле этого года из бюджета Приморья на работу санитарной авиации увеличили субсидии на 25 миллионов рублей. Это позволит оказать своевременную медицинскую помощь еще большему числу жителей отдаленных территорий края.



В результате внесения соответствующих корректировок в краевой закон о бюджете общий объем субсидий на работу санитарных вертолетов в Приморье в этом году составит 396 миллионов рублей.

Вице-губернатор Павел Серебряков подчеркнул, что санитарная авиация Приморья – это «визитная карточка» здравоохранения региона.

Напомним, на встрече 4 июля в Кремле Президент России Владимир Путин и глава Приморья Андрей Тарасенко обсудили приоритетные направления социально-экономического развития региона. По словам руководителя края, одна из важнейших задач – работа по повышению качества здравоохранения.

[\(Администрация Приморского края\)](#)

Вертолётчики ЗВО применили более 760 тонн воды для тушения природных пожаров в Ленинградской области

Экипажи трех вертолетов Ми-8 Западного военного округа применили более 760 тонн воды при тушении природных пожаров в двух районах Ленинградской области.

Лётчики выполнили 20 вертолетовылетов и совершили 380 сбросов воды с использованием водосливных устройств ВСУ-5А. В результате оба очага природных пожаров удалось полностью ликвидировать.

Ранее оба возгорания были обнаружены экипажами армейской авиации при выполнении плановых полётов. По причине отсутствия подъездных путей к очагам пожара с ближайших аэродромов округа были подняты вертолёты из числа находящихся на круглосуточном дежурстве в пожароопасный период.

Действия подразделений авиации координирует региональный центр управления ЗВО в Санкт-Петербурге, где проводится круглосуточный мониторинг лесопожарной обстановки на территории регионов Центрального, Северо-Западного и Приволжского федеральных округов.

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

Арбитраж вернул на санавиационные маршруты в иркутской области компанию «Ангара»

Судьи посчитали выводы антимонопольной службы о создании исключительных условий на конкурсе для одного поставщика - авиакомпания "Ангара" - необоснованными.

В начале 2018 года в области сменился поставщик услуг санавиации - перевозчиком вместо "Ангары" стала авиакомпания "Скол", выигравшая в декабре 2017 года соответствующий конкурс. Иркутский областной центр медицины катастроф (ИОЦМК), выполняющий роль заказчика санавиауслуг, заключил со "Сколом" контракт на 60,8 млн рублей в январе 2018 года, однако спустя два месяца разорвал соглашение в одностороннем порядке, указав на нарушение перевозчиком условий договора. Как пояснили Vademecum в Минздраве региона, компания сорвала семь вылетов вертолетов для эвакуации пациентов. "Скол", в свою очередь, ссылаясь на неблагоприятные



погодные условия либо на невозможность дозаправки на удаленных аэродромах Нижнеудинска и Киренска из-за отказа наземных служб принимать вертолеты авиакомпании.

ИОЦМК в марте 2018 года объявил новый конкурс на определение поставщика на 87,8 млн рублей, но представители "Скола" обжаловали проведение аукциона в УФАС. 17 апреля ведомство аннулировало аукцион, посчитав, что включение в один конкурс трех зон полета - Иркутска, Нижнеудинска и Киренска - избыточно. Кроме того, комиссия УФАС установила, что ООО "Аэропорт Киренска" и ООО "Аэропорт Нижнеудинска" входят в состав одной группы юрлиц и действия этих компаний свидетельствуют о создании искусственных препятствий в отношении "Скола" и благоприятных условий для конкурентов.

Иркутский центр медицины катастроф обжаловал решение УФАС в Арбитражном суде, и 7 августа суд вынес решение в пользу ИОЦМК. Судьи посчитали, что объединение нескольких аэропортов не создает препятствий для конкуренции, поскольку УФАС не предоставило убедительных доводов сговора владельцев авиабаз.

Как пояснили Vademecum в Минздраве Иркутской области, теперь в регионе пройдет новый тендер на услуги санавиации. За время разбирательств полеты проводились авиакомпанией "Ангара" по разовым контрактам и услуги были оказаны в полном объеме. С января по июль 2018 года борты санавиации провели 171 вылет и доставили в больницы 266 пациентов.

В авиакомпании "Скол" не смогли оперативно прокомментировать ситуацию.

По подсчетам Vademecum, за период с апреля 2018 года АО "Ангара" заключило разовые контракты с ИОЦМК на сумму более 9,5 млн рублей.

Иркутская область входит в число 34 регионов, которым выделяется федеральная субсидия по приоритетному проекту "Развитие санитарной авиации". Тюменская авиакомпания "Скол", по подсчетам Vademecum, заняла 4-ю строчку в рейтинге "ТОП20 поставщиков рынка санавиауслуг" в 2015-2017 годах с суммой контрактов 715 млн рублей, "Ангара" оказалась на 16-м месте с 206 млн рублей.

[\(Vademecum\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод учит специалистов проектной деятельности

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» провел трехмесячное обучение руководителей и специалистов предприятия работе в информационной системе управления проектами на базе программного обеспечения "Адванта". Масштабное мероприятие с использованием форм онлайн-семинара и очного обучения прошли почти 140 сотрудников У-УАЗ.

"Адванта" – российская онлайн-система управления проектами, ориентированная на повышение эффективности всей организации. Она содержит параметры оценки идей, критерии их отбора, этапы жизненного цикла, а также инструменты для автоматизации цикла управления идеями и

инновациями и соотношения их с общими корпоративными целями. Это единое информационное пространство для совместной работы.

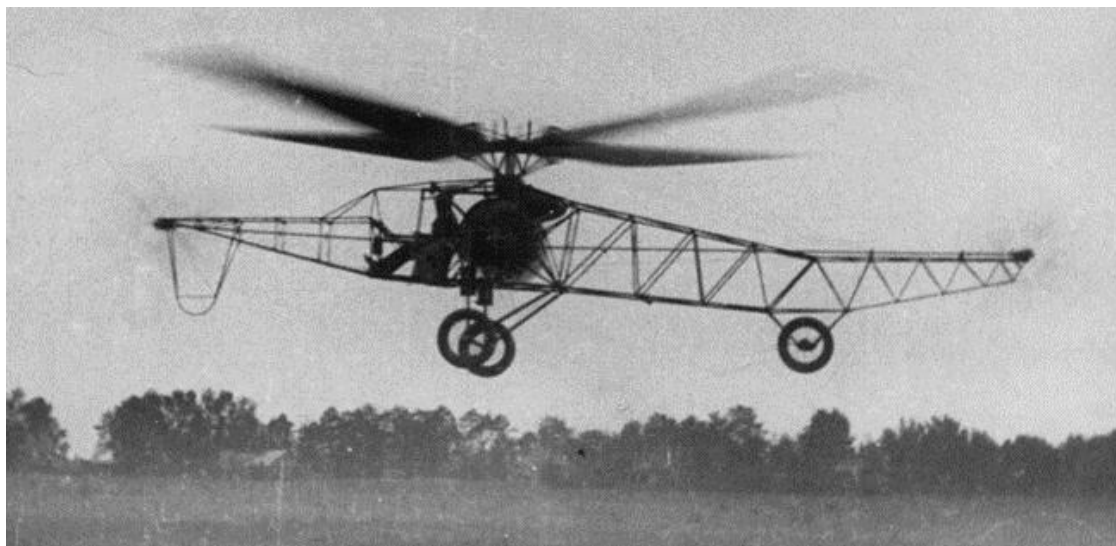
«Проектный подход становится необходимостью для управления производством на современном этапе. Формирование общих целей предприятия, их связь с конкретными проектами, обмен большим объемом информации делают возможным качественные изменения внутренних организационных процессов. Мы готовим специалистов, способных двигать компанию вперед», – отмечает управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Сотрудники, уже работающие в системе, отмечают, что она позитивно влияет на повышение исполнительской дисциплины; обеспечивает автоматический контроль, подает сигналы об отклонениях, строит расчетные прогнозы. Для проектных групп создана развитая коммуникационная среда, общение в режиме форума и многое другое. При этом по мере поступления вопросов, предложений по улучшению функционала система постоянно обновляется.

(Рассылка У-УАЗ)

100-летие ЦАГИ в истории авиации: вертолет ЦАГИ 1-ЭА

14 августа 1932 года - значимая дата в отечественной авиационной истории. 86 лет назад конструктор и пилот первого вертолета ЦАГИ 1-ЭА Алексей Черемухин установил неофициальный рекорд высоты полета - 605 метров. Этот показатель значительно превзошел лучшее западное достижение того времени - на 18 метров от земли поднялся итальянский геликоптер Асканио. Впечатляла и длительность его полета - 14 минут.



Отечественная школа науки о винтокрылых летательных аппаратах начала формироваться именно в ЦАГИ. Созданная внутри Экспериментально-аэродинамического отдела института геликоптерная группа занималась теоретическими и экспериментальными исследованиями, а также конструированием опытных вертолетов и автожиров. Ученые проводили испытания большого числа моделей несущих винтов как с присутствием экрана, имитирующего поверхность земли, так и без него. Все характеристики изучались на режимах висения и при косо́й обдувке. Тщательно



исследовались несущие винты на режимах самовращения при вертикальном снижении и на планировании.

Следующим шагом в развитии вертолетостроения стало создание в 1928 году наземной установки для испытаний крупных несущих винтов на режиме висения. Идея ее разработки принадлежала А.М. Черемухину. Установка позволила проводить исследования аэродинамических характеристик несущих винтов, в том числе и с автоматом перекоса. Эксперименты проводились в условиях секретности, поэтому ученые работали под покровом ночи, несмотря на то, что стояла зима.

Экспериментально-аэродинамический отдел ЦАГИ в 1927-1928 годах проводил многочисленные исследования винтокрылых летательных аппаратов трех схем. В результате ученые сделали вывод о реальной возможности проектирования и строительства вертолета на основе одновинтовой схемы.

Началось проектирование опытного геликоптера. Общее руководство работами было поручено ученому-авиатору, соратнику Н.Е. Жуковского, Борису Юрьеву. За конструкторскую разработку и расчеты на прочность ответственным был назначен Алексей Черемухин. За его плечами к этому времени уже был опыт участия в создании первого советского самолета "КОМТА", разработка и введение в строй аэродинамических труб Т-1-2 и др.

Первый отечественный вертолет ЦАГИ 1-ЭА поднимался в воздух за счет двух ротативных двигателей М-2, четырехлопастного жесткого несущего винта и четырех рулевых винтов. Несущий винт новой машины имел диаметр 11 метров, а его четыре лопасти были смешанной конструкции с деревянными нервюрами и стрингерами, металлическим лонжероном и полотняной обшивкой. Лопасти отличались довольно сложной эллиптической формой и совершенной для того времени аэродинамической компоновкой, которая позволяла обеспечить вертолету высокие тяговые характеристики. Винтокрылая машина оснащалась трехопорным шасси с хвостовым колесом, как у самолетов.

Впервые геликоптер ЦАГИ 1-ЭА поднялся в небо летом 1930 года. Все испытания на нем Черемухин проводил лично. К сентябрю он освоил различные маневры и выполнял их на высоте 10-15 метров от земли, а поздней осенью геликоптер поднимался до 40-50 метров.

Новый летательный аппарат с возможностью вертикального взлета в 1930-1934 годах служил для многочисленных исследований. Ученые и конструкторы ЦАГИ сталкивались и находили решения специфических проблем, таких как отсутствие необходимой устойчивости, большие вибрации, наличие опасных критических режимов полета, недостаточная прочность и др. Такими были первые шаги на пути становления России как одного из лидеров мирового вертолетостроения.

[\(ЦАГИ\)](#)

Минздрав «окрыляет»: челябинским врачам в экстренных случаях «подадут» вертолёт

В следующем году в Челябинской области планируют запустить в работу настоящую санавиацию. Вертолёт в рамках федерального проекта Южному Уралу готова предоставить компания «Русские вертолётные системы» (РВС). Об этом 74.ru сообщила руководитель пресс-службы регионального Минздрава.



— Существует федеральный проект по развитию санитарной авиации в регионах, его организатором выступает компания «Русские вертолётные системы». Они не продают вертолёты — они продают услугу. Это значит, что область не приобретает дорогостоящий транспорт, а покупает услугу, причём на условиях софинансирования с федеральным бюджетом, — объяснила Мария Хворостова. — Этот проект уже работает в трёх российских регионах, на очереди ещё три, один из них — это Челябинская область. Кандидатов отбирал федеральный Минздрав, специалисты оценивали, насколько регион готов к участию в проекте: есть ли возможность посадить вертолёт, могут ли медики с ним обращаться. Наши врачи уже прошли подготовку, и опыт 90-х годов, когда в регионе работала санитарная авиация, тоже остался. В Минздраве нас оценили как территорию с высокой степенью готовности.

В ведомстве добавили, что на Южном Урале с большой протяжённостью территории и сложным ландшафтом возрождение санавиации поможет сделать более доступной экстренную помощь. Пока же больных из отдалённых районов эвакуируют машинами скорой.

В среду, 15 августа, компания проведёт презентацию санитарного вертолёта «Ансат» в Челябинске, продемонстрирует его лётные характеристики и медоборудование, которое позволяет проводить непрерывный мониторинг состояния пациента, поддерживать жизненно важные функций организма, проводить интенсивную терапию во время эвакуации больного.

— «Ансат» обладает рядом серьёзных преимуществ как по сравнению с зарубежными аналогами и наиболее распространёнными отечественными вертолётами, используемыми в санитарной авиации (вертолётами типа Ми-8/Ми-171), — рассказали в пресс-службе РВС. — Среди его плюсов: более низкая стоимость лётного часа, современное аэронавигационное оборудование, компактные размеры, что позволяет осуществлять его посадку в непосредственной близости от лечебных учреждений, а также самую просторную в классе кабину, позволяющую не только с комфортом разместить пациента, но и обеспечить полный доступ к нему медицинской бригады во время полёта.

В РВС добавили, что к развитию санитарной авиации в регионах компания подходит комплексно. В услуги «полного цикла» входит не только предоставление транспорта, но и разработка, строительство, эксплуатация вертолётной инфраструктуры, подготовка лётно-технического состава, эксплуатация и техническое обслуживание техники, подготовка медицинских бригад. В соседнем Кургане, например, уже построен вертолётный центр оперативной медицины, на котором базируются сразу два медицинских вертолёта.

Всего в парке «Русских вертолётных систем» сейчас восемь «Ансатов», семь из которых в медицинской версии. До конца года число машин должно вырасти до 11. Компания также планирует в следующем году начать сотрудничество с Уфой и Оренбургом.

74.ru

Uralhelicom передала российскому клиенту H130 с автопилотом HeliSAS

Уральская вертолетная компания Uralhelicom передала заказчику очередной легкий однодвигательный вертолет Airbus Helicopters H130. Кроме стандартного оборудования на машину

установлены дополнительные опции, включая двухканальный автопилот HeliSAS от Genesys Aerosystems (интегрированный с пилотажно-навигационным комплексом Garmin GTN 750 и многофункциональным дисплеем Garmin G500H), радиовысотомер Garmin GRA55, камеру обзора слепых зон и т.д.



Напомним, Uralhelicom с марта этого года может самостоятельно производить установку автопилотов и систем стабилизации HeliSAS.

Предыдущий H130 компания поставила заказчику в мае этого года. Помимо H130 в этом году заказчикам были переданы два новых вертолета Robinson — R44 Raven I и R66 Turbine.

В 2017 г. Uralhelicom поставила 13 вертолетов, таких как Airbus Helicopters H125/EC145, Leonardo Helicopters AW119 и Robinson R44.

ATO.Ru

В Кронштадте появится база для санитарной авиации

В Кронштадтском районе Петербурга будет размещена опорная база Национальной службы санитарной авиации. Соответствующую площадку хотят установить на Кронштадтском шоссе. Об этом стало известно во время заседания городской комиссии по изменениям в генеральный план Санкт-

Петербурга. Оно состоялось в Смольном днем 15 августа. Руководителем встречи стал вице-губернатор Игорь Албин.

Заявка с просьбой об изменении участка около 46 дома трассы поступила от компании "Хели-Аэро". Организация собирается оборудовать базу, на которую будут садиться дежурные экипажи авиа-медицинских бригад, а также воздушные суда. Инициатива оказалась поддержана чиновниками.

[\(Питер ТВ\)](#)

Вертолет санавиации каждый день будет помогать пациентам из отдаленных районов Челябинска

Челябинская область нуждается в вертолетной санавиации. Регион самый густонаселенный в УрФО, насчитывает самое большое число населенных пунктов, в том числе отдаленных. Туда тяжело проехать реанимобилям и «скорым», зато легко вертолету. Сегодня один из возможных медицинских помощников представили вице-губернатору Евгению Редину и министру здравоохранения Сергею Приколотину. Вертолет, который предлагают использовать в Челябинской области, может садиться даже в неподготовленных местах, например, в горах. По опыту компании, которая занимается обслуживанием вертолетов, полеты совершаются каждый день. На борту есть медицинский модуль, позволяющий подключить пациента к аппарату ИВЛ, снять кардиограмму, поставить капельницу.



"Такой вертолет полностью устраивает нас по своим параметрам, и Челябинской области он действительно необходим. Мы рассчитываем, что в 2019 году мы сможем войти в этот проект. Первые результаты работы в этом направлении уже положительные. Мы провели анализ и рассчитали потребность в вылетах — порядка 350 в год, и это позволит нам решить основную задачу: оперативно и качественно доставлять пациентов из труднодоступных территорий. В дальнейшем, если

потребность будет выше, мы будем готовы увеличить количество вылетов," — рассказал министр здравоохранения Челябинской области Сергей Приколотин.

Задача развивать санавиацию была озвучена губернатором Борисом Дубровским. Правительство решило, что уже в этом году нужно перейти к использованию винтокрылых машин.

"Вертолет, который нам представили, очень комфортабелен для работы медиков. Кроме того, он может садиться даже в неподготовленных местах. Мы будем готовы приобрести услугу по организации вылетов. Медицинские бригады обеспечит область, а всей технической стороной займется профессиональная компания", — сообщил вице-губернатор Евгений Редин.

Управлять вертолетом должны 2 пилота. Их обучат в компании «Русские вертолетные системы». Сегодня среди регионов УрФО только у Курганской области есть опыт использования вертолета санавиации.

[\(Первый областной канал\)](#)

«РВС» представили медицинский «Ансат» в Челябинской области

15 августа 2018 года на территории Челябинской областной клинической больницы №1 специалисты компании АО «Русские Вертолетные Системы» - крупнейшего гражданского эксплуатанта вертолетов данного типа провели демонстрацию новейшего медицинского вертолета «Ансат» представителям Администрации, экстренных служб и учреждений здравоохранения Челябинской области.





В мероприятии приняли участие: Первый Заместитель Губернатора Челябинской области Евгений Редин, Министр здравоохранения Сергей Приколотин, Главный врач Челябинской Областной Клинической больницы Дмитрий Альтман, представители центра Медицины катастроф и Министерства общественной безопасности Челябинской области.

Для участников презентации была проведена комплексная демонстрация возможностей нового вертолета.

Во время презентации было особо отмечено, что «Ансат» обладает самой объемной кабиной среди вертолетов в своем классе, обеспечивая повышенный комфорт для работы авиамедицинских бригад и улучшая условия перевозки пациентов.

Первый вице-губернатор области Евгений Редин высоко оценил представленную машину: «Вертолет, который нам представили, очень комфортабелен для работы медиков. Кроме того, он может садиться даже в неподготовленных местах. Мы будем готовы приобрести услугу по организации вылетов».

«Губернатор поставил задачу обеспечить регион санитарной авиацией, мы ее готовы решить в течение года» — подчеркнул Евгений Редин. По словам вице-губернатора, медицинские бригады обеспечит область, а технические вопросы будут за вертолетной компанией.

Представителям здравоохранения региона был продемонстрирован медицинский модуль производства ООО «Казанский агрегатный завод», предназначенный для непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма и проведения медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии.

Министр здравоохранения Челябинской области Сергей Приколотин отметил, что «вертолет полностью готов к эксплуатации, с реанимационным модулем, он устраивает нас по своим параметрам. Мы считаем, что он необходим для Челябинской области и продолжаем работу по вхождению в федеральный проект. Пока этот вертолет демонстрационный, но мы надеемся, в 2019 году при благоприятном стечении обстоятельств мы войдем в программу, и проект у нас будет реализован. Это, конечно, поможет нам значительно улучшить качество медицинской помощи».

По оценке Министра здравоохранения Челябинской области, потребность в вылетах сегодня составляет порядка 350 в год.

Являясь первым негосударственным эксплуатантом вертолетов данного типа, Компания уделяет особое внимание наработке практического опыта эксплуатации вертолетов «Ансат» и его дальнейшей модернизации. С учетом рекомендаций «РВС» производителем была разработана модернизированная версия вертолета в которой существенно возрос процент композитных элементов (полностью композитная кабина пилотов, боковые панели и стабилизатор). Для экстренной эвакуации пациентов был увеличен проем заднего люка, что позволяет сократить время погрузки пациента на борт. На вертолете установлен новый отечественный пилотажно-навигационный комплекс и метеолокатор».

Также огромное внимание уделяется безопасности полетов. Все пилоты вертолетов «Ансат» проходят обучение в авиационном учебном центре «РВС». Посадочная площадка центра оснащена современным светотехническим оборудованием и позволяет осуществлять полеты в т.ч. и в темное время суток.

Сегодня в парке Компании 8 вертолетов «Ансат» - 7 из которых в медицинской версии и 1 вертолет в VIP конфигурации. К концу 2018 года в парке Компании будет 11 вертолетов данного типа.

[\(РВС\)](#)

В Якутии презентованы новый авиационный ангар и медицинский вертолет

17 августа первый заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) Алексей Колодезников принял участие в торжественной презентации нового авиационного ангара для технического обслуживания вертолетов, самолетов Пилатус, Л-410, Ан-2, Ан-3 и вертолетов Ми-8МТВ, оснащенных самым современным медицинским оборудованием.



В своем приветственном слове Алексей Колодезников отметил, что для Якутии воздушный флот является безальтернативным видом транспорта, позволяющий обеспечивать круглогодичную доступность передвижения населения. Руководством республики делается все возможное для поддержки транспортной отрасли, продолжается субсидирование межрегиональных и междулусных перевозок.

Первый вице-премьер напомнил, что в ходе июльской рабочей встречи врио главы Якутии Айсена Николаева с министром транспорта России Евгением Дитрихом были озвучены вопросы, связанные с реализацией "майских

указов" Президента России Владимира Путина по развитию дорожной инфраструктуры. Были затронуты темы реконструкции крупных аэропортовых комплексов в городах Якутск, Мирный, Нерюнгри, а также в северных районах республики.

Алексей Колодезников отметил, что руководством республики оказывается большая поддержка, в том числе финансовая авиакомпаниям "Якутия" и "Полярные авиалинии".

"Большое значение мы уделяем обновлению воздушного флота. Отрадно, что за прошлый и нынешний года республика получила впервые за 25 лет пять новых вертолетов Ми-8 по федеральной программе оказания санитарных услуг. Этот воздушный транспорт позволит не только обеспечить своевременную медицинскую помощь, но и оказывать социальные услуги", - подчеркнул первый вице-премьер.



Говоря об обновлении воздушного флота, Алексей Колодезников подчеркнул, что большая надежда возлагается на новый самолет "Байкал", который был презентован в этом году в Магане и получил от авиаторов и экспертов самые хорошие отзывы. После прохождения всех необходимых испытаний и экспертиз, "Байкал" сможет начать свои полеты внутри республики уже через два года. В этой связи первый зампред обратил внимание на необходимость обустройства взлетно-посадочных полос, которые во многих населенных пунктах сегодня не действуют или вовсе отсутствуют.

Как отметил Алексей Колодезников, и.о. председателя правительства республики Владимир Солодов поручил в авиакомпании "Полярные авиалинии" создать новое подразделение беспилотной техники. "Это очень важно в плане мониторинга лесных пожаров, в части спасения людей", - подытожил первый вице-премьер.

В ходе выступлений было озвучено, что строительство ангара началось в середине 2016 года - впервые за последние 30 лет. Здесь будет круглогодично производиться ремонт авиационной техники, что позволит вовремя оказывать медицинскую помощь, проводить поисково-спасательные операции, лесоавиационные работы, доставку почты, ликвидировать последствия чрезвычайных ситуаций.

Обеспечение доступности свободного и безопасного передвижения граждан по республике является основной задачей авиакомпании. География полетов "Полярных авиалиний" составляет 80 процентов территории Якутии, и она выполняет важную государственную задачу для жизнеобеспечения районов республики, включая отдаленные арктические улусы, куда добраться можно только воздушным транспортом.

Необходимо отметить, что ввиду отсутствия наземных и водных путей сообщения в труднодоступных районах Крайнего Севера авиация является единственным круглогодичным видом транспорта. Авиаперевозки осуществляются от населенных пунктов до районных центров, разброс расстояний между которыми составляет от 50 до 700 километров. В отдаленных районах проживает 69,5 тысяч человек, что составляет 7,2 процента населения республики.

Для выполнения указанных авиаперевозок авиакомпании применяют самолетную и вертолетную технику типа Ан-2, Ан-3, Ми-8Т, Ми-8МТВ. При этом большинство самолетов, осуществляющие местные социально значимые авиаперевозки, дорабатывают свой назначенный ресурс и будут поэтапно выведены из эксплуатации.

Вертолетная техника применяется по линии санитарной авиации, поисковое и аварийно-спасательное обеспечение на территории республики, обслуживаются более 130 социально значимых местных маршрутов. Ежегодно перевозится порядка 18 тысяч пассажиров, что составляет 67 процентов от общего объема перевозок по социально значимым направлениям.

В природных, климатических и территориальных условиях республики, характеризующейся большой территориальной разбросанностью населенных пунктов вертолеты семейства Ми-8 являются основным видом транспорта для значительной части населения Якутии, не имеющей круглогодичного транспортного сообщения.



Российский многоцелевой вертолет Ми-8МТВ-1 создан с учетом всестороннего анализа опыта применения вертолетов семейства Ми-8Т и Ми-8МТ. Его универсальность и уникальные летно-технические характеристики по сравнению с предшественниками позволяют вести круглогодичную эксплуатацию во всех климатических условиях.

Современное оборудование вертолета Ми-8МТВ-1 обеспечивает самолетовождение по трассам и вне трасс местных воздушных линий днем и ночью, в любое время года и осуществляет полностью автономное базирование на необорудованных площадках.

На приобретенные вертолеты Ми-8МТВ-1 установлены современные медицинские модули, отвечающие всем современным требованиям оказания первой помощи. В их конструкции предусмотрены специальные жесткие носилки и реанимационное оборудование для поддержания жизненных показателей пациента во время полета. В распоряжении у медиков также имеются электрокардиографы, кислородные баллоны, аппараты искусственного дыхания, вакуумный матрас, подставки для капельниц и многое другое позволяющее обеспечивать функционирование систем жизнеобеспечения человека.

[\(Официальный информационный портал Республики Саха \(Якутия\)\)](#)

Врачи оренбургской санавиации спасли 108 пациентов

В министерстве здравоохранения Оренбургской области озвучили предварительные итоги работы санитарной авиации. С начала года медики «крылатой реанимации» совершили почти сотню вылетов и спасли 108 человек, в том числе 40 детей.

Наиболее частыми адресами для вылетов стали самые удаленные территории области – Асекеевский, Бугурусланский, Первомайский районы и Ясненский городской округ. Большинство вылетов были связаны с эвакуацией тяжелых больных в региональные клиники. В полете пациента сопровождали реаниматологи, хирурги, нейрохирурги, травматологи, акушеры-гинекологи.

— В областной санавиации используется вертолет, имеющий соответствующий сертификат и обеспечивающий качество и безопасность оказания медицинской помощи в полном объеме в ходе транспортировки пациентов, — отметил первый заместитель министра здравоохранения области Александр Криволапов.

Кроме того, помимо вылетов специалисты отделения экстренной консультативной помощи и медицинской эвакуации Оренбургской областной больницы выполняют срочные рейсы наземным транспортом – консультируют на местах, проводят лечение, в том числе хирургическое, а при необходимости выполняют транспортировку пациентов в областные клиники. С начала года медики провели 528 таких выездов.

[\(RIA56\)](#)

На форуме «Армия-2018» покажут беспилотный вертолет

Ученые Сибирского федерального университета (СФУ) совместно с разработчиками Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина (ВВИ, Воронеж) представят на форуме "Армия-2018" беспилотный вертолет, оснащенный радиостанцией, которая способна работать как в горах, так и в городе, сообщает пресс-служба СФУ.

"Ученые...представят на форуме экспериментальный образец беспилотного вертолета. Образец оснащен угломерной навигационной аппаратурой для обеспечения полетов, автономной навигацией с различными режимами, которая разработана нашими учеными. Отметим, радиостанция позволяет обеспечивать как многопозиционное, так и однопозиционное определение координат наземных источников радиоизлучений в широком рабочем диапазоне частот даже в сложных природно-географических условиях", — говорится в сообщении.

В СФУ отмечают, что "использование радиостанции возможно в гористой местности и условиях городской застройки". Станция радиоразведки может работать до 5 часов без подзарядки и передавать данные на расстояние до 50 километров с минимальной погрешностью. В случае выхода из любого элемента системы электропитания автоматически включается алгоритм возврата вертолёта в заданную точку посадки.

Форум "Армия-2018" пройдет в конгрессно-выставочном центре "Патриот" (Москва) с 21 по 26 августа. Организатором форума является министерство обороны РФ.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Египет приступил к эксплуатации первой крупной партии вертолетов Ка-52



Как сообщает Defenceweb.co.za, полученные спутниковые снимки летного поля международного аэропорта Катамея (район Каира) подтверждают принятие на вооружение ВС Египта крупной партии (не менее 12 ед.) вертолетов Ка-52 "Аллигатор" российского производства.

Вооруженные силы Египта заключили с АО "Рособоронэкспорт" контракт на поставку 46 вертолетов Ка-52 "Аллигатор" в 2015 году. Египет стал первым зарубежным покупателем данной машины.

Первый вертолет Ка-52 в пустынной камуфляжной окраске был замечен на предприятии ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" имени Н.И.Сазыкина" в июне 2017 года.



В прошлом году генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский сообщил, что по плану до конца 2017 года в Египет будут поставлены 15 единиц Ка-52.

Первые три Ка-52 были переданы ВС Египта в середине 2017 года и использовались для подготовки пилотов. По имеющейся информации, в прошлом году в России прошли подготовку 30 египетских пилотов и 70 техников.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Еще раз о безопасности

Международная группа по безопасности вертолетов (IHST) провела свой третий ежегодный опрос гражданских операторов, работающих в ключевых регионах мира. Цель опроса – формирование полного представления о том, где реализуются инициативы в области безопасности. Кстати, в нем приняло участие вдвое больше операторов, чем в прошлые годы.

IHST проанализировала более 1000 вертолетных аварий и пришла к выводу, что следующие семь направлений предлагают наибольшие возможности для их предотвращения. Они предлагают активное внедрение:

- систем управления безопасностью (SMS);
- структурированных программ начального и периодического обучения;
- систем контроля и диагностики (HUMS);
- программ мониторинга полетных данных (FDM);
- программ полного соблюдения рекомендованных производителями методов обслуживания;
- систем предупреждения столкновений с проводами (WSPS);
- систем ночного видения.

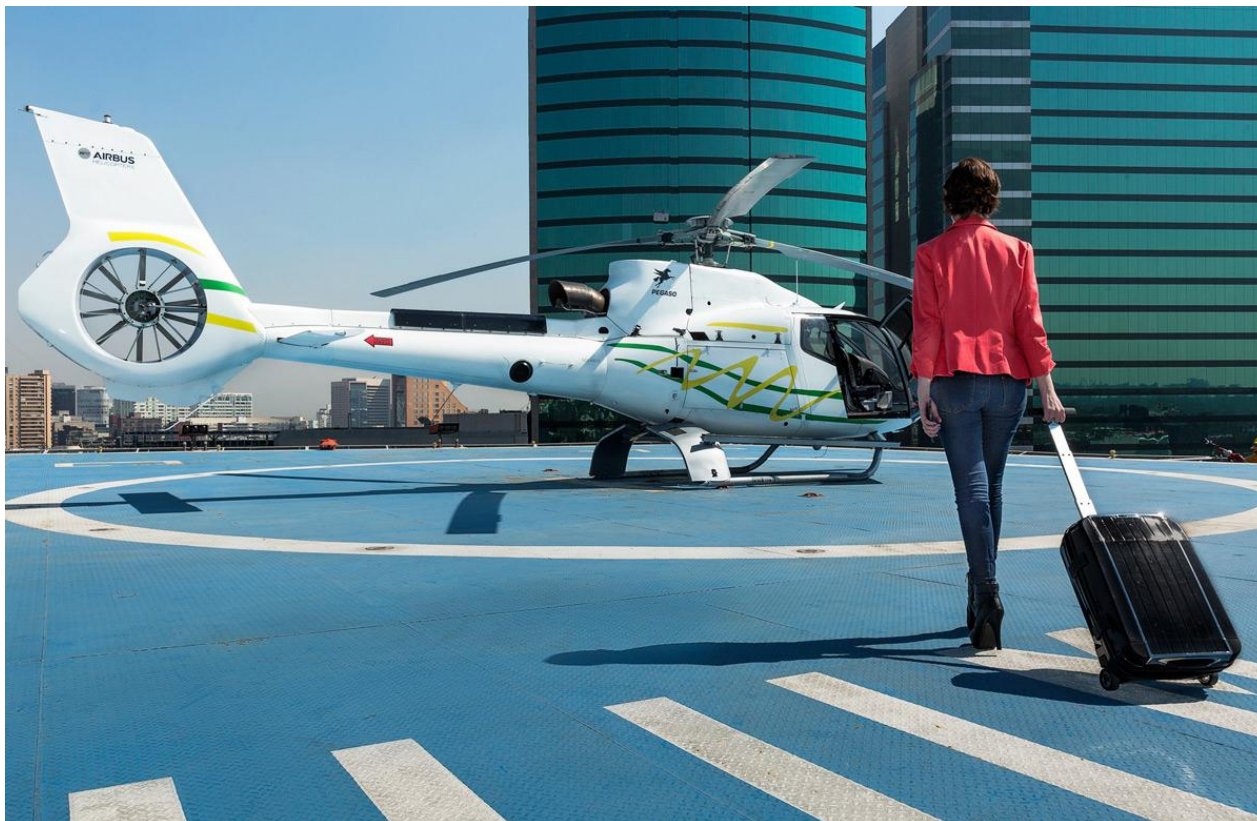
В исследовании IHST указала, где эти практики соблюдались наилучшим образом в прошлом году. В целом ключевые методы обеспечения безопасности наиболее полно внедряются в вертолетной скорой помощи, правоохранительными и оффшорными операторами. Самый низкий уровень реализации отмечается в частном и сегменте сбора новостей.

По регионам и сферам применения результаты обзора показывают неоднородную картину. Так, в Великобритании и США этим вопросам больше внимания уделяется в обучении, а во Франции и Германии – на уровне обслуживания авиационной техники.

[\(Далее - на сайте АВИ\)](#)

Сервис Voom взлетает в Сан-Паулу

В первый год своей деятельности в Сан-Паулу, Бразилия, сервис заказа вертолетов Voom, который начал работу в апреле 2017 года, показал значительный рост. Количество рейсов, организованных через механизм бронирования, увеличилось по сравнению с июлем 2017 года на 200%, а число пользователей выросло на 220%.



Voom является дочерней компанией Airbus Helicopters и предлагает услуги в стиле Uber для деловых и других путешественников в густонаселенных городах, где время, затрачиваемое на пробки, может очень дорого стоить. Платформа бронирования принимает запрос на поездку и дает место расположение ближайшего вертолета в течение нескольких минут. В то же время в платформе используется технология объединения ресурсов, которая обеспечивает цену места в вертолете на 80% меньше, чем стоимость традиционных услуг воздушного такси. Это снижение цены приводит к «демократизации» городского воздушного транспорта.

Благодаря поддержке Airbus Helicopters, операционный провайдер Voom в Сан-Паулу обеспечивает доступ примерно к 80% местных операторов, все из которых имеют аккредитацию RBAC 135 от ANAC. Сервис использует широкий спектр посадочных площадок по всему центру города и основным направлениям и обслуживает все аэропорты Сан-Паулу. В настоящее время услуга доступна с 7:00 до 20:00 с понедельника по пятницу и с 10:00 до 16:00 по субботам.

8 марта 2018 года сервис вертолетного такси Voom стал доступен для жителей и гостей Мехико. Столица Мексики стала вторым городом после Сан-Паулу, где Airbus предлагает услуги вертолетного такси.

[\(BizavNews\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

ТАНТК имени Бериева отказался комментировать передачу своего аэродрома властям

Производитель самолетов-амфибий "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс Г. М. Бериева" (ТАНТК) не будет комментировать идею превратить аэропорт "Южный" города Таганрога в дублера аэропорта Платов, сообщил RostovGazeta представитель пресс-службы предприятия.

Согласно "Стратегии социально-экономического развития Ростовской области до 2030 года" таганрогский аэропорт "Южный" должен стать дублером ростовского аэропорта Платов. Использование аэропорта "Таганрог - Южный" в качестве дублера Платова будет возможно только после модернизации первого.

Само авиастроительное предприятие "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс Г. М. Бериева" - это старое и опытное конструкторское бюро, которое имеет в своих границах как летно-испытательный комплекс, так и аэропорт "Таганрог - Южный".

"Мы не будем никаким образом комментировать информацию об использовании аэропорта в гражданских целях", - заявил представитель предприятия.

В последнее время авиационное предприятие погрязло в судах из-за многомиллионных разногласий с силовыми структурами, для которых и производятся самолеты-амфибии и другая летательная техника.

[\(Ростов Газета\)](#)

В Казани с успехом прошел Региональный форум деловой авиации

9-10 августа 2018 года в Казани проходил региональный форум деловой авиации. Организаторами форума выступили Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА), Группа компаний "Тулпар", "Международный аэропорт "Казань".

Форум прошел при поддержке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерства промышленности и торговли Республики Татарстан, ОАО "Казанская Ярмарка".

Более 300 делегатов приняли участие в конференции, а также посетили выставку воздушных судов деловой авиации, которая работала в течение двух дней на перроне Терминала 2 международного аэропорта "Казань".

Конференция проходила в ангаре "Тулпар Техник", в рамках программы участники форума получили информацию о текущем состоянии рынка деловой авиации в России, перспективах его развития и влиянии санкций на отрасль, развитии технического обслуживания воздушных судов деловой авиации, а также планах развития самого аэропорта в Казани.



На статической экспозиции были представлены 11 воздушных судов, как российских, так и зарубежных производителей. В дополнение к программе для участников форума был организован визит на интерьерное производство "Тулпар Интерьер Групп".

"Мероприятие превзошло все ожидания - и гостей, судя по отзывам, и наши, организаторов. Такой формат и такой масштаб регионального форума деловой авиации был впервые. Безусловно, такой профессиональный праздник стал возможен только благодаря поддержке и усилиям партнеров - ГК "Тулпар" и аэропорта "Казань", а также всех коллег, кто летом смог приехать в Татарстан! - комментирует Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА. - У нас много планов, уверена, что будет интересно еще не на одной встрече!"

"Авиация создана для того, чтобы стирать границы. И в своей работе мы всегда были и есть за здоровую конкуренцию, но во благо авиационной безопасности. И Тулпар Техник, и Тулпар Интерьер, как независимые провайдеры услуг в области ТОиР и авиационных интерьеров, всегда готовы принять как региональные борты, так и столичных "птиц" деловой авиации. За два дня Форума нам удалось во всей полноте показать возможности казанского авиаузла не только для российских клиентов деловой авиации, но и для наших стран-соседей. Я рад, что большинство мировых авиапроизводителей присоединились к Форуму, понимая, что именно в регионах скрыт большой потенциал. Еще больше я рад за своих друзей и их результаты на выставке - речь идет о нескольких контрактах на поставку воздушных судов", - поделился своими впечатлениями Азат Хаким, Председатель Совета директоров ТУЛПАР АЭРО ГРУПП.

"Мы выступили одним из организаторов Регионального форума деловой авиации, так как деловая авиация является важным направлением работы международного аэропорта "Казань". Высокая оценка ОНАДА и положительные отзывы участников - лучшая награда для нас", - отметил Алексей Старостин, генеральный директор АО "Международный аэропорт "Казань".

[\(ОНАДА\)](#)

Росавиация запретила «Комиавиатрансу» выполнять зарубежные рейсы

Росавиация приказом от 14 августа запретила авиакомпании "Комиавиатранс" выполнять зарубежные рейсы из-за финансовых проблем, следует из материалов Росавиации.

"Введено ограничение в действие сертификата эксплуатанта АО "Комиавиатранс" в части запрета на выполнение международных коммерческих воздушных перевозок в связи с нахождением эксплуатанта в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии по итогам первого квартала 2018 года", - говорится в сообщении ведомства.

АО "Комиавиатранс" создано в 1998 году на базе Государственного авиационного предприятия "Комиавиа". Парк авиационной техники компании состоит из тридцати двух вертолетов Ми-8 различных модификаций (Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-8Т), 33 вертолетов Ми-2 и четырех самолетов типа L-410 и типа ERJ 145.

[\(ТАСС\)](#)



Стартовала продажа билетов на "Гидроавиасалон-2018"

Продажа билетов на 12-ю Международную выставку и научную конференцию по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018" стартует 16 августа на официальном сайте "Гидроавиасалона", а также на сайте и в билетных кассах официального билетного оператора - компании kassir.ru.

Посетителей выставки в 2018 году ожидает ряд новаций, делающих приобретение билета простым и удобным.

Впервые приобретение электронных билетов будет доступно на официальном сайте мероприятия. В продаже будут как электронные билеты, квитанции которых посетителям необходимо распечатывать самостоятельно, так и традиционные билеты на специальных бланках, которые можно приобрести в билетных кассах в Москве, Санкт-Петербурге, городах Краснодарского края. Всего продажи будут открыты более чем в 200 точках в десяти городах, в том числе 6 точек будут расположены в Геленджике.

Входной билет дает возможность посетить выставку один раз в любой из четырех дней работы, для посещения будут открыты как площадка на гидробазе ТАНТК им. Г.М. Бериева, так и статическая стоянка на территории аэродрома Геленджика.

В первую неделю продаж билеты будут предлагаться по специальной цене 500 рублей. В последующие дни, в том числе и во время проведения выставки, стоимость билета будет составлять 700 рублей, при этом дети в возрасте до 14 лет смогут посетить выставку в сопровождении родителей бесплатно. В 2016 году стоимость билета для взрослых составляла 600 рублей, детский билет стоил 100 рублей.

(Рассылка ОАО "Авиасалон")

Ростех представит рекордное количество экспонатов на «Армии-2018»

Госкорпорация Ростех представит более 450 образцов вооружений и разработок на форуме «Армия», который пройдет 21-26 августа в подмосковной Кубинке. В их числе – обновленная линейка ударных вертолетов, танки, боевые машины пехоты, зенитно-ракетные комплексы и снаряды к ним, новые виды стрелкового оружия, аппаратура связи, средства РЭБ и многое другое.

Военные разработки Ростеха будут доступны для публики в демонстрационном центре площадью более 5 тыс. кв. м. Представители Госкорпорации и входящих в нее холдингов намерены провести большое количество встреч, переговоров с потенциальными партнерами и принять активное участие в мероприятиях деловой программы форума.

«Международные мероприятия такого уровня – это сильный противовес санкциям. В условиях, когда организаторы «Фарнборо» и других зарубежных выставок пытаются ограничить возможности продвижения российской военной продукции, мы приглашаем зарубежных гостей и открываем новые возможности сотрудничества. В рамках прошлогодней «Армии» были проведены встречи с делегациями из 50 стран, подписано более 30 контрактов и соглашений на общую сумму порядка 40



миллиардов рублей. В этом году мы снова планируем десятки встреч и ожидаем большой интерес к экспозиции Ростеха, где будет представлено более 450 наших разработок в сфере авиации, бронетехники, оружия, экипировки, электроники и т.д.», – отметил генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов.

"В рамках прошлогодней «Армии» были проведены встречи с делегациями из 50 стран, подписано более 30 контрактов и соглашений на общую сумму порядка 40 миллиардов рублей", - Сергей Чемезов, генеральный директор Ростеха.

В форуме примут участие холдинги кластера вооружений: «Высокоточные комплексы», «Калашников», Уралвагонзавод, «Техмаш», ЦНИИточмаш. Самыми яркими новинками, которые они представят на форуме, станут первый серийный ЗРК «Сосна», легкий плавающий танк СПТП «Спрут-СДМ1», универсальная бронированная инженерная машина для подготовки путей движения и маневра войск, новый боевой модуль для модернизации БМП-1, а также новое стрелковое оружие и виды боеприпасов.

Также в форуме будут участвовать холдинги авиационного кластера: «Вертолеты России», Объединенная двигателестроительная корпорация, концерн «Радиоэлектронные технологии», «Технодинамика». В рамках экспозиции холдингами кластера будет представлена обновленная линейка ударных вертолетов Ми-35П, Ми-35М и Ми-28НЭ, а также тяжелый военно-транспортный вертолет Ми-26Т2В. «Технодинамика» покажет уникальные разработки, реализованные в рамках концепции «более электрического самолета». В частности, холдинг продемонстрирует перспективные системы перемещения закрылков, спроектированные на базе электропривода, а также не имеющие аналогов генераторы и блоки регулирования, защиты и управления.

Кроме того, покажут свои разработки и производители электронной продукции: «Росэлектроника», «Швабе», концерн «Автоматика». Впервые для широкой общественности будут представлены новые тепловизионные и панкратические прицелы и другие оптические разработки. Также на форуме будет экспонироваться широкий спектр средств связи и криптографической защиты.

[\(Ростех\)](#)

О качестве подготовки пилотов

В связи с обращениями СМИ, связанными с публикациями по озабоченности авиакомпании "Аэрофлот-Российские авиалинии" качеством подготовки пилотов Межгосударственный авиационный комитет отмечает, что недостатки в подготовке летного состава неоднократно отмечались комиссиями МАК, проводившими расследования тяжелых авиационных происшествий (Ту-154М 22.08.2006 в Донецкой области; Boeing 737 в районе аэропорта г. Перми 14.09.2008; Як-42 в аэропорту г. Ярославль 07.09.2011; Ту-204 в аэропорту Внуково 29.12.2012; Boeing 737 17.11.2013 в аэропорту г. Казани и др.). Указанные недостатки относились как к первоначальной подготовке пилотов, так и к переучиванию на новый тип воздушного судна и периодическим подготовкам и проверкам, в том числе на тренажерах. Комиссиями по расследованию выявлялись серьезные проблемы как в законодательном обеспечении деятельности гражданской авиации, так и в работе



авиационных администраций всех уровней и командно-летного и инструкторского состава конкретных авиакомпаний.

К сожалению, многие рекомендации, направленные на повышение уровня подготовки пилотов, например, в части приобретения практических навыков по выводу из режимов сваливания и сложного пространственного положения, включая околонулевые и отрицательные перегрузки, или установления критериев уровня владения английским языком для выполняющих полеты на воздушных судах иностранного производства, до настоящего времени не выполнены.

В ходе расследования катастроф, происшедших при выполнении учебно-тренировочных полетов в летных училищах гражданской авиации, комиссии отмечали, что формирование правовой базы для деятельности государственных образовательных организаций гражданской авиации не завершено, многие положения по организации учебно-летного процесса устарели, подготовка инструкторского состава недостаточна, требования к использованию средств объективного контроля и выполнению программ анализа полетных данных не определены.

Рекомендации комиссий по расследованию авиационных происшествий и предложения по улучшению качества подготовки летного состава постоянно направлялись в авиационные власти России.

В рамках своей компетенции МАК постоянно уделяет большое внимание вопросам подготовки авиационных специалистов и предоставляет им возможность знакомится с передовым опытом ИКАО, ИАТА и других ведущих региональных и международных организаций, производителей авиационной техники ОАК, Airbus, Boeing и др., а также авиакомпаний и авиационных учебных заведений.

В 2018 году исполняется семнадцать лет с начала реализации проекта ИКАО-МАК (COSCAP-CIS) "Повышение уровня безопасности полетов и поддержание летной годности в странах СНГ", пролонгированного на бессрочной основе и ставшего по оценке ИКАО и ИАТА одним из наиболее успешных и эффективных региональных проектов ИКАО, получивших высокую оценку авиационных администраций государств-участников Соглашения.

За это время в рамках проекта с участием в т.ч. специалистов ИКАО и ИАТА было проведено более ста двадцати различных мероприятий (семинары, конференции, симпозиумы, курсы и т.д., в которых приняли участие около 10000 авиационных специалистов из 12 стран нашего региона. В том числе более 6000 авиационных специалистов Российской Федерации.

Тематика всех мероприятий выбирается с учетом потребностей администраций гражданской авиации государств-участников Соглашения.

Так только в 2017-2018гг. в МАК прошли следующие мероприятия, посвященные вопросам подготовки летного состава авиакомпаний: курсы по подготовке инспекторов по надзору за безопасностью полетов (SAFA), "Семинар по техническому пилоту ВС", ознакомительные курсы по конструкции и эксплуатации наиболее массового семейства самолетов А318/319/320/321, "Новые



стандарты в обучении пилотов", семинар "Competence Based Training/Evidence Based Training", основанные на новых технологиях подготовки летного состава и т. д.

В соответствии с решением 36-ой сессии Совета по авиации МАК приступил к реализации межгосударственной Программы подготовки авиационного персонала на базе ведущих авиационных учебных и тренажерных центров, в которой ведущая роль отводится кооперации государств на основе наиболее эффективного использования ресурсов и реализации накопленного опыта.

[\(Межгосударственный авиационный комитет\)](#)

УМПО в первом полугодии нарастило чистую прибыль на 30%

На 30% выросла чистая прибыль ПАО "ОДК-Уфимское моторостроительное производственное объединение" в первом полугодии 2018 года, по сравнению с показателем января-июня прошлого года: 5,9 млрд рублей против 4,5 млрд. Выручка возросла на четверть, с 27,6 млрд рублей до 34,5 млрд, следует из финансовой отчетности предприятия.

Эксперты компании ожидают, что в ближайшие годы основной движущей силой развития авиастроения будет рост пассажиро- и грузопотоков. По прогнозам, до 2025 года они возрастут в 2 и в 2,3 раза, соответственно. Гражданский сегмент будет расти быстрее военного, отмечается в документах компании.

К началу года ОДК-УМПО имело сформированный портфель заказов на 2018-2020 годы в объеме 17,9 млрд рублей и 1,07 млрд долларов США.

ПАО "ОДК-УМПО" - крупнейший в России производитель авиационных двигателей. Занимается разработкой, производством, обслуживанием и ремонтом турбореактивных авиадвигателей, производством и ремонтом узлов вертолетной техники. Входит в АО "Объединенная двигателестроительная корпорация".

[\(Башинформ\)](#)

«Авиастроение должно быть в тонусе. Это в интересах всей страны»

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) стоит на пороге больших перемен, высокопарные выражения здесь уместны: состоящий почти из сотни юрлиц холдинг переходит на единую акцию. Из него будет выделена «дочка» по гражданскому авиастроению, открытая для инвесторов, рассказал президент корпорации Юрий Слюсарь. Сначала будут привлечены инвесторы в лице госбанков, но гражданское авиастроение должно стать привлекательным и для частного капитала, надеется он. Другая важная веха - изменения в продуктовой линейке: гособоронзаказ стабильно снижается, и ОАК ставит задачу довести долю «гражданки» в выручке до 45%. У холдинга остается чуть менее полутора лет, чтобы выполнить заявленные планы по сертификации и началу поставок на рынок среднемагистрального лайнера МС-21 - главной надежды нашего гражданского самолетостроения.

«ДОЧКА» ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ



- Решен ли вопрос о вхождении ОАК в состав «Ростеха»?

- Мы традиционно не комментируем решения, которые составляют прерогативу акционеров.

В то же время мы достаточно внимательно анализируем мировой опыт, в том числе изменения в мировом авиастроении, думаем о том, какие шаги предпринять для повышения нашей системной эффективности.

По поручению министра промышленности мы совместно с коллегами из структур «Ростеха» проанализировали пути консолидации отрасли в составе госкорпорации, сделали определенные расчеты синергии с предприятиями, входящими в ГК, включая прежде всего «Вертолеты России». Они базируются на схожести технологического профиля, анализе инженерно-конструкторского потенциала, баланса мощностей, систем предполетного обслуживания. К тому же у нас общие рынки сбыта. Примеры из международной практики показывают, и мы видим это в наших расчетах, помимо достижения прямых эффектов от умной консолидации заметное сокращение административных издержек и ощутимую прибавку в операционной эффективности.

- Как идет процесс перехода предприятий ОАК на единую акцию? Осенью прошлого года было объявлено, что все компании холдинга будут присоединяться к входящей в ОАК корпорации «Иркут», производящей МС-21 и истребители Су-30.

- Мы выполняем решение по переходу на единую акцию, планируем завершить эту работу к концу 2019 г. Компании, входящие в нашу группу, будут присоединены именно к ОАК.

ОАК будет состоять из нескольких дивизионов. Дивизион военной авиации (КБ Сухого, новосибирский и комсомольский заводы, МиГ с его площадками и КБ, а также авиаремонтные заводы, которые по тематике относятся к военной авиации). Дивизион транспортной авиации создан на базе Ильюшина, в него входят КБ Ильюшина, КБ Мясищева, воронежский и ульяновский заводы. В дивизион специальной авиации вошли КБ Туполева и казанский завод, которые занимаются нашими «стратегиями» (бомбардировщиками. - «Ведомости»).

При этом компании гражданского дивизиона мы объединяем и оставляем в виде отдельной «дочки» ОАК. Предполагаем участие в ее капитале наших стратегических, институциональных финансовых партнеров.

- Какие компании сформируют гражданскую «дочку»?

- Это будет объединение КБ Яковлева, корпорации «Иркут» и «Гражданских самолетов Сухого» (выпускает SuperJet 100), а также компаний, которые технологически близки к гражданской тематике, - это «Аэрокомпозит», «ОАК - центр комплексирования», который занимается интеграцией бортового оборудования, и «ОАК-капитал», который мы специально создали, чтобы обеспечивать гарантию остаточной стоимости по нашим гражданским судам. Кроме того, под управлением ОАК будет 50% в нашем СП с китайской корпорацией СОМАС (СП занимается созданием широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929).



Это будет «дочка» ОАК, но в единую компанию она входить не будет. Мы руководствовались в том числе международным опытом: военное и гражданское авиастроение разделены и у китайцев, и у американцев. Все-таки это достаточно специфичные истории - от технической приемки самолетов (через военную приемку или независимых представителей) до практик рыночного продвижения. Это технологически, маркетингово, где-то даже культурно разные истории, разные клиенты.

- Не планируется в этой гражданской «дочке» снизить пакет ОАК ниже контрольного? Хотя бы чтобы вывести гражданское авиастроение из-под санкций, под которыми находится ОАК.

- Это выбор, который делает акционер в лице государства. Мы заинтересованы, чтобы приходили стратегические инвесторы, институциональные. При этом я считаю, что контроль в гражданской «дочке» должен остаться за российскими государственными компаниями. Но состав акционеров может быть разный. Мы в первую очередь обсуждаем вопрос инвестирования с государственными банками, которые уже являются нашими стратегическими партнерами. Их участие в капитале означало бы для нас переход от чисто финансовых, клиентских отношений в состояние акционеров, что, с моей точки зрения, положительно сказалось бы на капитализации и повышении качества корпоративного управления.

Мы также рассматриваем возможное участие иностранных партнеров. Речь может идти как об отдельных проектах, так и об участии в капитале в целом. В отрасли на эту тему есть хороший кейс «Вертолетов России» (12,5% в этом холдинге в 2016 г. купил суверенный фонд Абу-Даби Mubadala в партнерстве с РФПИ. - «Ведомости»).

- «Гражданские самолеты Сухого» с 2011 г. за восемь лет поставок самолета SSJ100 всегда терпели годовой убыток. Верно я понимаю, что для госбанков инвестирование в акции гражданской «дочки» скорее означало бы решение некоей государственной задачи, а не исключительно бизнес-решение?

- Они, как банки с госучастием, наверняка решают и государственные задачи. Но мы хотим сформировать такую модель, которая будет предлагать финансовый интерес. Безусловно, это работа вдолгую. Мы твердо убеждены: несмотря на то что объем инвестиций в гражданские проекты большой и требуются еще значительные вложения, продукты, которые создаются в гражданском дивизионе, прежде всего МС-21, обеспечат его успешную деятельность на долгие годы.

Я приведу в пример самолет Boeing 737, который впервые взлетел в конце 1960-х и по-прежнему является основным коммерчески эффективным продуктом в портфеле Boeing. Примерно то же самое можно сказать и про семейство Airbus 320, первый самолет которого поднялся в воздух в конце 1980-х.

ОСНОВНАЯ ГРАЖДАНСКАЯ ПЛАТФОРМА

- Главный перспективный продукт ОАК - это среднемагистральный лайнер МС-21. Когда начались сертификационные испытания МС-21, как они идут? Задержки с новыми программами случаются у и Boeing с Airbus. Не предвидится ли задержек с МС-21?



- Стендовые сертификационные испытания идут с прошлого года, летные начались в этом году. Недавно самолет успешно выполнил сложные полеты на больших углах атаки.

На сегодняшний день на летных испытаниях две машины. Второй самолет в июле перелетел из Иркутска в Жуковский, на основную площадку испытаний. Строятся еще три опытных самолета, в том числе один для тестирования в ЦАГИ.

Перед нами серьезный вызов. Для достижения технического превосходства МС-21 мы пошли на серьезные инновации. А они требуют проверки на испытаниях и подтверждения в процессе сертификации. Это и композитное крыло большого удлинения, и новый двигатель, и новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования. В программе МС-21 использованы новые материалы, новая система управления, система кондиционирования воздуха, системы навигации и связи - они не взяты с полки, а разработаны конкретно под этот самолет нашими партнерами как внутри страны, так и за ее пределами на основании новейших технических решений.

Все это делает программу проектирования и испытаний достаточно большой и сложной. На этом пути неизбежно возникают изменения, вызванные различными факторами. Например, учитывая тенденции рынка, мы в качестве базового самолета выбрали более вместительный МС-21-300, тогда как на самом начальном этапе эту роль должен был играть МС-21-200. Уже в ходе разработки была расширена сфера ответственности российских интеграторов ключевых систем, в частности авионики. На этапе прочностных испытаний было доработано и успешно выдержало тестирование инновационное композитное крыло.

Опираясь на анализ результатов летных и наземных испытаний, мы не прогнозируем существенных изменений в программе, но кропотливая ежедневная работа по отработке систем и корректировке программного обеспечения будет продолжаться. Зато, пройдя этот путь, мы среди коллег-конкурентов будем иметь самый современный, самый инновационный, самый технически передовой самолет.

- Первые поставки МС-21 запланированы на начало 2020 г. Удастся ли сертификацию значительно более инновационного МС-21 провести за два года? Например, сертификационные испытания первого в новейшей истории российского гражданского лайнера Superjet 100 шли три года.

- С одной стороны, у нас уже есть опыт, полученный при сертификации Superjet 100. С другой - вы правы: программа насыщенная и при этом требующая достаточно высокого темпа. Понимая это, мы используем в том числе новые технологии обработки результатов, которые позволили нам существенно повысить информативность летных испытаний. Например, бортовая система измерений позволяет регистрировать в каждом полете порядка 30 000 параметров самолета и его систем.

Вообще, в целом все летные и статические испытания скомплексированы нами таким образом, чтобы обеспечить необходимый темп, в плановые сроки получить сертификат типа и начать поставки, как предусматривает контракт с «Аэрофлотом» (на 50 МС-21. - «Ведомости»).



- Какова актуальная каталожная цена МС-21?

- МС-21-300 - \$96,1 млн.

- В 2015 г. на МС 21 было 175 твердых заказов. Этот портфель не вырос?

- Пока 175 твердых заказов остается. План производства предполагает поэтапный - 10, 20, 30 - выход на производство до 70 самолетов МС-21 в год к 2025 г. Заказов на 175 лайнеров вполне достаточно, чтобы развернуть серию.

При этом сам по себе запуск серийного производства с выходом на запланированный объем - масштабная задача. Фактически речь идет о выходе на уровень пиковой серийности советских заводов по гражданским продуктам. При том что самолеты стали гораздо более сложным комплексом, с существенно большим количеством инновационных систем. Мы благодарны коллегам из «Аэрофлота», которые подписали твердый контракт. Недавно мы провели презентацию для их инвесторов и частных акционеров, показали машину, ее возможности. Эксплуатация МС-21 позволит авиакомпаниям экономить порядка \$2 млн в год по сравнению с актуальным поколением Airbus 320 и Boeing 737. За счет меньшего расхода топлива, большего комфорта и сокращения времени оборачиваемости воздушного судна.

Первые самолеты, как мы рассчитываем, будут поставляться не только в «Аэрофлот», но и другим авиакомпаниям: в «Ираэро», которая успешно эксплуатирует Superjet 100; «Азимуту», поскольку, как мы с коллегами ожидаем, к тому времени компания раскатает свои маршруты и ей понадобятся самолеты большей вместимости. Прорабатываем вопрос с Utair, они меняют свой парк Boeing 737-500 на новые машины. Мы заинтересованы, чтобы и у них в парке эффективно работали самолеты МС-21.

- МС-21 сформирует основную часть гражданского портфеля ОАК?

- В целом ниша МС-21 крайне перспективная и самая емкая. По состоянию на конец 2017 г. в России эксплуатировалось более 500 машин класса Airbus 320 и Boeing 737, за следующие 2-3 года с учетом роста авиаперевозок их количество, вероятно, еще несколько увеличится. Ежегодно 50-60 судов в этом классе завозится. Поэтому даже решение задачи по наполнению домашнего рынка может обеспечить нам загрузку на 10 лет вперед. Всего мы планируем выпустить порядка 1000 судов семейства МС-21, и мы заинтересованы в том, чтобы самолет был успешен и на международном рынке, чтобы на нем с удовольствием летали пассажиры из разных стран, чтобы МС-21 был глобальным продуктом. Это не пустые слова, мы отмечаем большой интерес к этой машине.

Если выйти на 70 самолетов МС-21 в год, добавить к этому 30 Superjet 100, 12 Ил-114 и мелкосерийные Ту-214 и Ил-96, то 120-130 гражданских самолетов мы должны делать в год, и это серьезный технологический вызов, над которым мы работаем.

- Сколько надо вложить в Иркутский авиазавод (ИАЗ), чтобы он смог 70 лайнеров в год выпускать?



- Техническое перевооружение ИАЗа и всей отрасли в интересах программы МС-21 ведется уже несколько лет и дало ощутимые результаты. Мы изначально даже опытные самолеты строили по серийным технологиям с опорой на цифровые методы производства. Сегодня вся технологическая линейка, весь технологический процесс создан, причем не только в Иркутске, но и на других предприятиях ОАК, участвующих в программе.

Наша главная задача в производственной сфере - обеспечить масштабирование технологического оборудования в соответствии с плановыми темпами выпуска самолетов.

В целом, могу сказать, программа технического перевооружения предприятий обойдется примерно в 100 млрд руб., из них по состоянию на конец 2017 г. проинвестировано уже около 17%. Это средства внутри общего бюджета программы МС-21.

- Каков общий бюджет программы?

- Как раз сейчас идет согласование этих цифр. У программы несколько источников: государственный контракт на создание опытного самолета, средства, которые корпорация «Иркут» привлекает в банках, средства ОАК, направляемые на реализацию программы.

Дополнительно нам потребуются инвестиции на масштабирование глобальной системы послепродажного обслуживания. На следующем этапе необходимо докапитализировать лизинговые компании с целью расширить возможности их участия в авиационных программах.

- Сейчас вы испытываете и выводите на рынок модель МС-21-300 вместимостью от 163 до 211 пассажиров в зависимости от компоновки. Когда линейка может быть расширена за счет МС-21-200 (от 132 до 165 пассажиров) и МС-21-400 вместимостью до 250 человек?

- Мы думаем над этим. Рынок нас подталкивает скорее к решению по МС-21-400, потому что маршруты становятся более пассажироемкими. Но пока это решение не принято, мы прорабатываем оба варианта. Не исключено, что мы пойдем параллельно - и вверх, и вниз, чтобы закрыть нишу между Superjet 100 (95 человек) и МС-21-300.

- А разработка уменьшенной версии Superjet 100 - Superjet 75 - во сколько обойдется?

- Инвестиции в подобную разработку и испытания могли бы составить порядка 50 млрд руб. По предварительным оценкам коллег из «Гражданских самолетов Сухого», за счет современных решений на Superjet 75 можно получить экономию топлива до 5%, оптимизировать до 10-15% веса конструкции.

В целом мы работаем над увеличением доли российских комплектующих в самолетах семейства Superjet. Причем это не просто импортозамещение, это еще и re-pricing - мы добиваемся более привлекательной цены за счет ключевых решений, замены ряда систем. Полностью российским лайнер не будет, так в гражданской авиации не бывает. Но наиболее критичные, дорогостоящие или



нуждающиеся в модернизации узлы и агрегаты мы поменяем. Это последовательное развитие программы Superjet 100.

Рынок для этих самолетов есть как внутренний, так и внешний. Его эксплуатация базируется на двусоставной модели, когда суда вместимостью до 100 кресел подвозят пассажиров к хамам для лайнеров 150 +. И конечно, мы рассчитываем, что все Ту-134, Як-42 в парке государственных эксплуатантов уйдут, а на замену им придет Superjet.

ЛИШНИЕ МИЛЛИОНЫ

- Как будут сокращены избыточные мощности ОАК? Вы называли это одной из важных задач.
 - Наш имущественный комплекс переразмерен - это миллионы лишних квадратных метров. В ближайшие 10 лет нам надо оптимизировать до 40% площадей, сделать наши предприятия более продуктивными. Освободившиеся площади будем вовлекать в производство, создавать индустриальные парки, использовать эту инфраструктуру для роста наших технологических партнеров. Есть позитивный и интересный нам опыт «Камаза», который на высвободившихся мощностях создал технопарк, предприятия которого успешно работают не только в интересах самого «Камаза», но и на открытый рынок.
 - Будет ли сокращение количества заводов финалистов? Сейчас все заводы ОАК имеют линии конечной сборки и аэродромы - вам же столько не нужно?
 - Мы прорабатываем различные сценарии дальнейшего развития производств, снижение затрат на ряде предприятий за счет отказа от содержания аэропортовых хозяйств, летно-испытательных комплексов и ВПП, переориентации на агрегатное производство.
 - А когда это может произойти? Этому противятся губернаторы, борются за рабочие места.
 - Мы понимаем позицию губернаторов и стараемся предложить такие варианты, при которых проблем с точки зрения сохранения компетенций высокотехнологичной промышленности и рабочих мест на уровне региона не возникало бы. Но для нас важно быть конкурентоспособными не только в технической части, но и в экономической. Если мы будем просто инертно продолжать неограниченное время нести на себе весь груз переразмеренного производственного комплекса, не оптимизируя его, то мы не будем финансово устойчивой и конкурентоспособной на мировом рынке корпорацией. Мы не можем себе этого позволить. Нам надо решать и задачи обеспечения обороноспособности страны, и социальные задачи, и задачи технологического развития. Поэтому авиастроение должно быть в тонусе. Уверен, это в интересах не только 100 000 сотрудников ОАК, но и всей нашей большой страны.
- [\(Ведомости\)](#)



Подготовка кадров станет одной из главных тем авиатранспортного форума в Ульяновске

Подготовка кадров для авиации станет одной из главных тем Международного авиатранспортного форума, который в четверг открывается в Ульяновске. Об этом сообщил журналистам председатель правления Корпорации развития промышленности и предпринимательства Руслан Гайнетдинов.

"На форуме будет достигнут ряд договоренностей о том, чтобы в ведущих вузах нашего региона открывать новые направления. (...) Это формирование ранней профориентации, вовлечение молодежи в авиацию", - сказал он.

Гайнетдинов добавил, что для новой экономики и современного производства нужны кадры нового уровня. В связи с этим тема обучения таких специалистов станет одной из центральных. Эксперты также уделят внимание цифровизации производства. "Без цифровизации, формирования цифровых двойников производств и других элементов индустрии 4.0 дальнейшее развитие промышленного производства невозможно, и этому будет уделено внимание. Ряд экспертов, которые сильны в этом направлении, тоже будут присутствовать на площадке", - отметил он.

По словам Гайнетдинова, география участников форума - от Хабаровска до Воронежа. Это ведущие авиационные предприятия России, в том числе ПАО "Ил", ПАО "Иркут", ПАО "Туполев", авиакомпании "Волга-Днепр", приглашены также иностранные гости. "Среди участников мы увидим и ряд ведущих предприятий отрасли зарубежья - французские коллеги, коллеги из Словацкой Республики, наши казахстанские партнеры будут принимать участие в форуме. (...) Мы хотели бы привлечь данным мероприятием большое количество кооперантов, большое количество предприятий промышленных, которые работают в сфере авиации, в сфере транспортного обеспечения авиации", - уточнил он.

Деловая программа форума продлится два дня - 16 и 17 августа. В это время пройдет конференция "Самолеты Ильюшина: вчера, сегодня, завтра", пленарное заседание "Будущее авиации России", всероссийская научно-техническая конференция "Полимерные композиционные материалы нового поколения. Трансфер инноваций из авиации в приоритетные сектора экономики России" и конференция "Новые подходы в подготовке кадров для авиационной отрасли России: профессионалы авиации на земле и в воздухе". В третий день МАТФ-2018 запланированы показательные летные программы, образовательные площадки, концерты, конкурсы и день открытых дверей на авиастроительном предприятии "Авиастар-СП".

Международный авиатранспортный форум пройдет в Ульяновске в пятый раз (с 2011 года). Основной задачей форума в 2018 году станет систематизация существующих в России и мире бизнес-практик в области авиастроения, их анализ и формирование рекомендаций для эффективной кооперации всех участников отрасли.

[\(ТАСС\)](#)

В России разработают требования к летной годности для малой авиации



Министерство транспорта разработает требования к летной годности для малой авиации взамен требований Межгосударственного авиационного комитета, следует из проекта, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Планируемый срок вступления проекта нормативного правового акта в силу - сентябрь 2019 года. Соисполнителем проекта является Министерство промышленности и торговли.

В настоящее время в стране отсутствуют требования к нормам летной годности для самолетов с максимальной взлетной массой до 5,7 тыс. килограммов. К такому типу относятся воздушные суда типа Ан-2, а также L-410M, Diamond DA40, Cessna 680 и Cessna 208A.

[\(Парламентская газета\)](#)

Самолет MC-21-300 оказался дешевле конкурентов от Airbus и Boeing

Каталожная стоимость перспективного российского самолета MC-21-300 составит 96,1 млн долл. Такую сумму озвучил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь в интервью изданию "Ведомости". Цены его одноклассников аналогичной вместимости в двухклассной компоновке Boeing 737 MAX-8 (от 162 мест) и Airbus A320neo (от 165 мест) на 15-20% выше — 117,1 млн долл. и 110,6 млн долл. соответственно. Однако производители могут давать существенные скидки от каталожной стоимости самолетов.

По словам главы ОАК, эксплуатация MC-21 будет стоить дешевле примерно на 2 млн долл. ежегодно по сравнению с современными моделями Airbus 320 и Boeing 737. Количество твердых заказов на новый российский авиалайнер уже несколько лет остается на уровне 175 ВС. Но этого количества достаточно для начала серийного выпуска машины, считает топ-менеджер. Производство начнется с 10, 20 и 30 ВС, а к 2025 г. авиастроитель намерен выйти на выпуск 70 самолетов в год. Ранее эту цифру планировалось достичь к 2024 г.

Напомним, что осенью 2017 г. вышел проект указа о реорганизации ОАК, на основании которого компании группы, производящие гражданскую технику, должны консолидироваться на базе производителя MC-21 — корпорации "Иркут" в виде отдельного дочернего предприятия. В него войдут КБ им. А.С. Яковлева, "Иркут", "Гражданские самолеты Сухого", "Аэрокомпозит", "ОАК – центр комплексирования" и "ОАК-капитал". Переход ОАК на единую акцию планируется завершить к концу 2019 г.

Программа технического перевооружения предприятий, которые участвуют в создании MC-21 (Иркутский авиазавод, Ульяновский авиазавод, Воронежское акционерное самолетостроительное общество; ВАСО), потребует приблизительно 100 млрд руб. К концу 2017 г. уже потрачено около 17% общего резерва. Кроме того, правительство РФ выделит средства российским компаниям для создания авиационных сервисных центров по техническому обслуживанию MC-21.

Помимо базового самолета MC-21-300 планируется создать укороченную версию MC-21-200 вместимостью 132 пасс. и удлиненный вариант MC-21-400 на 212 чел. в двухклассной компоновке. Сейчас на сайте корпорации "Иркут" сведений об увеличенной модели нет, т.к. ранее ее разработка



была заморожена. Но Юрий Слюсарь в своем интервью впервые отметил, что теперь удлиненная версия более актуальная, так как современный рынок требует воздушных судов повышенной вместимости. Напомним, что европейский конкурент MC-21-400 – Airbus A321neo уже пришел на рынок России и стран СНГ. Заказы поступили от S7 Airlines ("Сибирь"), "Уральских авиалиний" и казахстанской Air Astana. Всего же к 31 июля 2018 г. получено 1969 заказов на это воздушное судно по всему миру.

В июле этого года к программе летных испытаний MC-21 подключился второй летный прототип. Третий прототип проходит статические испытания в ЦАГИ. На двух первых опытных летных самолетах установлены зарубежные двигатели Pratt & Whitney PW1400G. Вариант MC-21 с российскими двигателями ПД-14 можно будет увидеть в II квартале 2019 г.

Первым эксплуатантом MC-21 должен стать "Аэрофлот", который начнет получать машины с I квартала 2020 г. В ОАК также рассчитывают поставлять MC-21 авиакомпаниям "ИрАэро" и "Азимуту". Ведутся переговоры с "ЮТэйр". Всех этих перевозчиков объединяет то, что сейчас они используют российский 100-местный региональный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ100).

Говоря о создании укороченной версии SSJ 100 на 75 мест (SSJ 75), Юрий Слюсарь рассказал, что ее разработка и испытания могут обойтись в 50 млрд руб. Резервный фонд уже выделил сумму в 6 млрд руб. на развитие SSJ 100, которая включает также затраты на разработку технического предложения и ТЗ на системы самолета SSJ 75, подлежащие импортозамещению.

[\(ATO.Ru\)](#)

Бренд ОАК признан самым быстро растущим в России

Бренд Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) признан международной консалтинговой компанией Brand Finance самым быстро растущим брендом в России. За год он переместился с 32-го на 24-ое место в рейтинге агентства топ-50.

«Объединенная авиастроительная корпорация достигла чрезвычайного роста, так как стоимость бренда ОАК увеличилась на 62% с 2017 года до 38,6 млрд рублей в этом году, сделав корпорацию самым быстро растущим брендом в списке ценных брендов России», – говорится в опубликованном 15 августа сообщении Brand Finance. «ОАК продолжает все больше объединять позиционирование своего бренда с основными партнёрами. В настоящее время публичное акционерное общество ОАК является крупнейшим в мире поставщиком боевых самолетов...», – говорится в сообщении.

[\(ОАК\)](#)

В США уличили Украину в предательстве

Украинская компания «Мотор Сич» вопреки интересам США продала Китаю двигатели для боевых самолетов. Об этом сообщает The Washington Times.



По информации издания, компания заключила контракт, предполагающий поставку 250 двигателей на 380 миллионов долларов, еще в 2016 году. Тогда были поставлены 20 двигателей для учебно-боевых самолетов JL-10.

Бывший советник комитета Сената США по международным отношениям Уильям Трипплетт заявил, что Украина использует деньги американских налогоплательщиков и наносит удар по военно-морскому флоту США. Эксперт international Strategy and Assessment Center Рик Фишер считает, что Вашингтон должен оказать давление на Киев, чтобы заблокировать поставки двигателей.

Учебно-боевой самолет Hongdu JL-10 предназначен для обучения летчиков истребителей поколения 4+ и пятого поколения. Предположительно, JL-10 оснащается двумя двигателями украинского производства: Ивченко Прогресс АИ-222К-25 или Ивченко Прогресс АИ-222К-25Ф с форсажной камерой.

[\(Lenta\)](#)

Новости беспилотной авиации

Ростех разработал дрон для мониторинга в условиях нулевой видимости

Холдинг «Швабе» госкорпорации Ростех разработал дрон ORION-DRONE, оснащенный набором оптического оборудования для мониторинга в видимом, ультрафиолетовом и коротковолновом диапазоне инфракрасного спектра. Благодаря SWIR-камере дрон может вести наблюдение даже в условиях нулевой видимости.

Малогобаритный, легкоуправляемый дрон может быть использован для оценки состояния дорожного покрытия, выявления правонарушений, контроля энергетического оборудования, обнаружения утечки газов, а также в условиях чрезвычайных ситуаций, аварий и стихийных бедствий.

ORION-DRONE оснащен ультрафиолетовой камерой (ULTRA-камера) и камерой коротковолнового инфракрасного диапазона спектра (SWIR-камера), видеотрансляция с которых передается на монитор пилота, с возможностью переключения между камерами с пульта управления. Главным преимуществом дрона является наличие SWIR-камеры, которая принимает излучение, исходящее не от самих объектов, а отраженное ими, с высокой степенью детализации.

«Дрон передает сигнал в режиме реального времени на расстоянии до 10 км. Скорость его полета составляет 100 километров в час. Время работы на одной подзарядке – около часа, что позволяет проводить мониторинг на значительном удалении от пункта управления. Основное преимущество дрона – его уникальная оптика, которая позволяет вести наблюдение в условиях сильного тумана, задымления, дождя или снегопада. При этом стоимость нашей продукции ниже зарубежных аналогов примерно на 20%. Мы видим высокий потенциал у этой разработки как на российском, так и на внешнем рынках», - отметила директор по коммуникациям госкорпорации Ростех Екатерина Баранова.



Благодаря возможности зависания и приближения к необходимому объекту, ORION-DRONE получает наиболее точные данные об исследуемых объектах, а установленные инфракрасные и ультрафиолетовые камеры позволяют осуществлять круглосуточное наблюдение при любых погодных и климатических условиях.

ORION-DRONE не требует специально подготовленной площадки для запуска. При потере сигнала от оператора дрон автоматически возвращается на точку взлета. Оригинальная система складных лучей и быстросъемное крепление подвешенного оборудования обеспечивают удобство перевозки и компактное хранение.

«Дроны активно применяются в гражданском секторе, в том числе службами МЧС. Речь идет о поисково-спасательных операциях, работах на местах стихийных бедствий – везде, где требуется найти объекты, в силу обстоятельств невидимые нашему глазу. Отмечу, что камерам «Швабе» находят применение и в других областях человеческой деятельности – например, в медицине и строительстве», – сказал первый заместитель генерального директора по НИОКР и инновационному развитию холдинга «Швабе» Сергей Попов.

CNews.ru

Группа "Кронштадт" показала в действии технологию мониторинга леса с помощью БЛА

Дистанционная система мониторинга и аэрофотосъемки для лесного комплекса с применением беспилотных летательных аппаратов была представлена на IV Чемпионате России "Лесоруб XXI века".

Пилотный проект разработан Группой "Кронштадт" совместно с партнерами Segezha Group. Геоинформационная система на основе данных с беспилотников позволит специалистам лесного сектора получать достоверную и актуальную информацию о сырьевых ресурсах с помощью авиа-фото- и космической съемки, а также определять перспективные направления строительства лесных дорог и по-новому управлять лесозаготовительной техникой.

БЛА нового поколения, взлетевшие в ходе проведения конкурса с объединенного стенда Группы "Кронштадт" и Segezha Group, оснащены видеокамерой и тепловизионным оборудованием. При необходимости полезную нагрузку беспилотника можно модифицировать фотокамерой, 3D-камерой облика, мультиспектральной камерой и системой воздушного лазерного сканирования LIDAR.

С помощью геоинформационной системы возможно патрулировать территорию, проводить фотограмметрические измерения, точно планировать лесные угодья, вести оперативное и эффективное внутреннее планирование, а также решать расчетные задачи любой сложности и специфики.

Segezha Group оценивает новейшую разработку "Кронштадта" как масштабируемый облачный сервис с готовыми desktop-решениями для картографов и геопортальными решениями. На геопортал будут поступать данные с GPS-навигаторов и датчиков, установленных на лесовозах, форвардерах и харвестерах - машинах для рубки леса.

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

13 – 20 августа 2018 г.



Таким образом, создается полная картина: где идет заготовка, сколько получено древесины и куда она вывозится, - все это дает возможность качественно управлять бизнесом в режиме реального времени.

([Кронштадт](#))