



Анонсы главных новостей:

- Американские морпехи получают новые ударные вертолеты AH-1Z
- Воздушным экскурсиям прописали правила
- Индия закупит 135 вертолетов для своих ВМС
- Иркутской области необходимо сформировать предложения по реновации вертолетного парка
- КумАПП вновь готовит вертолеты на экспорт
- Минтранс: авиатопливо в 2018 году подорожало на 30%
- ММП имени В. В. Чернышева внедрит аддитивные технологии в производство двигателей ТВ7-117 и ВК-2500
- Новые «зубы» для «Аллигатора»: почему Ка-52К не имеет аналогов в мире
- Постоянного перевозчика для услуг по санавиации в Киренском районе так и не нашли
- Правительство готовит массовое списание старых вертолетов
- Пресс-служба президента Узбекистана показала вертолет Airbus Helicopters H175
- УЗГА и московский бизнесмен создали ООО "УЗГА-Авиационные поршневые двигатели"
- Улан-Удэнский авиазавод поставит ГТЛК 13 вертолетов для санавиации, 9 из них уже переданы
- Штрафы за нарушения для владельцев частных самолетов вырастут в 10 раз
- Юрий Пустовгаров: «Сейчас на военных приходится примерно половина всех собираемых на КВЗ вертолетов»

Новости вертолетных программ

«Вертолеты России» создали новый стандарт модернизации Ми-24

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) разработал новый стандарт модернизации вертолетов типа Ми-24 (Hind, по классификации НАТО). Винтокрылая машина, получившая обозначение Ми-35П, была впервые представлена на международном военно-техническом форуме (МВТФ) "Армия-2018", прошедшем в подмосковной Кубинке в период с 21 по 26 августа.

"С целью сокращения количества вариантов модернизации боевого вертолета Ми-24, холдинг "Вертолеты России" разработал единый стандарт, получивший обозначение Ми-35П. По сути, он представляет собой менее дорогостоящий вариант боевого вертолета Ми-35М", - сообщил ТАСС представитель "Вертолетов России".

Вертолет Ми-35П оснащен прицельной системой ОПС-24Н-1Л, в состав которой входит длинноволновой матричный тепловизор третьего поколения, телевизионная камера и лазерный дальномер. Кокпит модернизированного вертолета оснащен пилотажно-навигационным комплексом КНЭИ-24Э-1 с многофункциональными дисплеями. Цифровая пилотажная система ПКВ-8-35 существенно увеличивает маневренность и стабильность вертолета. "Модернизированный Ми-35П также оснащен улучшенным прицельным комплексом ПрВК-24-2, который позволяет применять



противотанковые управляемые ракеты (ПТУР) 9М120-1 "Атака-ВМ", - сообщил представитель "Вертолетов России".

Модернизированный Ми-35П также оснащен носовой пушечной установкой НППУ-23 с двуствольной автоматической пушкой ГШ-23Л.

Согласно официальным данным "Вертолетов России", дальность модернизированного вертолета Ми-35П составляет 450 км, а динамический потолок - 4500 м. Винтокрылая машина оснащена двумя двигателями ТВ3-117ВМА мощность 2225 л.с. каждый, которые обеспечивают крейсерскую скорость 260 км/ч и максимальную скорость 335 км/ч.

Стоит отметить, что "Вертолеты России" также модернизировали боевой вертолет Ми-35М, который стал способен применять ПТУР 9М127-1 "Вихрь-1".

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» представили на «Армии-2018» обновленный Ми-171Ш

Обновленный военно-транспортный вертолет Ми-171Ш производства Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ) представил холдинг «Вертолеты России» на военно-техническом форуме «Армия-2018», сообщает 27 августа пресс-служба предприятия на своей странице Вконтакте.

Вертолет оснащен двигателями увеличенной мощности, новой несущей системой с применением композитных лопастей, усовершенствованным набором систем защиты вертолета. Расширенные возможности технического оснащения машины демонстрируются на статической стоянке форума.

Военный транспортник Ми-171Ш предназначен для перевозки личного состава, а также груза внутри кабины и на внешней подвеске. Воздушная машина может использоваться для спасательных операций, а также нести вооружение.

Ранее У-УАЗ стал лауреатом конкурса «Авиастроитель года» в номинации «За успехи в выполнении государственного оборонного заказа» за своевременное выполнение гособоронзаказа 2017 года. Министерству обороны РФ были в полном объеме переданы произведенные предприятием вертолеты, оснащенные самым современным оборудованием, которые обеспечивают эффективное выполнение боевых задач.

[\(ИА REGNUM\)](#)

Новые «зубы» для «Аллигатора»: почему Ка-52К не имеет аналогов в мире

Российские вертолеты Ка-52 - единственные в мире винтокрылые машины, вооруженные сверхзвуковыми противокорабельными ракетами, что в совокупности с другими боевыми характеристиками делает их уникальными.

К такому выводу пришли авторы портала Military Watch, подготовившие обзорный материал о Ка-52. Эти вертолеты, также называемые "Аллигатор", несут службу в российской армии с 2011 года, и



конструкторы постоянно наращивают их боевой потенциал, в том числе на основе применения в сирийской кампании.

К примеру, как недавно писала "РГ", в ближайшее время планируется модернизировать гиросtabilизированную оптико-электронную систему (изделие ГОЭС-451). Это позволит повысить эффективность применения противотанковых управляемых ракет. Дальность обнаружения и распознавания бронетехники в телевизионном канале в дневных условиях после модернизации должна составить не менее десяти и восьми километров, тогда как в тепловизионном канале не менее восьми и пяти километров круглосуточно.

Эксперты портала также обратили внимание на то, что "Аллигаторы" морского базирования (Ка-52К), помимо всего прочего, оснащаются ракетами Х-31 и Х-35, тогда как обычно подобное вооружение предназначается для самолетов. Первая ракета развивает скорость до 3,1 Маха и в базовой модификации поражает цели на расстоянии до 110 километров. Х-35 - дозвуковая ракета, однако радиус ее действия достигает 300 километров, что дополняет боевые возможности вертолета.

[\(Российская газета\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

КумАПП вновь готовит вертолеты на экспорт

Планируется, что уже на этой неделе три винтокрылые машины семейства КА-32 отправятся из Башкирии в Турцию.

Эта модель уже зарекомендовала себя в тушении пожаров в горной местности и в условиях высотной городской застройки. Используют её также в гражданской авиации, при аварийно-спасательных работах, грузоперевозках. Компактность и высокую маневренность вертолету обеспечивает соосная схема и отсутствие рулевого винта. К 2025 году на предприятии планируют как минимум вдвое увеличить количество произведённых вертолётов.

[\(ГТРК "Башкортостан"\)](#)

Летчики группы "Беркуты" ожидают поступления в войска вертолетов Ми-28НМ

Летчики единственной в России пилотажной группы "Беркуты", выполняющей полеты на боевых вертолетах, ожидают поступления в войска новых Ми-28НМ, сообщил журналистам начальник исследовательского отдела анализа и предупреждения авиационных происшествий и инцидентов 344-го центра армейской авиации подполковник Александр Воронов.

"Изначально группа "Беркуты" была создана на вертолетах Ми-24. Затем, когда поступили на вооружение вертолеты Ми-28Н, мы постепенно перешли на пилотирование на них. Когда нам поставят Ми-28НМ, перейдем и на эти машины", — сказал Воронов на форуме "Армия-2018".

По его словам, "Беркуты" в своих выступлениях стремятся показать возможности и развитие российской вертолетной техники. "Мы не то чтобы универсалы, но можем выполнять полеты как на Ми-24, Ми-35 и их модификациях, так и на вертолетах Ми-28. Мы хотим показать развитие нашего



российского оружия, а именно вертолетостроения, поэтому мы и перешли на Ми-28", — пояснил Воронов.

Он отметил, что особенность пилотажной группы "Беркуты" в том, что другие пилотажные группы мира выступают на легких вертолетах, а "Беркуты" выполняют пилотаж на строевых тяжелых ударных машинах.

"Это другие взлетные характеристики, которые накладывают определенный отпечаток. Необходимо выдерживать параметры строя, показать именно красоту полета, чтобы вертолеты в воздухе стояли как на жесткой сцепке — вот этого мы добиваемся", — добавил Воронов.

Пилотажная группа "Беркуты" показывала высший групповой и одиночный пилотаж в демонстрационных программах международного военно-технического форума "Армия-2018", который проходит с 21 по 26 августа 2018 года в подмосковном конгрессно-выставочном центре "Патриот", на аэродроме Кубинка и на полигоне Алабино.

[\(РИА Новости\)](#)

Омская область получит 140 млн рублей на развитие санавиации - Минздрав

Омская область получит федеральную поддержку на развитие санитарной авиации для обеспечения медицинской помощью жителей отдаленных районов, сообщил заместитель министра здравоохранения РФ Сергей Краевой.

"Около 140 миллионов рублей будет выделено на развитие санитарной авиации", - сказал С.Краевой журналистам.

Он отметил сложную географию региона, вытянутого с севера на юг, на территориях которого, в том числе удаленных, проживает около 800 тысяч человек.

"Без развития санавиации сделать медицинскую помощь доступной для граждан очень тяжело", - отметил замминистра.

В пресс-службе Минздрава региона агентству "Интерфакс-Сибирь" уточнили, что средства, выделяемые на условиях софинансирования, предназначены на аренду специализированных вертолетов - оплату летных часов.

"Арендуются вертолеты, которые вылетают в отдаленные населенные пункты для оказания специализированной помощи нашими врачами либо на месте, либо при транспортировке пациентов в город, если помощь невозможно оказать на базе центральной районной больницы", - сказала пресс-секретарь министерства Светлана Оспенникова.

По словам С.Краевого, Омская область "очень эффективно использует этот вид помощи".



"За полгода было осуществлено более ста вылетов санитарной авиации, эвакуировано более 130 человек, а это значит 130 спасенных жизней. Это большая работа", - отметил замминистра.

Он также сообщил, что в 2018 году Омской области выделено 34 млн рублей на развитие фельдшерско-акушерских пунктов, 30 млн рублей на закупку мобильных медицинских комплексов для проведения выездных медосмотров, а также 167 млн рублей - на совершенствование детских учреждений здравоохранения.

Средства выделяются в рамках нацпроекта "Здравоохранение", действие которого рассчитано на 2018-2024 годы.

[\(Интерфакс - Россия\)](#)

УЗГА и московский бизнесмен создали ООО "УЗГА-Авиационные поршневые двигатели"

АО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА, входит в госкорпорацию "Оборонпром") совместно с совладельцем московской организации создало дочернюю компанию ООО "УЗГА-Авиационные поршневые двигатели" ("УЗГА-АПД"), говорится в материалах УЗГА.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", предприятие зарегистрировано 24 августа, 51% принадлежит УЗГА, 49% - Александру Шикину, который является совладельцем АО "НПК Взрывобезопасность" (Москва). А.Шикин также назначен руководителем новой компании.

Как сообщил "Интерфаксу" представитель завода, о новом предприятии и планируемой сфере его деятельности будет заявлено на авиавыставке в Геленджике ("Гидроавиасалон-2018", пройдет 6-9 сентября, - "ИФ").

В системе "СПАРК-Интерфакс" основным видом деятельности "УЗГА-АПД" указаны "научные исследования и разработки в области естественных и технических наук".

АО "Уральский завод гражданской авиации" является одним из крупнейших авиаремонтных предприятий в РФ. Основные виды деятельности - ремонт авиационных газотурбинных двигателей и их агрегатов, главных редукторов, газовых авиационных приводных двигателей. В 2015 году УЗГА начал серийный выпуск американских вертолетов Bell, в 2018 году - самолетов L-410. В настоящее время УЗГА ведет строительство цехов в особой экономической зоне "Титановая долина" под выпуск L-410, ввод новых мощностей планирует осенью 2018 года.

НПК "Взрывобезопасность", по данным ее сайта, специализируется на производстве огнезащитных материалов, в том числе для металлоконструкций, составов, конструктивных систем, а также огнезащитных красок.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)



Постоянного перевозчика для услуг по санавиации в Киренском районе так и не нашли

Конкурсная процедура по выбору авиаперевозчика с базой в Киренске для оказания медпомощи жителям отдаленных районов Иркутской области не состоялась. Для участия в аукционе не было подано ни одной заявки, сообщил директор Иркутского областного центра медицины катастроф Виктор Бучинский.

По информации пресс-службы регионального Минздрава, в марте 2018 года для обеспечения вылетов авиационно-медицинских бригад с целью своевременного оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных и отдаленных районах Приангарья, Иркутский областной центр медицины катастроф начал проведение конкурсных процедур по выбору авиакомпании - поставщика авиационных услуг. Одним из условий стали места базирования воздушных судов в аэропортах Иркутска, Киренска и Нижнеудинска, где расположены его структурные подразделения.

Однако, напомним, ООО "Авиакомпания "Скол", с которой Иркутский областной центр медицины катастроф расторг контракт на оказание авиационных услуг из-за недобросовестного его выполнения со стороны исполнителя, подало жалобу в УФАС по Иркутской области на действия предприятия. Жалоба была признана частично обоснованной, а электронный аукцион аннулирован. По мнению регионального УФАС, включение в один электронный аукцион оказания авиационных услуг сразу в трех зонах с установлением требования о месте базирования воздушных судов в аэропортах трех городов ограничивает доступ к участию в конкурсе, тем самым нарушая действующее законодательство.

- Этот факт стал подтверждением того, что закупка авиационной услуги одновременно по местам базирования воздушных судов в трех городах Иркутской области наиболее целесообразна для деятельности санитарной авиации региона и обеспечивает эффективность ее работы, - сообщают в Минздраве Приангарья.

К слову, Арбитражный суд Иркутской области, куда обратился Иркутский облцентр медицины катастроф, не усмотрел противоречий действующему законодательству в конкурсе на три места базирования санавиации. Эта информация была направлена министром здравоохранения региона Олегом Ярошенко руководителю УФАС по Иркутской области Александру Кулишу.

В период проведения конкурсных процедур вылеты авиационно-медицинских бригад осуществляются региональной авиакомпанией по разовым контрактам. Ситуация по обеспечению своевременного оказания экстренной медицинской помощи с применением санитарной авиации жителям региона находится на особом контроле правительства и министерства здравоохранения Иркутской области.

С начала года Иркутским областным центром медицины катастроф выполнено 225 вылетов, эвакуированы 352 человека, в том числе 145 детей (из них 100 в возрасте до года).

[\(Телеинформ\)](#)



Летающая броня: почему новый вертолет для ВДВ назвали боевой машиной

Новый вертолет для российских десантников военные и конструкторы рассматривают не столько как летательный аппарат, сколько как летающую "боевую машину десанта". Об истории подобного подхода к созданию авиатехники - в материале портала iz.ru.

"В рамках рабочей группы с ВДВ сформированы технические требования на "вертолетную боевую машину десанта". Эта машина на восемь десантников, практически БМД, только в воздухе, со всеми возможностями взлета и посадки, в том числе в высокогорных условиях", - заявил на форуме "Армия-2018" исполнительный директор Московского вертолетного завода имени Миля Сергей Романенко.

По его словам, опытно-конструкторские работы по машине будут начаты в 2019 году с тем, чтобы к 2026 году передать военным первые образцы в опытную эксплуатацию.

Возвращение в СССР

Как бы ни шокирующе выглядела на первый взгляд постановка задачи - создание летающей бронетехники, - она имеет право на существование. Более того, такая концепция всерьез рассматривалась в СССР.

Началось все с Ми-24, который по исходной концепции должен был доставлять десантников на поле боя и нести ударное вооружение для их поддержки. Однако в итоге вертолет, хотя и именуется до сих пор транспортно-боевым, стали использовать только как машину огневой поддержки.

В США сходные взгляды на вертолетную технику, широко распространившуюся еще во времена вьетнамской войны, привели к созданию UH-60 Blackhawk, который, несмотря на комплекс ударного вооружения, не имеет бронирования и не может использоваться как штурмовик.

В СССР сложилась двойная схема применения десантников. "Стратегический" десант, выбрасываемый с парашютами вместе с техникой с транспортных самолетов, относился к ВДВ и входил в центральное подчинение. Но параллельно были созданы десантно-штурмовые части, подчиненные военным округам.

Они предназначались для "вертикального охвата": тактических вертолетных десантов сравнительно неглубоко от линии соприкосновения войск с целью дезорганизации ближнего тыла противника. Под них в том числе в 1980-е годы строилась и новая тактика "оперативных маневренных групп" (отдельных армейских корпусов), в наступательных операциях которых подвижные механизированные бригады с расчлененными боевыми порядками сочетались с десантно-штурмовыми полками.

И уже в 1980-х военные и конструкторы СССР пошли дальше: летающая БМП (БМД) для таких частей должна быть одновременно и средством огневой поддержки десанта, и защищенным транспортом.

"Бэха" с винтом



В 1983 году было выдано задание на Ми-24 нового поколения - "вертолетную БМП" (ВБМП) с учетом решений, полученных при проектировании вертолета-штурмовика Ми-28. Получилась 12-тонная машина классической компоновки с несущим и рулевым винтами, с мощным пушечно-пулеметным вооружением и узлами подвески для противотанковых и неуправляемых ракет. На борту размещались экипаж (два человека) и восемь десантников либо восемь носилок с ранеными.

Но вертолет военные забраковали. В результате в 1985 году началось проектирование следующей машины - Ми-42 с гораздо большим коэффициентом новизны. Чего стоила одна только струйная система путевого управления типа NOTAR (без хвостового рулевого винта): в хвостовой балке вертолета (необычно толстой из-за этого на вид) была установлена мощная вентиляторная система, выбрасывавшая воздух из системы сопел с дефлекторами и тем самым компенсирующая вращающий момент несущего винта.

Это же решение помогло достичь и другого требования технического задания: выброс воздуха создавал дополнительный импульс, что позволяло по расчетам достичь скорости 380-400 км/ч (у Ми-40 - не более 300-320 км/ч). Заодно отсутствие хвостового руля повысило безопасность десанта при действиях возле машины с работающим двигателем - а с учетом тактики применения этой техники десантники постоянно проводили много времени у вертолета.

Именно избыточная инновационность эту машину и сгубила - наряду с противоречивыми требованиями военных. Те пытались создать бронированный воздушный транспорт с вооружением, пилотажно-прицельным комплексом и тактическими свойствами Ми-28, да еще и чтобы она питалась стандартной общевоинской соляжкой, а управляться с ней могли и призывные сержанты второго года службы. В конце концов пришлось отказаться от NOTAR и сделать более консервативный фенестрон (рулевой винт в кольцевом канале киле).

К 1992 году и этот проект похоронили с резолюцией "создать вертолет в строгом соответствии с техническим заданием заказчика при имеющемся в нашей стране техническом уровне развития технологии и приборостроения не удастся". После чего довольно долго пытались реанимировать Ми-40 на новых технологиях - в частности, с оснащением наддулочной РЛС и новой авионикой.

Однако идея вертолетной БМП на платформе Ми-28 не умирала все эти годы, регулярно появляясь в публикациях, касающихся перспективного облика десантно-штурмовых частей.

Владимир Шаманов, командовавший ВДВ в 2009-2016 годах, неоднократно возвращался к этой теме. Так, в 2013 году он заявил, что ведется работа над обликом новой боевой машины десанта. По его словам, это должен был быть "винтокрылый средний вертолет с мощным комплексом вооружения, способный совершать боевые броски от 10 до 70 км, что позволит значительно повысить маневренность подразделений". Машина также должна будет иметь складывающиеся лопасти винта и, по требованиям технического задания, отличаться дешевизной и простотой в эксплуатации.

Повышения требований к мобильности войсковых группировок и высокий темп современных операций по-прежнему возвращают военных к этому экзотическому на первый взгляд боевому средству.

[\(Известия\)](#)

Юрий Пустовгаров: «Сейчас на военных приходится примерно половина всех собираемых на КВЗ вертолетов»

Завершившийся накануне в подмосковной Кубинке Международный форум «Армия-2018» оставил двойное впечатление: с одной стороны, Минобороны РФ подписало на предстоящие несколько лет госконтракты на 132 млрд с федеральными холдингами, а с другой стороны, татарстанские предприятия как бы остались где-то в стороне от перспективных проектов. Есть ли у КВЗ перспективы на увеличение контрактов с Минобороны РФ? Об этом — в интервью с управляющим директором «Казанского вертолетного завода» Юрием Пустовгаровым.



«Вторая новинка — полицейский «Ансат»

— Юрий Леонидович, что нового вы привезли для показа военным?

— Мы демонстрируем известные и надежные вертолеты Ми-17, но уже в новом облике. Модель Ми-17В-5 — это новая экспортная модификация, которая изготовлена в соответствии с требованиями инозаказчиков. Она обладает композитными лопастями, Х-образным винтом управления и оборудована современными навигационными системами, которые позволяют летать ночью и защищаться от ракет. На сегодняшний день КВЗ, входящим в холдинг «Вертолеты России», выпущено более 11 тысяч вертолетов этого семейства. И вторая новинка — полицейский «Ансат». Он предназначен для патрулирования и охраны местности. В отличие от предшествующих модификаций, он оборудован различными приспособлениями, помогающими работать в комплексе по охране правопорядка и выполнять спасательные функции.



Могут сказать, что в этом году КВЗ досрочно передал Минобороны России очередную партию из пяти военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5 с новейшим комплексом бортовой обороны в рамках государственного оборонного заказа. Техника успешно прошла необходимые испытания и была принята военным представительством Минобороны России. Машины под управлением экипажей вертолетчиков уже прибыли в места своего постоянного дислоцирования и приступили к выполнению задач по предназначению. На этих вертолетах установлена новая система создания пассивных помех. Также подготовлены места под установку бортового комплекса обороны, обеспечивающего защиту вертолета от применения по нему ракет с головками самонаведения в инфракрасном диапазоне излучения. Военно-транспортный вертолет Ми-8МТВ-5-1 — новая версия вертолета Ми-8МТВ-5, усовершенствованного с учетом опыта боевого применения моделей этого семейства. В этом году запланированы поставки еще нескольких партий вертолетов, которые находятся на разных стадиях производства. В соответствии с гособоронзаказом 2018 года холдинг «Вертолеты России» рассчитывает поставить около новые вертолеты, в том числе воздушные суда типа Ми-8.

— *Нужны ли еще «Ансаты» военному ведомству?*

— Для Минобороны РФ мы поставляем учебные «Ансаты» для обучения пилотов. Уже на сегодня летает и находится на вооружении 50 машин. В учебном центре Министерства обороны на них летают курсанты, машины имеют хороший налет, наработку часов, и все хвалят этот вертолет.

«Это страшная военная тайна»

— *В конце этого года КВЗ должен представить опытный образец тяжелого вертолета Ми-38...*

— Нет, мы должны начать сертификационные полеты, и мы их начнем.

— *Тогда в какой стадии находится эта подготовительная работа?*

— Это страшная военная тайна (смеется). Ну, смотрите! Когда выкатывается первая серийная машина, тогда из этого делается шоу. А эта — в работе. Над ней еще работать и работать. Поэтому из этого шоу точно не будет никакого.

— *В каком объеме Минобороны загружает КВЗ?*

— В настоящее время на военных приходится примерно половина всех собираемых на КВЗ вертолетов. Остальное производится по экспортным контрактам. Я считаю, что 50 на 50 — это идеальное соотношение для финансовой устойчивости предприятия.

— *Можно ли говорить о том, что в будущем заказы военных увеличатся с учетом поставок Ми-38?*



— У нас есть хороший план, который связан с Ми-38 и «Ансатом». Но для устойчивости надо стоять на двух ногах, а не на одной ноге. Было бы идеально, если бы было 50 на 50. Мы будем стараться придерживаться этой линии.

— *Росавиация обсуждает с руководителями летных училищ возможность обновления парка устаревших Ми-8 поставками легких вертолетов «Ансат»...*

— Первый раз слышу, что этим занимается Росавиация. Подобные переговоры — это наша компетенция, и мы ведем их не только с училищами, но также с высшими учебными заведениями и с учебными центрами.

Сейчас рождается большая группировка медицинских «Ансатов». Их количество будет настолько большим, что на них на сегодня просто пилотов нет. Возникает вопрос обучения пилотированию. Для этого нам придется в ближайший год очень сильно напрячься и создать фактически заново учебный центр. Нужно создавать и тренажеры, и системы поддержки эксплуатации. И вполне возможно, что в рамках программы развития санитарной авиации будет заключен ряд соглашений с эксплуатантами и с кем-то из гражданских авиационных заведений. Знаю, что эта работа идет. Это будет обязательно. Без этого вертолет не сможет жить.

— *Удалось ли оптимизировать стоимость вертолета «Ансат»?*

— Сейчас работа по оптимизации в самом разгаре.

«Знают только два человека: один — там, один — здесь»

— *В связи с программой медицинских «Ансатов» обсуждалось участие 34 регионов РФ и предполагалось, что увеличится количество регионов, и, соответственно, КВЗ получит возможность увеличить производство...*

— Не обсуждалось. Речь идет только о формировании этой программы, первичные документы выпущены, поручения даны, на 34 региона еще окончательных документов нет. Есть только документ, устанавливающий, кто будет эту функцию выполнять. Сейчас идет подготовка экономических и финансовых решений о запуске этой программы. Эта программа будет идти как минимум 2—3 года. Потом она должна иметь продолжение. Мы надеемся на то, что на 5—6 лет будем иметь твердый заказ по этой программе.

— *Хотелось бы задать еще один «секретный» вопрос. Сейчас общались с вашими индийскими коллегами (речь идет о ведущей индийской авиастроительной корпорации Hindustan Aeronautics Limited («Хиндустан Аэронотикс», — прим. авт.), HAL экспонировала на выставке несколько макетов собственных вертолетов. Представители рассказали, что к 15 сентября Минобороны Индии должна быть согласована цена контракта с Россией.*

— Здесь нет индийских коллег, с которыми можно это обсуждать.



— Значит, это те, кто знает...

— Никто не знает. Знают только два человека: один — там, один — здесь. Но когда они встретятся....

— А по поводу 15 сентября вы что-то скажете?

— Абсолютно непонятная дата, ни к чему не привязана. Следующая дата — смотрите, когда будут большие визиты... Как мне известно, 15 сентября никто ни к кому не едет в гости.

— Когда КВЗ выйдет из режима неполной рабочей недели? Вот Улан-Удэнский авиазавод работает в полную силу. А вы почему нет?

— Согласно подписанному мной приказу, в сентябре мы перейдем на полную рабочую неделю. Приезжайте на завод в пятницу — вы увидите, что наша стоянка забита машинами: режим неполной рабочей недели коснулся далеко не всех сотрудников. А в конце года придется и по 7 дней в неделю работать.

[\(Реальное время\)](#)

Сотрудники У-УАЗ отмечены наградами различного уровня

Более 120 работников Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) за высокие достижения в производственной деятельности награждены почетными грамотами и отмечены благодарностями федерального, республиканского, городского, районного масштаба, а также предприятия. На торжественном собрании чувствовали конструкторов, технологов, рабочих предприятия, внесших неоценимый вклад в развитие отечественного вертолетостроения и военно-технического сотрудничества.



«За достижениями предприятия стоят упорный труд и творческий поиск заводчан, благодаря которым со ступеней сходят винтокрылые машины, идет модернизация производства и продукции. Впереди у нас сложные и интересные задачи по реализации перспективных проектов по выпуску вертолетов Ка-226Т, самолетов «Байкал» для региональной авиации, легкого вертолета VRT500. Только слаженные действия единой команды, когда каждый работает на конечный результат и высокие показатели предприятия, обеспечивают прорывные решения, от которых зависит наше будущее», — отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Медаль федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству «За отличие» вручена заместителю главного инженера И. А. Асанову, начальнику цеха окончательной сборки А. О. Кучуку — знак отличия «За заслуги в области военно-технического сотрудничества». Грамотами и благодарностями этой федеральной службы отмечен труд начальника производства В. С. Трифонова, оператора станков с программным управлением А. В. Конова, производственного мастера завода



агрегатной сборки Е. К. Мордвиновой, которая по итогам 2017 года была признана лучшим мастером предприятия, получила звание «Гордость завода».

На мероприятии вручили почетные грамоты регионального отделения Союза машиностроителей России. 10 сотрудников У-УАЗ за высокий профессионализм отмечены почетными грамотами Министерства промышленности и торговли Республики Бурятия. 15 сотрудников были отмечены почетными грамотами администрации г. Улан-Удэ и Железнодорожного района города.

На торжественных собраниях в подразделениях предприятия прошли церемонии награждения за высокие показатели и добросовестный труд передовиков производства, отмеченных грамотами и благодарностями предприятия.

[\(У-УАЗ\)](#)

ММП имени В. В. Чернышева внедрит аддитивные технологии в производство двигателей ТВ7-117 и ВК-2500

АО «ММП имени В. В. Чернышева» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) будет применять аддитивные технологии (АТ) при производстве компрессоров авиационных двигателей семейства ТВ7-117 и ВК-2500.

Двигатели ВК-2500 предназначены для большинства вертолетов «Ми» и «Ка». Семейство ТВ7-117 включает в себя турбовальный двигатель ТВ7-117В (устанавливается на вертолет Ми-38) и самолетные турбовинтовые двигатели ТВ7-117С/СМ/СТ. ТВ7-117СТ станет силовой установкой регионального авиалайнера Ил-114-300 и легкого военно-транспортного самолета Ил-112В.

Аддитивные технологии — одно из наиболее динамично развивающихся направлений «цифрового» производства, которое позволяет применить новый подход к созданию изделия, сократить количество деталей конструкции и их стоимость. Освоение АТ консолидированно ведется на всех предприятиях ОДК.

На базе АО «ММП имени В. В. Чернышева» холдингами авиационного кластера Ростеха — АО «ОДК», АО «Вертолеты России», АО «Технодинамика» и АО «КРЭТ» — создается Центр аддитивных технологий (ЦАТ). Главной задачей центра станет внедрение промышленной 3D-печати в высокотехнологичных отраслях промышленности России. ЦАТ будет оказывать заказчикам полный спектр услуг: от разработки конструкции, до серийного производства и сертификации продукции. Общий объем производства составит 25 тонн металлического порошка в год.

«В первую очередь ЦАТ должен освоить применение двух базовых технологий: селективное послойное сплавление лазером металлического порошка и прямое лазерное нанесение порошка в место построения детали, — говорит генеральный директор АО «ЦАТ» — главный инженер АО «ММП имени В.В.Чернышева» Владислав Кочкуров. — В строй введена первая опытная установка, мы проводим отработку технологии и обучение специалистов. Уже сейчас мы получаем с рынка предложения о сотрудничестве».



При этом работы будут проводиться как в интересах различных промышленных организаций, так и для самого ММП имени В. В. Чернышева.

«ЦАТ способен производить детали аддитивным способом в интересах серийного производства завода. Использование аддитивных технологий позволит технологически изменить производство деталей двигателей, — уверен Владислав Кочкуров. — Для авиации аддитивные технологии в первую очередь будут полезны при изготовлении компрессоров двигателей семейства ТВ7-117 и ВК-2500 — как раз сейчас «ММП имени В.В.Чернышева» создает центр специализации в рамках производства этих типов ДСЕ. Взаимодействие ЦАТ и ММП имени В.В.Чернышева также будет полезно с точки зрения профессионального развития сотрудников предприятия, которые смогут работать в тесном контакте со специалистами ЦАТ».

[\(ОДК\)](#)

ААК «Прогресс»: авиапрому нужен единый центр по работе с персоналом

Заместитель управляющего директора по управлению персоналом ААК «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина (Приморский край, г. Арсеньев) Евгений Макаров рассказал о том, как выстроена система обеспечения предприятия квалифицированными кадрами.

На круглом столе, посвящённом подготовке кадров для авиационной промышленности, которые состоялся в ходе IV съезда авиапроизводителей России, он выступил с докладом «Мониторинг потребности предприятия в рабочих и специалистах. Организация обеспечения предприятия компетентным персоналом».

«Успешность комплектования штата необходимым персоналом во многом зависит от предварительной подготовки, и в частности, определения необходимой потребности в персонале. Для этого в ПАО ААК «Прогресс» действует система непрерывного мониторинга фактической численности персонала, а также потребности в персонале. В зависимости от заключенных контрактов, учитывая технико-экономические факторы, планово-экономический отдел предприятия регулярно осуществляет производственное планирование и определяет объёмы для каждого направления производства и сервисного обслуживания. Стандартно планирование численности проводится ежегодно и ежеквартально, а также при корректировке объёмов производства», — рассказал Евгений Макаров.

Кроме того, для получения полной и достоверной информации службой управления персоналом о реальной потребности в кадрах ежегодно проводится сбор заявок на необходимый персонал от структурных подразделений. На основании расчётов численности и поданных заявок, а также учитывая бюджетные лимиты и социальные факторы, служба управления персоналом формирует и корректирует план по подбору персонала. Помимо этого, служба управления персоналом совместно с заинтересованными подразделениями проводит мониторинг текучести и движения персонала с целью оперативного заполнения возникающих вакансий.

Постоянная работа ведется и с собственным учебным центром предприятия. Он ведёт подготовку и переподготовку персонала как своими силами, так и с помощью сторонних учебных заведений, по



широкому спектру направлений, начиная от рабочих специальностей и заканчивая полноценным высшим образованием. Между службой управления персоналом и учебным центром осуществляется непрерывный обмен данными о потребности в подготовке, структуре и численности персонала, об обученном, аттестованном персонале, персонале, получившем вторую профессию и о включении в кадровый резерв. Такая система мониторинга позволяет получить полную информацию о реальной потребности в персонале и повышает качество подбора и расстановки персонала.

Неизменное внимание уделяется работе по трудоустройству молодых специалистов – выпускников учебных заведений, впервые поступающих на работу по полученной специальности. Каждый год «Прогресс» привлекает выпускников профильных направлений подготовки – техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей, техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов, самолёто- и вертолётостроение, металлургия, технология электрохимических производств, приборостроение и т. д., в том числе из других регионов. Таким образом, на предприятии развиваются профессиональные компетенции из разных областей инженерного знания, формируется кадровый резерв, снижается средний возраст работников. На предприятии ежегодно совмещают работу с учёбой более тридцати студентов Арсеньевского филиала ДВФУ.

Евгений Макаров рассказал также о том, что рабочие кадры «Прогресс» привлекает под конкретные проекты по договорам о предоставлении труда персонала. Например, в 2017 году такие договоры заключались с предприятиями, входящими в холдинг «Вертолёты России». В итоге «Прогресс» не только смог в короткий срок получить персонал требуемой квалификации, но и оказал содействие предприятиям «Вертолётов России» по сохранению их кадрового потенциала в период сниженной загрузки производства.

В завершение своего доклада Евгений Макаров подробнее остановился на рисках, возникающих в процессе работы по комплектованию предприятия персоналом, особенно в ситуации, когда территориальный аспект играет большую роль. При подписании крупных контрактов возникает единовременная потребность в большом количестве квалифицированного персонала, при ограниченных временных и материальных ресурсах на подбор. Так, например, территориальная отдаленность предприятия не позволяет оперативно организовать мероприятия по релокации кандидатов. Кроме того, социально-экономические условия города и региона не очень привлекают кандидатов из других регионов для переезда на постоянное место жительства. Также регион испытывает недостаток учебных заведений, осуществляющих подготовку по профильным специальностям предприятия.

Евгений Макаров предложил один из вариантов действий в такой ситуации – создание единого центра по работе с персоналом, где будут сосредоточены все HR-компетенции, необходимые в авиастроительной отрасли.

«Централизация даже одной функции, такой как подбор персонала, позволит значительно оптимизировать нагрузку на кадровые службы предприятий-авиапроизводителей и увеличить качественные показатели работы HR-функций», – заключил эксперт.

[\(ЦЭРС\)](#)



Санитарная авиация доставила более 90 пациентов с тяжелыми диагнозами из районов в Петрозаводск

За последние несколько дней четверо пациентов доставлено из районов республики в учреждения здравоохранения Петрозаводска посредством санитарной авиации, сообщает Минздрав Карелии.

Накануне из Пудожской центральной районной больницы в Республиканскую больницу им. В.А. Баранова на вертолете санавиации доставили женщину 38 лет с осложненным аппендицитом. В тот же день в Республиканскую больницу госпитализировали женщину 74 лет из Суоярви с тяжелым легочным заболеванием. Из Сегежи привезли девочку 8 лет с диагнозом разлитой перитонит, которая была прооперирована в Детской республиканской больнице. Мужчину 49 лет из Пудожа с ишемической болезнью сердца, инфарктом миокарда госпитализировали в республиканскую больницу.

С начала года специалистами санитарной авиации совершено более 70 вылетов, более 90 больных получили экстренную медицинскую помощь, в том числе двое - в клиниках за пределами Карелии.
([Республика Карелия](#))

14 приморцев спасла санитарная авиация в августе

Санитарная авиация продолжает нести службу в Приморье. В августе специалисты краевого центра медицины катастроф (ЦМК) совершили 14 санитарных вылетов, в четырех случаях врачи ЦМК провели операции на месте из-за невозможности транспортировать пациентов по состоянию здоровья.

Как сообщили в департаменте здравоохранения, география полетов в последний летний месяц стала обширной.

"Несколько раз эвакуировались пациенты из Дальнереченска и Дальнегорска, тяжелые пациенты доставлялись из отдаленных поселков - Амгу, Светлая, Пластун", - сообщил представитель центра медицины катастроф Дмитрий Бондарчук.

Четыре раза специалисты центра вылетали на помощь детям.

"Из Дальнегорска на вертолете в краевую больницу №2 были доставлены две годовалые девочки-близняшки. Годовалому малышу из Находки наши специалисты выполнили операцию на месте, удалено инородное тело из дыхательных путей. Транспортировка не потребовалась. А вот 8-месячный малыш из Спасска-Дальнего, выпавший из окна, был проконсультирован на месте. Пока операция невозможна по тяжести состояния", - сообщили медицинские спасатели.

В ведомстве отмечают, что этим летом страшная статистика падения из окон детей продолжилась.

"С начала лета наши специалисты выезжали на подобные случаи четыре раза", - сообщил Дмитрий Бондарчук.



Неутешительной остается и статистика по ожогам. Меры безопасности при обращении с огнем не соблюдают как дети, так и взрослые.

"Ежемесячно в ожоговое отделение Дальневосточного окружного медицинского центра Федерального медико-биологического агентства доставляются пациенты со всего Приморья. Здесь мы работаем в тесном сотрудничестве с коллегами из федеральной клиники", - отметили в ЦМК.

Напомним, санитарная авиация работает в Приморье с февраля 2016 года. За это время эвакуировано более 617 пациентов, из них 176 - дети. С 2015 года, когда специалисты Центра медицины катастроф еще арендовали вертолет для вылетов, произошло увеличение числа полетов с 25 вылетов до 650 в 2018 году.

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

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

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



Иркутской области необходимо сформировать предложения по реновации вертолетного парка

Иркутской области необходимо сформировать предложения по развитию транспортной доступности северных территорий для привлечения государственной поддержки.

Об этом сегодня, 30 августа, заявил советник генерального директора Госкорпорации "Ростех" Сергей Сокол по итогам совещания, которое состоялось в аэропорту поселка Мама. В нем также принял участие мэр Мамско-Чуйского района Александр Сергей.

По словам Сергея Сокола, холдинг "Вертолеты России", входящий в Ростех, и ВЭБ-Лизинг в ближайшее время планируют реализовать комплекс программ по реновации вертолетного парка Дальнего Востока. И Приангарью также необходимо использовать такую возможность.

Он отметил, что в регионе важно создать систему поддержки социально значимых вертолетных перевозок и подготовить предложения по формированию маршрутов, обновлению вертолетного парка, требованиям к технике, расчету тарифов и условий их льготного финансирования.

- В области есть районы и населенные пункты - Ербогачен, Бодайбо, Мама и другие, для которых воздушный транспорт просто незаменим. Президент Владимир Путин неоднократно отмечал, что надо создавать условия, чтобы люди в любом регионе Российской Федерации чувствовали, что они живут в единой стране. Для этих территорий значение воздушного транспорта нельзя переоценить, особенно когда дело касается медицинской помощи, подчеркнул Сергей Сокол.

[\(Байкал 24\)](#)

Борзая «газель». Под мостом в Питере лихачил «клон» вертолёт погибшего олигарха

Росавиация (ФАВТ) собирается привлечь ФСБ и МВД к проверкам частных вертолётов и свидетельств пилотов-любителей после того, как вертолёт-нелегал пролетел под мостом в Питере. Эксперты посчитали, что при столкновении с ним могло произойти его обрушение.

В распоряжении Лайфа оказались первые результаты расследования инцидента в небе, который устроил в начале августа питерский бизнесмен Евгений Кузовлев. Сначала он напугал отдыхающих в парке 300-летия Санкт-Петербурга, зависнув на малой высоте на своём вертолёте Gazelle, а потом пролетел под вантами Петровского моста близ "Зенит-арены". У него нашли просроченное свидетельство пилота, а сам вертолёт оказался "призраком". Как выяснилось, клонируют не только автомобили, но и вертолёты: его нет в реестре воздушных судов, а номера были скопированы с аналогичного геликоптера, принадлежавшего разбившемуся в авиакатастрофе миллионеру Артёму Васильеву.

Вечером 10 августа отдыхающие в парке 300-летия Санкт-Петербурга изрядно перепугались, услышав совсем рядом приближающийся рокот вертолётных лопастей. Казалось, что машина готова разбиться — так близко от гуляющих она оказалась. Бордовый вертолёт Gazelle завис на несколько тревожных секунд прямо над их головами, а потом рванул в сторону "Зенит-арены" и вантового моста. Как потом



зафиксировали дорожные камеры, машина пролетела между опорами. Расстояние от полотна моста до воды было всего 25 метров.

Скелеты в ангаре

Вертолётом управлял 39-летний бизнесмен Евгений Кузовлев. В реестре юрлиц есть только один уроженец Петербурга, чьё имя совпадает с именем пилота. Кузовлев (или его полный тезка) к 2017-му избавился от основных активов, но раньше управлял несколькими компаниями по обработке металла и торговал ломом.

Согласно диспетчерским записям, с которыми ознакомился Лайф, в 17:10 Кузовлев вылетел с аэродрома Бычье поле, что находится на острове Котлин, Кронштадт. Уже через десять минут он завис над группой отдыхающих в парке — там шло массовое развлекательное мероприятие. После этого круто развернулся, увеличил скорость и направил машину прямо под опоры моста. На высоте 10–15 метров от воды Кузовлев пролетел под дорожным полотном Петровского моста, попав на камеры видеонаблюдения. В 18:10 он вернулся на аэродром.

Когда видео с его лихачествами разошлось по Сети, Кузовлев, видимо, забеспокоился. 12 августа он вылетел с Бычьего поля на аэродром в Гостилицах (Ленобласть), где стоит его ангар. При этом диспетчерам он сообщил, что летит на посадочную площадку Манушкино.

В тот же день, заправившись, Евгений на вертолёте покинул Гостилицы. До сих пор (на момент подготовки заметки) ни силовики, ни эксперты Росавиации вертолёт лихача не нашли. Как указано в отчёте, бизнесмен при личной встрече наотрез отказался выдать местоположение машины.

Росавиация пробила пилота и его машину по базам. Выяснилось, что Кузовлев вообще не имел права управлять Gazelle — его свидетельство закончилось в 2013-м, да и обучался он не на этом типе вертолётов, а на Robinson. Более того, машины с таким бортовым номером вообще никогда не существовало. Зато в ангаре Кузовлева обнаружился близнец "газели" — точно такой же французский вертолёт, но частично разобранный. Его бортовой номер только на одну цифру отличался от нарисованного на борту первой "газели". Это позволило экспертам предположить, что Кузовлев летал на "клоне" — машине с недействительными регистрационными данными и бумагами, оформленными на другой вертолёт.

Но участников расследования ждала ещё одна неожиданная деталь. Разобранный вертолёт, найденный в ангаре, принадлежал директору строительной компании "СУ-310", питерскому миллионеру Артёму Васильеву. Васильев при загадочных обстоятельствах разбился в 2014-м на своём вертолёте Eurocopter, когда вылетал с базы отдыха в аэропорт Пулково.

— Комиссия провела осмотр всех самолётных ангаров на площадке "Гостилицы". В ангаре постоянного базирования Кузовлева обнаружилось воздушное судно Gazelle чёрного цвета без редуктора и лопастей несущего и рулевого винтов. Регистрационный номер был наполовину стёрт, но читаем, — пишут члены комиссии по расследованию. — Это воздушное судно находится в собственности Васильева А. В., который погиб в авиакатастрофе 15 мая 2014 года.



Техногенная катастрофа, которой не было

В связи с инцидентом Росавиация выпустила информационное письмо за подписью главы управления по обеспечению безопасности полётов Сергея Мастерова. Чиновник использует весьма эмоциональные формулировки, называя произошедшее "воздушным хулиганством" и событием "за гранью здравого смысла, характеризующимся крайней степенью безрассудства".

Мастерова можно понять — как следует из письма, в случае столкновения вертолёт с мостом могло произойти его обрушение. Один из сотрудников авиационной отрасли произвёл расчёты, с которыми ознакомился Лайф: если бы вертолёт на крейсерской скорости (270 км/ч) врезался в мост, на квадратный метр поверхности воздействовала бы сила примерно в 400 тонн.

— Лишь по счастливой случайности не произошла техногенная катастрофа, равная по своим масштабам обрушению моста Моранди в Генуе (Италия), в результате которого погибли десятки человек, — пишет Мастеров.

Кузовлев попирает не только воздушные правила. На земле он тоже неоднократно попадал в руки ГИБДД за нарушения ПДД. На его счету около десятка штрафов. Все они были административными. А сейчас на Кузовлева возбуждено уголовное дело по статье 267.1 УК РФ ("Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств"). По ней грозит многотысячный штраф либо лишение свободы сроком до двух лет. По данным Лайфа, дело возбудили как раз после того, как отчёт Росавиации был передан в транспортное управление Следственного комитета.

Печальная статистика и масштабная проверка

— Результатом самонадеянного поведения становятся катастрофические последствия для самих нарушителей, — напоминает Мастеров и приводит статистику.

Только за лето этого года произошло 12 катастроф и происшествий с пилотами-нелегалами, которые не уведомили власти о плане полётов либо не имели нужных документов. В них погибло шесть человек. Лайф уже писал, что проблемы "подпольной авиации" всё сильнее беспокоят авиационных чиновников. По данным Росавиации, в 2018-м с незарегистрированными воздушными судами произошло почти втрое больше аварий, чем за тот же период 2017-го. А погибло вчетверо больше людей.

Чтобы навести порядок в небе, глава Росавиации Александр Нерадько ещё в мае просил подключиться к решению проблемы МВД и ФСБ: они помогут искать собственников нелегальных аэродромов и не дадут подняться в воздух незарегистрированным самолётам и вертолётам. Нерадько предлагает следующие меры для улучшения ситуации. Он пишет своим подчинённым, чтобы они довели эту статистику до объединений авиационщиков, эксплуатирующих лёгкие суда общей авиации, и параллельно усилили взаимодействие с силовиками, МВД и ФСБ. Спецслужбы, полагает Нерадько, помогут вычислить местоположение нелегальных аэродромов или даже узнать о владельцах незарегистрированных летательных аппаратов.



Сейчас его заместитель Сергей Мастеров в свежем письме требует от всех начальников небольших аэродромов проверить документы вертолётов и пилотов-частников, которые арендуют ангары. Информацию, не соответствующую действительности, будут передавать силовикам. Сделать это и направить отчёты в центральный аппарат ФАВТ нужно до 15 сентября.

Питерские "транспортники" не в первый раз расследуют дела, связанные с лихачеством пилотов-любителей. Четыре года назад в Финском заливе утонул точно такой же вертолёт Gazelle. Его пилот сознательно слишком низко закладывал пируэты над водой и при развороте зацепил лопастями водную поверхность. Когда силовики подняли биографию погибшего пилота, то узнали, что он раньше грубо нарушал воздушные правила. Однажды он подлетел на вертолёте к жилой многоэтажке и завис у окон. В объяснительной он написал, что сделал это из-за личных обстоятельств.

[\(Life\)](#)

Правительство готовит массовое списание старых вертолетов

Как стало известно "Ъ", в правительстве обсуждают "нефинансовые меры" для поддержки падающего производства "Вертолетов России" "Ростеха". Речь идет о запрете на эксплуатацию старых машин, что может привести к массовому списанию советской техники. Но в отрасли опасаются, что финансовые сложности не позволят компаниям массово закупать новые вертолеты и государству придется поддерживать из бюджета уже перевозчиков.

Рабочая группа правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на 2019-2021 годы предложила Минпромторгу и Минтрансу стимулировать обновление парка вертолетов в РФ. Речь идет о "нефинансовых мерах", в том числе за счет изменения техрегламентов по эксплуатации.

В Минфине запрос "Ъ" направили в Минтранс, там заявили, что поручение прорабатывается. В Минпромторге поддерживают предложение, которое "позволит загрузить мощности предприятий, снизить число авиапроисшествий и повысить мобильность населения". Для снижения стоимости новой техники Минпромторг компенсирует ставки по кредитам лизинговых компаний и развивает послепродажное обслуживание воздушных судов. В "Вертолетах России" (входят в "Ростех") "Ъ" не ответили.

Вертолетные операторы официально комментировать вопрос не стали. Источник "Ъ" в одной из компаний предположил, что поручение связано с идеей Объединенной авиастроительной корпорации и "Вертолетов России", озвученной год назад на авиационной коллегии при правительстве. Тогда, по словам собеседников "Ъ", предлагалось создать обширную программу замены устаревших Ми-8 и других пассажирских вертолетов, чтобы снизить число аварий и загрузить отечественных производителей. По итогам коллегии Минтрансу и Росавиации было предложено проработать ограничения на пассажирские перевозки вертолетами старше 25 лет. Источник "Ъ" считает, что тогда это было отложено, "иначе существенная часть парка, особенно Ми-8Т, выпала бы с рынка", в том числе вертолеты, работающие по подрядам ООН, а авиакомпании несли бы потери.



По данным "Авиатранспортного обозрения", в коммерческой авиации РФ 888 вертолетов (108 иностранных). Основу парка составляет семейство Ми-8 - 731 вертолет. По данным ГосНИИ ГА, крупнейший оператор Ми-8 (11,5% Ми-8Т и 22,5% всех модификаций Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ) - "ЮТэйр-Вертолетные услуги".

По расчетам Николая Осипова из ГосНИИ ГА, приведенным на прошлой неделе на круглом столе "Авиатранспортного обозрения", самый безопасный вертолет в мире - первоначальная модификация Ми-8Т, у которого на 300 тыс. часов налета приходится одно смертельное ранение. Безопасность более новых Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ ниже - 130-200 тыс. часов, что объясняется тем, что они в основном используются в сложных условиях за рубежом, в том числе по контрактам с ООН (там занято 20% таких вертолетов, и на них приходится половина происшествий с данными типами).

По словам источников "Ъ", близких к аппарату правительства, ограничение срока эксплуатации - самая радикальная мера, вынуждающая компании заказывать новые машины. Это позволит загрузить "Вертолеты России" и хотя бы частично снять социальную напряженность среди персонала, говорит один из них: "Вертолетный рынок стагнирует, сбывать продукцию все сложнее - из-за насыщения рынка, санкций и конкуренции". Выпуск вертолетов (в том числе военных) холдингом "Ростеха" падал с 290 машин в 2012 году до 189 - в 2016-м.

Но такие меры негативно воспримут авиакомпании, убежден топ-менеджер одного из вертолетостроительных предприятий: у многих нет денег на серийную закупку новых воздушных судов, начнутся массовые просьбы к правительству либо о послаблениях, либо о поддержке. Но в первом случае "Вертолеты России" недосчитаются заказов, во втором случае будет проблема с изысканием средств - "бюджет не резиновый", отмечает собеседник "Ъ".

Впрочем, аналогичные меры правительство уже применяло в 2015-2016 годах для стимулирования спроса на новые вагоны. На фоне избытка парка и стагнации грузоперевозок был введен запрет на эксплуатацию старых вагонов. В итоге в утиль ушло 220 тыс. единиц - шестая часть парка РФ, а в 2017 году пошли заказы на новые вагоны, но лишь после восстановления перевозок.

В Государственной транспортной лизинговой компании сообщили "Ъ", что об инициативе не знают, но "некоторые компании сами ограничивают сроки эксплуатации вертолетов: 25 лет для пассажирских, 30 лет - для грузовых, стимулируя спрос".

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов считает одной из существенных проблем приближение окончания назначенного ресурса вертолетов. "Значительная часть парка досталась эксплуатантам еще со времен СССР, поэтому в основном они не платят за владение техникой, а только за поддержание ее летной годности", - поясняет он. Поступление новой техники в парк потребует затрат на лизинг и перестройку бизнес-моделей предприятий, отметил эксперт. Без помощи государства придется существенно повысить стоимость услуг, что может привести к негативным последствиям на рынке, считает господин Борисов.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Минпромторг поддержал идею о запрете эксплуатации старых вертолетов



Минпромторг поддерживает предложения правительства о запрете эксплуатации старых вертолетов в России, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

Газета "Коммерсант" ранее в пятницу написала, что в правительстве обсуждают меры для поддержки падающего производства холдинга "Вертолеты России". По данным издания, речь идет о запрете на эксплуатацию старых машин, что может привести к массовому списанию советской техники.

"В части обновления парка Минпромторг России всегда поддерживает подобные предложения. Это позволит загрузить производственные мощности промышленных предприятий, снизить число авиационных происшествий, повысить мобильность граждан", — сообщили в ведомстве.

Там напомнили, что в целях снижения стоимости новой техники для региональных авиакомпаний по линии Минпромторга реализуются мероприятия по компенсации процентных ставок по кредитам лизинговых компаний и стимулирование развития системы послепродажного обслуживания воздушных судов.

Аналогичные меры поддержки спроса были реализованы в вагоностроении. Так, власти РФ для стимулирования закупок новых грузовых вагонов с января 2016 год ввели ограничение на продление срока их службы.

[\(РИА Новости\)](#)

«Газпром» без лопастей: правительство может лишить нефтяников вертолетов

Все вертолеты Ми-8 старше 25 лет могут быть отправлены в утиль в рамках масштабного правительственного проекта по модернизации российского авиапарка. Ответственными за решение задачи станут Минпромторг и Минтранс, пишет «Коммерсантъ». Радикальный план правительства может нанести удар прежде всего по нефтегазовой отрасли, в том числе по «Газпрому», у которого больше половины всех вертолетов — это «восьмерки».

«Это не решение. Вся работа на Севере просто встанет: нефтянка, полярники; доставка почты, пенсий, газет, продуктов и так далее. Цены на билеты могут вырасти в пять раз. Сейчас вся вахта на северах на Ми-8 держится... Это [замена старых вертолетов] гигантская проблема, которую нужно рассматривать со всех сторон, и какого-то одного простого решения просто не может быть», — объяснил абсурдность плана правительства «Штурму» источник в «Русском доме авиации».

У одной из крупнейших российских нефтегазовых компаний — «Газпрома» — есть собственный авиаперевозчик — «Газпром авиа», у которого в 2016 году было 78 вертолетов, из которых 69 — это машины семейства Ми-8. В 2007-2010 годах компания получила 17 новых Ми-8АМТ и Ми-171 (один из которых разбился в 2009 году в катастрофе на Алтае). В 2015-м «Газпром» получил еще две новые машины Ми-8МТВ-1. Когда были произведены остальные несколько десятков вертолетов, в «Газпром авиа» «Штурму» отказались уточнить, сославшись на секретность информации. «У нас есть вертолеты и которым и семь лет, и которым больше 25», — ответил представитель компании.



Советские Ми-8 более неприхотливы, в отличие от иностранных машин. Так, отечественный винтокрылый аппарат может храниться вне ангара на простой швартовке, в то время как, например, итальянская «Августа» — только под крышей. В правительстве пытаются объяснить необходимость срочного обновления авиапарка аварийностью старой техники. Но в большинстве последних аварий, например с тем же с Ми-8, причиной авиакатастрофы становилась ошибка экипажа.

«Нет летчиков: плохо проводится их подготовка, они мало летают за небольшие зарплаты. А техника советского производства зачастую по своему качеству даже лучше, чем та, которая сейчас выпускается», — сказал источник в компании по поставкам запчастей к вертолетам.

План радикального обновления вертолетного парка в России обсуждается в правительстве уже на протяжении года — еще летом 2017 года предложение о необходимости списания всех советских Ми-8 был озвучен Объединенной авиастроительной корпорацией и «Вертолетами России». Однако утилизировать вертолеты тогда не решились, несмотря на увещевания о необходимости загрузить заказами простаивающие заводы.

Новые российские Ми-8 зачастую оказываются дороже иностранных аналогов, например той же итальянской «Августы». Цена на новый Ми-8 может достигать 14,5 миллиона долларов, а на европейски аппарат — 12 миллионов. Далеко не каждая компания-авиаперевозчик способна сразу же раскошелиться на такую сумму, отметил источник «Шторма».

«Коммерческих заказов на новые «восьмерки» нет, — есть только закупки государства. Иностранные партнеры также постепенно отказываются от Ми-8 из-за очень высокой цены, — посетовал источник. — Кроме того, нельзя просто так взять и купить вертолет — у него существует определенный срок производства. Некоторые запчасти для вертолетов делаются по полгода».

Альтернативой правительственной инициативе могла бы стать программа по постепенному снижению себестоимости новых вертолетов. «В идеале она [себестоимость] должна быть в два-три раза меньше, чем сейчас... Нужно постепенно выводить старые самолеты и вводить новые, а не делать все в авральном режиме одним махом», — считает собеседник.

По его словам, необходимо также модернизировать законодательство, например, в области поставок и контроля качества комплектующих и запчастей для российских вертолетов. Таким образом, за меньшие деньги, которые не нужно будет тратить на производство колоссального количества новых вертолетов, удастся значительно снизить аварийность полетов, в том числе и на старых машинах.

[\(Daily Storm\)](#)

У-УАЗ передал медицинский вертолет Ми-8АМТ для Тывы

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) передал заказчику вертолет Ми-8АМТ с медицинским модулем. Машина будет использоваться в республике Тыва для оказания экстренной медицинской помощи.



Вертолет изготовлен в транспортном варианте исполнения, оснащен двигателями ТВ3-117ВМ и усиленной трансмиссией. Надежную навигацию на вертолете обеспечивает БМС-индикатор, работающий с системами позиционирования GPS и ГЛОНАСС. Транспортные возможности вертолета обеспечивают возможность перевозки до 27 служебных пассажиров на откидных сиденьях, а также перевозку грузов массой до 4 тонн внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

«В рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией мы поставляем региональным авиакомпаниям современную вертолетную технику. Именно благодаря санитарным вертолетам медики обеспечивают действенную помощь, когда счет жизни пострадавшего идет даже не на часы, а на минуты. Тем самым мы вносим свой вклад в реализацию приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации России», – подчеркнул управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

На сегодняшний день У-УАЗ в рамках программы развития санавиации поставил ГТЛК 21 вертолет Ми-8АМТ, из них 13 – в 2017 году, и 9 – в 2018. По контракту с лизинговой компанией до конца года завод передаст еще 4 Ми-8АМТ, укомплектованных медицинскими модулями.

[\(Вертолеты России\)](#)

Улан-Удэнский авиазавод поставит ГТЛК 13 вертолетов для санавиации, 9 из них уже переданы

АО "Улан-Удэнский авиационный завод" (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России") в 2018 году по контракту с "Государственной транспортной лизинговой компанией" (ГТЛК) поставит ей 13 вертолетов Ми-8АМТ с медицинским модулем, из которых 9 уже переданы заказчику.

Как сообщает пресс-служба холдинга, последняя из уже изготовленных авиамашин будет использоваться в Республике Тыва для оказания экстренной медицинской помощи. Вертолет может перевозить до 27 пассажиров, а также грузы массой до 4 тонн внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

По контракту с лизинговой компанией завод до конца года передаст ей еще четыре Ми-8АМТ, говорится в сообщении.

АО "Вертолеты России" - специализированная управляющая компания в структуре ГК "Ростех".



АО "Улан-Удэнский авиационный завод" выпускает вертолеты серии Ми-8/17: гражданские модели серии Ми-8АМТ и Ми-171, военные Ми-8АМТШ и Ми-171Ш.

Как сообщалось, Росавиация сертифицировала производство на "Улан-Удэнском авиационном заводе" гражданских вертолетов в начале 2018 года.

"Документ (сертификат - ИФ) подтверждает соответствие изготовителя требованиям Авиационных правил и предоставляет право производить вертолеты гражданского назначения: Ми-171, Ми-171А, Ми-8АМТ и их модификации, в том числе вертолет Ми-171А2", - говорил тогда сотрудник пресслужбы "Вертолетов России".

[\(Интерфакс\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Индия закупит 135 вертолетов для своих ВМС

Правительство Индии утвердило решение о закупке для военно-морских сил (ВМС) страны 135 вертолетов. Речь идет о контрактах на поставку в армию 111 многоцелевых винтокрылых машин и 24 противолодочных вертолетов.

Как сообщил телеканал NDTV, приобретение 111 вертолетов состоится в рамках государственной программы «Делай в Индии» и будет завершено в течение нескольких лет. 95 вертолетов соберут в Индии при участии местных предприятий, 16 поставят в индийские ВМС в готовом виде.

Контракт на поставку 24 вертолетов MH-60R производства Lockheed Martin будет заключен на сумму около \$1,8 млрд. О заключении сделки объявят за несколько дней до визита министра обороны США Джеймса Мэттиса в Нью-Дели.

Американские MH-60R заменят британские вертолеты Sea King, многим из которых более трех десятилетий, отмечает «Газета.ру».

Ранее в августе власти России согласились на поставку Индии зенитных ракетных систем С-400 по сниженной стоимости.

[\(Известия\)](#)

Началась поставка Турции второй партии американских вертолетов "Чинук"

Вооруженные силы Турции приступили к приемке второй партии американских вертолетов CH-47 "Чинук", несмотря на обострение отношений с США и инициированный законодателями Соединенных Штатов запрет на поставки истребителей пятого поколения F-35. Об этом в среду, 29 августа, сообщает ЦАМТО со ссылкой на Daily Sabah.

По информации Директората оборонной промышленности SSB (Savunma Sanayii Baskanligi), первый из пяти вертолетов CH-47F "Чинук" второй партии передан Турции 25 августа. Таким образом на вооружении турецких военных теперь имеется семь новых вертолетов "Чинук".



В декабре 2009 года Агентство по сотрудничеству в сфере безопасности Минобороны США уведомило Конгресс о возможной продаже Турции 14 транспортных вертолетов CH-47F "Чинук", общая стоимость которых оценивалась в 1,2 млрд долларов. Планировалось, что 10 вертолетов передадут Сухопутным войскам, а остальные используют для поддержки сил специальных операций.

В июне 2010 года Конгресс США одобрил продажу, однако из-за отсутствия достаточных финансовых средств руководство Турции перенесло сроки закупки.

Начальный контракт на поставку шести вертолетов стоимостью 400 млн долларов подписан с компанией Boeing в 2011 году. Данные машины Турция получила с июля по декабрь 2016 года. Позднее стороны заключили соглашение на поставку еще пяти вертолетов, которые передать заказчику в 2018 году

CH-47F "Чинук" - американский тяжелый военно-транспортный вертолет продольной схемы. Сменил в армии США вертолет CH-54 и широко эксплуатируется с начала 1960-х годов. Поставляется на экспорт в 16 стран мира. Помимо США производился с 1970 года в Италии (более 200 вертолетов) и в Японии (фирмой "Кавасаки" произведены 54 вертолета).

[\(Военное.рф\)](#)

Клиентская поддержка Robinson на первом месте



По результатам исследования издания «Vertical» за 2018 год компания Robinson Helicopter заняла первое место в ежегодном исследовании об удовлетворенности клиентской поддержкой среди вертолетных операторов. Участники опроса производили оценку услуг, предоставляемых производителями вертолетов.

Оценивались такие показатели как усовершенствование продукции, цена и доступность запчастей, скорость предоставления услуг, обучение летно-технического персонала, гарантийное обслуживание, техническая документация, работа сервисных центров. Участники оценивали производителей по 5-бальной шкале, где 5 было высшей оценкой, а 1 – низкое качество предоставляемых услуг. Robinson занял первое место, набрав среднюю оценку 4 балла по всем позициям.

Основными категориями, где Robinson Helicopter получил высший бал, оказались стоимость запчастей, гарантийное обслуживание, скорость предоставления услуг, работа сервисных центров (у завода Robinson более 480 сервисных центров по всему миру).

В этом году Robinson показал значительные успехи по удовлетворению потребностей клиентов, что привело к первому месту.

[\(BizavNews\)](#)

Пресс-служба президента Узбекистана показала вертолет Airbus Helicopters H175

Современный вертолет Airbus Helicopters H175 использовался главой государства в ходе недавней рабочей поездки по Ташкентской области.

Airbus Helicopters H175 — многоцелевой вертолёт, разработанный французской авиастроительной компанией Airbus Helicopters в 2009 году. Новое и многоцелевое воздушное судно должно заменить по своим лётно-техническим параметрам целый ряд летательных аппаратов данного типа, включая как произведённые ранее самой компанией, так и вертолёты других авиастроительных корпораций, в том числе Китая, России и США.

В 2014 году вертолёт модели Airbus Helicopters H175 был официально представлен широкой общественности и через несколько месяцев был направлен в серийное производство. До 2034 года планируется реализовать около одной тысячи воздушных судов данной модели.

Пассажиры H175 ценят комфорт салона с системой кондиционирования и лучший показатель пространства на одного человека в своем классе. В одном ряду могут расположиться до четырех пассажиров. Даже на высокой крейсерской скорости уровень вибрации и шума остается низким.

В зависимости от компоновки салона и модификации летательного аппарата, на борту воздушного судна может разместиться до 18–20 человек, включая 16–18 пассажиров и двух членов экипажа. В случае, если вертолёт предполагается использовать в качестве транспортного воздушного судна, то на его борту можно разместиться до 3197 килограмм полезного груза.

Модель H175, по данным производителя, обладает улучшенным дизайном, по сравнению с другими моделями.

Для корпоративных и VIP перевозок Airbus предлагает специальный дизайн кабины, разработанный совместно с компанией Pegasus Design. VIP версия H175 доступна в трех разных конфигурациях, способных вместить от шести до восьми пассажиров. .

Уникальный дизайн салона предполагает два разделенных пространства. В передней части кабины находится лаунж зона с клубными креслами для четырех пассажиров, а в задней части салона расположены комфортные сиденья диванного типа для троих пассажиров. Дополнительные опции включают установку электрохроматических окон, системы развлечения на борту и беспроводного доступа в Интернет. Благодаря широкой площади остекления из кабины открывается панорамный вид. Оснащенный новейшей разработкой Pratt & Whitney Canada, двигателем PT6C 67E, вертолет обладает выдающимися летными характеристиками и высокой мощностью, что обеспечивает экономичность и безопасность во время взлета и посадки, захода на платформу, висения и подъема груза.



Еще одним фактором конкурентоспособности вертолета является гарантированная крейсерская скорость в 277 км/ч, максимальная крейсерская скорость в 296 км/ч. Он уже установил несколько рекордов, поднявшись на высоту 6000 метров за 6 минут 54 секунды, и на высоту 3000 метров за 3 минуты 10 секунд.

Podrobno.uz

Американские морпехи получают новые ударные вертолеты AH-1Z

История легендарной американской «Кобры» далека от своего завершения. Сейчас стало известно о заключении нового контракта, предполагающего поставку Корпусу морской пехоты США дополнительно к уже имеющимся вертолетам 29 новых машин.

Как заявил Пентагон, 23 августа Корпус морской пехоты (КМП) США заключил с американской авиастроительной компанией Bell Helicopter Textron Inc. контракт на сумму 509,7 миллиона долларов, предполагающий поставку 29 новейших вертолетов AH-1Z Viper. Стоит отметить, что по состоянию на 2017 год у КМП США в эксплуатации уже было более 50 таких винтокрылых машин. В рамках контракта 2010 года Корпус морской пехоты должен получить 158 AH-1Z Viper. Предполагается, что работы по новому договору завершатся в 2021 году.



Ударный вертолет AH-1Z Viper выполнен на базе Bell AH-1 Super Cobra, который, в свою очередь, стал продолжением Bell AH-1 Cobra — первого в мире специально спроектированного серийного боевого вертолета. Эту машину, напомним, активно применяли во Вьетнамской войне. Несмотря на далеко не новую базу, AH-1Z Viper — один из наиболее передовых и высокотехнологичных ударных вертолетов.

В сравнении с предыдущими модификациями «Вайпер» получил четырехлопастный композитный несущий винт, современные двигатели T700-GE-401C и авионику, отвечающую сегодняшним

требованиям КМП США. За счет системы ночного видения NTS (Night Targeting System) обеспечивается эффективность действий ночью и при плохой погоде. AH-1Z Viper также может похвастаться более высокой, по сравнению с предшественниками, защищенностью и выживаемостью.

Вертолет AH-1Z Viper может нести до шестнадцати ракет «воздух — поверхность» TOW и/или неуправляемые ракеты Hydra 70. Машина способна брать дополнительные пушечные контейнеры и имеет одну 20-мм встроенную трехствольную пушку M197. Для защиты от атак с воздуха вертолет может применять ракеты класса «воздух — воздух» AIM-9L.

Напомним, недавно совершил первый полет новый вертолет AH-64E Apache, предназначенный для Индии. Согласно подписанному в 2015 году контракту, всего Дели получит 22 новых «Апача». Этот вертолет, напомним, индийские специалисты предпочли российскому Ми-28Н. Отметим, что его не так давно жестко раскритиковал экс-главком ВКС России Виктор Бондарев. Бывший главнокомандующий, в частности, сделал акцент на недостатках очков, предназначенных для летчиков. Напомним, сейчас у России более 100 ударных вертолетов Ми-28Н.

[\(Naked Science\)](#)

R.S Helicopter – новый оператор Airbus H125 в Непале

Как стало известно BizavNews, новый вертолетный оператор Непала R.S Helicopter Pvt. Ltd получил национальный сертификат эксплуатанта (Civil Aviation Authority of Nepal), что позволяет начать эксплуатацию трех новых вертолетов Airbus H125 (AS350 B3e), которые были приобретены и поставлены в этом году. R.S Helicopter сфокусируется на туристических полетах, включая Эверест (площадки, расположенные в близости, прим. ред.).



В Непале в настоящее время работают семь вертолетных операторов и эксплуатируется 29 вертолетов. Более 60% рынка делят между собой два оператора: Fishtail Air и Mountain Helicopters (также эксплуатирует линейку «Ecoreuil»). В прошлом году количество туристов, посетивших страну, выросло на 22%, что автоматически увеличило и вертолетный трафик. В течение двух лет вертолетный парк обоих операторов должен пополниться еще восемью машинами.

Модель H125 (входит в линейку легких однодвигательных Airbus Helicopters – «Ecoreuil»), первый полет которой состоялся в 1997 году, имеет более мощный двигатель и цифровую систему управления двигателем (FADEC). Вертолет может подниматься с полной коммерческой загрузкой на высоту 7010 м и адаптирован для полетов в экстремальных условиях, в том числе в высокогорной местности и жарком климате, а также для перевозки грузов. Вместе с тем, эта быстрая и комфортабельная машина идеально подходит для использования в корпоративных целях.



Напомним, что в 2005 году именно H125 побил мировой рекорд, выполнив взлет и посадку на горе Эверест на уровне 8 850 метров. Этот рекорд так и не был побит.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Минтранс: авиатопливо в 2018 году подорожало на 30%

Это серьезная проблема для авиакомпаний, отметил замглавы ведомства Александр Юрчик.

Стоимость авиакеросина, по подсчетам Минтранса, с начала 2018 года выросла на 30%.

Об этом ТАСС сообщил зампминистра транспорта, курирующий авиацию, Александр Юрчик.

"Мы предлагаем вести подсчеты по средневзвешенной цене годовой. Если считать по этой цене, то цены с начала года выросли почти на 30%. Это очень существенно, это серьезная проблема для авиакомпаний с учетом роста стоимости доллара", - сказал он.

Как ранее сообщал министр транспорта РФ Евгений Дитрих, по итогам года рост стоимости авиакеросина также может составить 30%. Также он сообщал, что Минтранс предложил правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиатопливо, чтобы не допустить удорожания билетов.

Потери авиакомпаний в этом году из-за скачка цен на топливо оцениваются в 50 млрд рублей, возместить предлагается 22,5 млрд рублей.

Согласно индексу МАУ (индекс цен топлива для реактивных двигателей в аэропортах Московского авиаузла), в 2017 году стоимость авиатоплива выросла на 22,8%, а с начала 2018 года по конец июля - еще на 9,3%. На Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже авиакеросин подорожал с начала года на 9,7% - до 45 тыс. рублей за тонну. Как следует из статистики Росавиации, средние цены на авиакеросин в июле выросли по сравнению с июлем 2017 года более чем на 18% - до 51,24 тыс. рублей за тонну.

Необходимость компенсировать потери, вызванные ростом цен на авиатопливо, заставила авиакомпании пойти на непопулярные шаги. В конце июля крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот" увеличил топливный сбор на внутренние авиарейсы всех компаний, входящих в группу (кроме "Победы"), на 200-400 рублей. А "Победа" с 28 октября введет сбор в €25 для пассажиров, проходящих регистрацию в иностранных аэропортах.

[\(ТАСС\)](#)



Генеральный конструктор ОДК рассказал на «Армии-2018» о «цифровых двойниках» и компьютерном моделировании испытаний в двигателестроении

Заместитель генерального директора — генеральный конструктор Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех) Юрий Шмотин в рамках Инновационного клуба Международного военно-технического форума «Армия-2018» рассказал о процессах цифровизации российской двигателестроительной отрасли, и, в частности, о внедрении практики компьютерного моделирования испытаний, цифровой стандартизации и сертификации, а также использования «цифровых двойников» изделий.

МВТФ «Армия-2018» проходил с 21 по 26 августа в Московской области. На полях выставки состоялись различные мероприятия Инновационного клуба, в том числе дискуссионные встречи, именуемые «Диалог с конструктором».

Программа дискуссии с участием генерального конструктора ОДК предусматривала заслушивание точек зрения ведущих экспертов на тему применения в работе компаний ОПК «цифровых двойников» изделий, проведения виртуальных испытаний и использования их результатов для сертификации. Участники встречи обсудили способы наиболее эффективного применения цифровых технологий в деятельности предприятий оборонного комплекса, а также их поставщиков и подрядчиков, государственных заказчиков и военных представительств, регулирующих и надзорных органов, в том числе, при их взаимодействии в процессе создания и модернизации изделий военного назначения, их серийного изготовления и поддержания в эксплуатации.

В дискуссии помимо Юрия Шмотина приняли участие генеральный конструктор — вице-президент по инновациям ПАО «ОАК» Сергей Коротков, генеральный директор ФГУП «ЦИАМ им. П. И. Баранова» (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») Михаил Гордин, проректор по научной работе ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)» Юрий Равикович и другие. Мероприятие было организовано Союзом машиностроителей России и Ассоциацией «Лига содействия оборонным предприятиям».

«Эффективность применения технологий „цифрового двойника“ мы определяем через конечный результат, — сказал Юрий Шмотин. — Например, при создании таких перспективных двигателей как ПД-14 и SaM146 применение цифровых технологий позволило получить первый натурный образец, отвечающий требованиям технического задания, через 3.5 года. Раньше для этого требовалось значительно больше времени. Поэтому, во-первых, это — сокращение сроков изготовления первого натурального образца, отвечающего требованиям ТЗ. Во-вторых, это снижение стоимости жизненного цикла, часа эксплуатации изделия (безусловно, ключевым здесь является получение данных из эксплуатации, того, что называется big data). Эти процессы будут совершенствоваться».

По словам генконструктора, ключевой вопрос — это подтверждение натурными испытаниями характеристик двигателя, полученных при разработке и заложенных в «цифровой двойник».

«Например, для изделий, предназначенных для гражданской техники, которой предстоит пройти сертификацию EASA, мы уже знаем, как заменить натурные испытания цифровыми. Безусловно,



вначале проводится натурный эксперимент, должны быть подтверждены все методики, которые затем используются при сертификации новых изделий. Сертификационными органами уже принимаются эти данные. Таким образом, стоимость и время вывода на рынок гражданских изделий сегодня может быть сокращено радикально. Для военной техники ситуация сложнее, общего правила пока не существует», — рассказал Юрий Шмотин.

Определение «цифрового двойника» дал Михаил Гордин.

«Цифровой двойник» — это совокупность сведений об изделии — маленьком или большом, составном или индивидуальном. Это массив информации, который содержит в себе все сведения о его конструкции, расчетных параметрах, способе производства, испытаниях, ресурсе и т.д. В двигателестроении мы используем детали повышенной ответственности, поэтому уже сегодня нормативная документация заставляет собирать и сохранять эту информацию о каждом изделии. На практике использование «цифрового двойника» должно значительно повысить скорость доступа к этой информации, и, соответственно, скорость работы с изделиями на всех стадиях жизненного цикла».

Юрий Равикович отметил, что среди преимуществ «цифрового двойника» — не только сокращение сроков, но и «возможность быстро перейти на модификацию».

Сергей Коротков рассказал, в частности, об усилиях ОАК по подготовке кадров для «цифровой» эры в авиастроении, в том числе, о сотрудничестве со школами и институтами, специальных «авиационных» сменах в «Сириусе» и «Артеке».

[\(ОДК\)](#)

Власти Дагестана намерены реанимировать малую авиацию

Сегодня в республику прибыл полномочный представитель Президента РФ в СКФО Александр Матовников. Как сообщили "АиФ Дагестан" в пресс-службе Главы региона, в столичном аэропорту его встретил врио Главы РД Владимир Васильев и руководитель Администрации Главы и Правительства РД Владимир Иванов.

Здесь же в рамках рабочей встречи Владимир Васильев и Александр Матовников обсудили развитие малой авиации в регионе.

Полпред Президента РФ примет сегодня участие в качестве почетного гостя в финале конкурса управленцев "Мой Дагестан".

[\(Аргументы и Факты - Дагестан\)](#)

Ростех подписал на форуме «Армия-2018» соглашения на сумму более 100 млрд рублей

Предприятия Госкорпорации Ростех в рамках международного военного-технического форума «Армия-2018» подписали соглашения на сумму более 100 млрд рублей – это в 2,5 раза превышает объем договоренностей, достигнутых годом ранее, на «Армии-2017».



Участниками соглашений стали Уралвагонзавод, Концерн «Техмаш», Рособоронэкспорт, холдинг «Высокоточные комплексы», ЦНИИТОЧМАШ, «Швабе», «Новикомбанк» и другие дочерние структуры Госкорпорации.

Документы затрагивают широкий спектр вопросов, в том числе поставки и сервисное обслуживание современной сухопутной военной техники, беспилотных летательных аппаратов, средств радиоэлектронной борьбы, оружия ближнего боя. Также заключен ряд финансовых соглашений, обеспечивающих финансирование разработок и производства современных образцов военной техники. Портфель заказов Ростеха пополнился твердыми заказами из стран Азии и Африки, стран-членов Содружества Независимых Государств.

«Форум в очередной раз продемонстрировал, что интерес к нашим разработкам растет. Из года в год увеличивается количество переговоров по линии ВТС, активно идет работа с нашими основными заказчиками. В этом году на площадке мы провели более 120 встреч с российскими и зарубежными партнерами. Подписаны соглашения более чем на 100 миллиардов рублей», – сообщил индустриальный директор Ростеха Сергей Абрамов.

В общей сложности в работе форума приняли участие представители 118 иностранных государств, 65 официальных военных делегаций, 20 руководителей оборонных ведомств различных стран.

Как сообщалось ранее, Ростех продемонстрировал на «Армии 2018» более 450 образцов вооружений, военной и специальной техники, в их числе – вертолетная техника, танки, боевые машины пехоты, зенитно-ракетные комплексы и снаряды к ним, новые виды стрелкового оружия, аппаратура связи, средства РЭБ и многое другое.

В частности, в экспозиции были представлены ударные вертолеты Ми-35П, Ми-35М, Ми-28НЭ, тяжелый военно-транспортный вертолет Ми-26Т2В, бронетехника на платформе «Армата», первый серийный ЗРК «Сосна», легкий плавающий танк СПТП «Спрут-СДМ1», ударный беспилотный подводный аппарат «Нерпа», новые виды боеприпасов, экзоскелет и шлем-хамелеон для экипировки «солдата будущего» и многое другое.

[\(Ростех\)](#)

Воздушным экскурсиям прописали правила

В России впервые разработаны единые правила выполнения платных экскурсионных полетов. Этого очень долго ожидали пилоты авиации общего назначения. Катать пассажиров разрешат на легких и сверхлегких самолетах и вертолетах. Взлетать можно будет только при ясной погоде и в светлое время суток, при этом прогулка должна проходить в радиусе 50 км от места начала экскурсии. Сейчас такие обзорные полеты приравниваются к деятельности по перевозке пассажиров, осуществлять которую могут только авиакомпании с коммерческим сертификатом эксплуатанта. По мнению экспертов, принятие простых и понятных правил может послужить толчком для развития малой авиации, но всех ее проблем все равно не решит.



Минтранс подготовил проект приказа о внесении изменений в федеральные авиационные правила подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации (ФАП-128). Он размещен на федеральном портале проектов нормативно-правовых актов. С 23 августа по 16 сентября документ будет проходить процедуру общественного обсуждения, после чего он будет сформирован и утвержден в окончательном варианте.

В нем Министерство транспорта впервые вводит новое юридическое понятие для гражданской авиации - "обзорный полет". Это полет на гражданских воздушных судах за плату в целях демонстрации возможностей авиационной техники или осмотра земной поверхности с высоты полета. Такая воздушная экскурсия обязательно предполагает, что вылет и посадка производятся на одном аэродроме, а сам полет выполняется в радиусе не более 50 км от него.

Согласно сформированной позиции Минтранса, обзорный полет должен выполняться на воздушных судах, предназначенных для размещения не более 19 пассажиров. Пилотам при выполнении таких развлекательных рейсов будет запрещено управлять воздушным судном по правилам полетов по приборам, летать ниже 150 м, а также в условиях плохой видимости (менее 3 тыс. м). Кроме того, при продаже билета на воздушную экскурсию должна быть обеспечена возможность заключения договора добровольного страхования жизни и здоровья от несчастного случая.

В Министерстве транспорта не ответили на запрос "Известий".

В настоящее время для выполнения любых коммерческих полетов, даже на легком самолете, необходимо иметь сертификат эксплуатанта, как для большой авиакомпании. Те же правила и для легких вертолетов. Это делает незаконным такой бизнес для всех частных пилотов - владельцев легких и сверхлегких воздушных судов. Именно поэтому экскурсионные полеты до сих пор не получили широкого распространения и по своей стоимости доступны немногим.

Разрешение Минтранса на обзорные полеты дает большие надежды и перспективы для развития малой авиации в нашей стране, считает член правления общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов "АОПА-Россия" Александр Евдокимов.

- Большое количество частных пилотов, аэроклубов и даже авиакомпаний нуждаются в этом изменении. Принятие простых и понятных требований к организации и выполнению обзорных полетов легализует их и даст толчок для роста, - заявил "Известиям" Александр Евдокимов. - Пока такие полеты приравниваются к коммерческой перевозке пассажиров, что предъявляет излишние требования к авиоперевозчикам. Теперь же десятки тысяч пилотов смогут начать легально зарабатывать деньги.

Лидер общественного движения пилотов авиации общего назначения Вадим Цыганаш отметил, что в проекте приказа Минтранса нашла отражение часть предложений представителей отрасли, однако одним этим документом все базовые фундаментальные проблемы авиации общего назначения не решить.



- Подготовленный Минтрансом документ перекликается с нашими ожиданиями в части использования легких и сверхлегких воздушных судов для выполнения обзорных полетов. И в этом узком сегменте он решит проблемы, но в целом структурных изменений он не принесет, - рассказал "Известиям" Вадим Цыганаш.

Для экскурсионных туров в основном смогут использовать самолеты Cessna, вертолеты Bell и Robinson. Коммерческая стоимость часового полета на четырехместном легком самолете Cessna-182, например, составляет примерно 12 тыс. рублей. Таким образом, стоимость часовой воздушной прогулки может составить не более 4 тыс. рублей для каждого из трех пассажиров.

[\(Известия\)](#)

Специалисты ЦАГИ проводят исследования по повышению безопасности полета перспективного летательного аппарата

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского завершили очередной этап испытаний перспективной разработки института - легкого конвертируемого самолета. Исследования были направлены на обеспечение безопасности полета в условиях отказа одного из двигателей, что может привести к аварийной ситуации.

В процессе эксперимента моделировалась работа двухдвигательной силовой установки с воздушными винтами. Происходящая на этом режиме разбалансировка самолета усугубляется снижением эффективности органов управления.

Испытания модели с действующей силовой установкой проводились на различных режимах полета. Полученные результаты показали, что выполненные ранее модификации компоновки улучшили эффективность органов управления при отказе двигателя. Это положительным образом скажется на безопасности полета.

Легкий конвертируемый самолет может использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Летательный аппарат сможет перевозить 50 пассажиров на расстояние 1500 км или 6 т груза на дальность 1000 км. Его крейсерская скорость составляет 480 км/ч. Концепция перспективного воздушного судна может стать платформой для апробации перспективных технологий в области повышения безопасности полета турбовинтовых самолетов.

[\(ЦАГИ\)](#)

Чистая прибыль ГТЛК по МСФО по итогам полугодия составила 442 млн рублей

Согласно отчетности по МСФО, по итогам первого полугодия чистая прибыль ПАО "ГТЛК" составила 442 млн рублей. Активы компании увеличились на 82 млрд рублей относительно конца 2017 года и составляют 423 млрд рублей.

Общий совокупный доход компании за период составил 647 млн рублей. Доход от основной деятельности за 6 месяцев 2018 года превысил 3,6 млрд рублей.



Отношение дохода по основной деятельности к средней величине активов увеличилось в три раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Данный факт свидетельствует об увеличении рентабельности деятельности компании.

"Цикл создания резервов, который был вызван кризисными явлениями в различных отраслях экономики, включая транспорт, закончился. Это нашло отражение в отчетности лизинговых компаний по международным стандартам отчетности - по итогам первого полугодия этого года ГТЛК показала чистую прибыль в размере 442 млн рублей. Ожидаем положительный результат и по итогам 2018 года", - отметил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

[\(ГТЛК\)](#)

"ЮТэйр" вдвое увеличила убыток за первое полугодие

"ЮТэйр" по итогам первого полугодия получила убыток в размере 5,211 млрд руб., что более чем вдвое превышает убыток за аналогичный период 2017 г. (2,446 млрд руб.), следует из отчетности компании по МСФО. Убыток по сегментам (до налогообложения) распределился следующим образом: в пассажирских перевозках он вырос на 20,2%, до 2,543 млрд руб., а в вертолетных услугах увеличился почти в пять раз, до 2,643 млрд руб.

Такой результат в компании объяснили влиянием сезонности и ряда неблагоприятных факторов, среди которых усиление конкуренции в пассажирском сегменте, сложная ситуация на рынке труда летного экипажа, ограничившая запланированный рост перевозок, и резкое повышение цен на авиатопливо. Кроме того, в феврале 2018 г. группа приобрела 48% акций аэропорта Сургут к 8% уже имеющихся акций и тем самым получила контрольную долю в его управлении. По словам финансового директора "ЮТэйр" Игоря Петрова, полученный итог предусмотрен финансовой моделью.

Для преодоления негативных результатов проведена работа, в частности, по привлечению летного состава и увеличению количества новых зарубежных направлений. Также благодаря наращиванию частоты рейсов и гибкому управлению загрузкой пассажиропотока за первые шесть месяцев вырос на 8% и составил 3,5 млн чел., а коэффициент занятости кресел — на 6,2 п. п., до 77,7%. В вертолетном сегменте производственный налет вертолетных операторов группы "ЮТэйр" за шесть месяцев 2018 г. вырос на 10% и составил свыше 60 тыс. ч (перевезено 35 тыс. т грузов и свыше 265 тыс. пасс.).

В отчете подчеркивается, что "группа генерирует достаточный уровень операционного денежного потока для обеспечения безопасной и эффективной производственной деятельности, своевременного погашения заемных денежных средств".

Выручка оператора выросла на 12,4% и составила 36,007 млрд руб. Долгосрочные обязательства на 30 июня 2018 г. увеличились на 0,9% (до 62,147 млрд руб.) против показателей на 31 декабря 2017 г., а краткосрочные — на 13,3% (до 27,602 млрд руб.). Операционные расходы также выросли и составили 36,370 млрд руб. (+13,5%).



Ранее президент компании "ЮТэйр — Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков прогнозировал получение убытка также по итогам всего года, связанного с ростом стоимости керосина, ростом курса доллара и увеличением зарплаты пилотам.

Другой крупный российский перевозчик — авиакомпания "Аэрофлот" — в результате работы за первое полугодие также отчитался об убытках, которые составили 5,228 млрд руб. против прибыли в 2,890 млрд руб. в январе–июне 2017 г. По данным "Ежегодника АТО", экономическое положение отрасли воздушных перевозок остается сложным уже несколько лет, что можно объяснить динамикой валютного курса и соотношением перевозок на внутренних и международных линиях на фоне ограниченных темпов роста тарифов, которые медленнее инфляции.

В 2018 г. краткосрочное увеличение рентабельности перевозок за счет повышения тарифов смог обеспечить чемпионат мира по футболу. При этом нестабильной остается ситуация на рынке организованного выездного туризма из-за банкротства туроператоров, что повлечет, в частности, появление "безнадежной" дебиторской задолженности и снижение пассажиропотока.

ATO.ru

Штрафы за нарушения для владельцев частных самолетов вырастут в 10 раз

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности рассмотрела проект поправок в КоАП, предлагающий в десять раз увеличить штрафы для владельцев частных самолетов за нарушения правил в воздухе.

Строго говоря, под санкции попадут все, в том числе авиакомпании. Но, как отмечают правительственные эксперты, больше всего проблем возникает именно с частной авиацией.

"В прошлом году в гражданской авиации произошла 21 авиационная катастрофа и 19 аварий. Почти все авиационные катастрофы и аварии произошли с воздушными судами, принадлежащими частным лицам", - говорится в пояснительной записке к проекту.

Нередко в ходе разбирательства после очередной беды оказывалось, что за штурвалом сидел тот, чье место исключительно в кресле пассажира. Так как никаких прав управлять самолетом или вертолетом у него не было.

Личная авиация давно перестала быть экзотикой. Есть немало состоятельных людей, которые любят в свободное время полетать в облаках. На своих крыльях.

Но в небе нужна особая осторожность. Увы, иногда пилоты личных самолетов и вертолетов об этом забывают. Поэтому ленты новостей полны сообщениями об авариях. Например, буквально на днях под Рязанью разбился частный вертолет Robinson.

"Вертолет обнаружен поврежденным на земле. Рядом с ним лежит травмированный пилот", - передало ТАСС. Авария произошла в 50 километрах от Рязани, вертолет упал в поле, так что на земле разрушений нет. Пилот был госпитализирован.



Весной в Хабаровске совершил жесткую посадку частный вертолет, на котором три человека возвращались с рыбалки. Один из пассажиров, отставной генерал, умер от сердечного приступа, еще один человек попал в больницу с переломом позвоночника. А в Краснодарском крае прошлым летом частный вертолет врезался в гору. Пилот погиб. И так далее.

Пилотам личных вертолетов и самолетов за лихачество и нарушения будет грозить штраф до 50 тысяч рублей.

"Проектом предлагается резко увеличить штрафы за нарушение правил использования воздушного пространства, а также плавания. Некоторые санкции возрастают в десять раз, - сообщил "РГ" член правительственной комиссии по законопроектной деятельности, председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев. - Усиление ответственности призвано снизить число нарушителей, то есть носить превентивную функцию. Конечная цель - минимизировать риски и тем самым спасти чьи-то жизни".

За нарушение федеральных правил использования воздушного пространства предлагается установить штраф для граждан от 20 до 50 тысяч рублей.

Как отмечают специалисты, число нарушителей в небе растет. В 2015 году Ространснадзором было зафиксировано 335 нарушений правил использования воздушного пространства. В 2016 году - 465 нарушений. В прошлом году было уже 524 нарушения. Общая сумма штрафов, выписанных нарушителям, составила 42 миллиона рублей.

При этом, как сказано в пояснительной записке, за три года в два раза выросло число нарушений, совершенных частными лицами, не имевшим права сидеть за штурвалом. Например, в прошлом году 323 нарушителя-частника были по сути самозванцами в воздухе. Или, говоря юридическим языком, они не были наделены "в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства".

Поскольку личная авиация - забава состоятельных, штрафы от 2 до 5 тысяч рублей всяких ух-пилотов не особо пугают. Поэтому ставки решено повысить.

По сравнению с воздушными удовольствиями водные более демократичны: рассекают волны на своем транспорте как очень состоятельные, так и самые обычные люди. Необязательно быть богатым, чтобы содержать свою лодку. Но соблюдать правила - обязательно. Лихачить на воде также запрещено, как лихачить на земле или в воздухе.

"Сегодня очень популярен водный транспорт - яхты, катера, гидроциклы, - говорит Владимир Груздев. - Но мы помним, сколько трагедий произошло из-за того, что люди, управлявшие катерами или гидроциклами, не соблюдали правила".

Впрочем, предложенные поправки касаются не только маломерных судов, но и больших кораблей. По данным разработчиков проекта, в прошлом году на водном транспорте произошло 89 аварий.



"В 84 процентах случаев причиной аварий продолжает оставаться так называемый "человеческий фактор", в том числе как следствие пренебрежения нормами административного законодательства", - говорится в пояснительной записке.

Инициатива в десять раз увеличивает размеры штрафов за нарушение правил плавания. Также вводится санкция за повторное совершение в течение года нарушения правил плавания: штраф от 10 до 20 тысяч рублей плюс лишение права управления судном на срок от года до двух. Но здесь подразумеваются большие суда и их капитаны.

А нарушение правил лицом, управляющим маломерным судном, будет наказываться штрафом от 500 до 1 тысячи рублей. Или лишением прав до полугода. Под статью попадает "превышение судоводителем или иным лицом, управляющим маломерным судном, установленной скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка или стоянка судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков".

Кроме того, резко вырастет наказание за управление частными лодками без прав. Тот, кто сядет за штурвал яхты или возьмется за руль гидроцикла, не имея прав, заплатит от 10 до 15 тысяч рублей. Вырастут штрафы и за управление судном, в том числе маломерным, не прошедшим техосмотра.

Напомним, аттестацию на право управления маломерным судном проводит Государственная инспекция маломерных судов МЧС России. Но прежде, чем сдавать экзамены, кандидат в капитаны должен пройти обучение.

[\(Российская Газета\)](#)

Всемирно известный бренд МАКС отмечает юбилей

Исполняется 25 лет появлению ныне всемирно известного бренда Международного авиационно-космического салона - аббревиатуры МАКС.

Четверть века назад, 31 августа 1993 года начал свою работу первый Международный авиационно-космический салон. Экспозиции его проводились до 5 сентября на трех площадках: в Жуковском, на еще существовавшем тогда центральном аэродроме в Москве - Ходынском поле и в выставочном комплексе на Красной Пресне.

Эффект показов оказался столь впечатляющим, что были приняты следующие решения: о проведении выставки в г. Жуковский, на базе Летно-исследовательского института им. М.М. Громова и о регулярности проведения - один раз в два года, по нечетным годам.

Дальнейшая история МАКСов - череда ярких событий, связанных с рекордами по количеству посетителей и насыщенности летной программы, с развитием выставочной инфраструктуры и решением логистических проблем. И это история создания бренда, получившего мировое признание.



Роль Международных авиационно-космических салонов в судьбе отечественного аэрокосмического комплекса огромна. "В тяжелые для экономики страны годы проведение столь масштабного мероприятия позволило привлечь внимание Президента и Правительства Российской Федерации к проблемам отрасли. Выставка стала и своеобразной витриной, на которой представлены самые современные летательные аппараты, до недавнего времени совершенно секретные, и площадкой, на которой определялись контуры будущих проектов, - отметил заместитель генерального директора ОАО "Авиасалон" Николай Занегин. - В то же время МАКС стал грандиозным авиационным праздником, завоевавшим всенародное признание. Нет сомнений, что в сердцах тысяч мальчишек и девочек любовь к авиации зародилась именно во время посещения салона в Жуковском".

Кстати

Международный авиационно-космический салон МАКС-2019 включен в перечень международных выставок продукции военного назначения, проводимых в 2019 году на территории Российской Федерации (Распоряжение Правительства Российской Федерации № 2403-р от 30 октября 2017 года). Местом проведения авиационно-космического салона станет город Жуковский Московской области. Организаторами мероприятия назначены министерство промышленности и торговли Российской Федерации и Государственная корпорация по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции Ростех.

[\(Российская Газета\)](#)

Новости беспилотной авиации

В столице прошел Moscow Drone Festival

Крупнейший в России фестиваль дронов Moscow Drone Festival состоялся 26 августа в «Лужниках». Мероприятие было организовано Drone Sports Global под эгидой общества «Трудовые резервы» при поддержке Госкорпорации Ростех и Департамента спорта и туризма города Москвы. Фестиваль собрал звезд мирового дрон-рейсинга, сотни начинающих пилотов и несколько тысяч зрителей. Кульминацией Moscow Drone Festival стала гонка с призовым фондом в 2,5 млн рублей. Специально для нее на территории «Лужников» была возведена уникальная по своим масштабам и сложности трасса. В гонке приняли участие 30 рейсеров из России, Великобритании, Германии, Франции, США, Южной Кореи и других стран.

Победителем соревнования стал Томас Питерсон из Латвии. Второе и третье место завоевали россияне Платон Максимов и Владимир Иванов. Всего было разыграно рекордное количество призовых мест – восемь. Самый юный рейсер, 10-летний Павел Хромов, за упорство и волю к победе был удостоен приза зрительских симпатий и получил в подарок настоящий гоночный дрон.

Любой желающий мог научиться управлять гоночным дроном на специальном симуляторе. После «виртуальных» тренировок новички-пилоты, среди которых были и дети с ограниченными возможностями здоровья, пробовали свои силы в реальном управлении дроном в специальной зоне – учебной трассе, огороженной защитной сеткой. Зрители, которые пока не решились примерить роль пилота, могли почувствовать себя настоящими рейсерами с помощью VR-очков.



«Moscow Drone Festival – уникальное событие для российского дрон-рейсинга, по масштабу и интересу аудитории сравнимое с Paris Drone Festival, Drone Prix Munich и World Drone Prix Dubai. Это настоящий городской праздник, направленный на популяризацию этого вида спорта и развитие дрон-рейсинг-сообщества в России», – комментирует Илья Галаев, президент общества «Трудовые резервы».

Он также сообщил, что по окончании фестиваля работа в этом направлении продолжится: в сотрудничестве с Drone Sports Global осенью будет открыта школа, где можно будет пройти недельный или двухнедельный курс моделирования, сборки и пилотирования дронов.

В развитии дрон-рейсинга в России участие принимает и Госкорпорация Ростех. «Это новый вид спорта, и он очень перспективный. Корпорация с самого начала своего существования огромное внимание уделяет развитию спорта. Наши команды успешно участвуют в различных соревнованиях», – отметил заместитель генерального директора Ростеха Николай Волобуев.

[\(Ростех\)](#)

Беспилотники-нарушители "влетят" россиянам в копеечку

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности рассмотрела проект закона, предлагающего ввести штрафы за полеты незарегистрированных беспилотников. Хозяевам дронов грозят серьезные штрафы, сообщает "Приморская газета".

Человек, который запустит без прав беспилотник, заплатит штраф от тысячи до двух тысяч рублей. Кроме того, в десять раз вырастет административное наказание за нарушение правил использования воздушного пространства. Если зарегистрированный беспилотник залетит куда не положено, его хозяин заплатит штраф от 20 до 50 тысяч рублей.

Напомним, недавно Минтранс подготовил поправки к правилам использования воздушного пространства России. В документе впервые подробно регламентируются полеты беспилотников. Аппараты, масса которых не превышает 250 г смогут беспрепятственно летать в пределах прямой видимости на высоте менее 100 м. Исключение составляют маршруты обслуживания воздушного движения, аэродромы, запретные зоны и места проведения публичных мероприятий. От них беспилотники должны держаться на расстоянии не менее 5 км, как и от неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок. На беспилотники массой от 250 г до 30 кг, летающие не выше 150 м от земли распространяются эти же правила. В Минтрансе уточнили, что проект "проходит процедуры обсуждений".

По оценкам ассоциации "Аэронет", сейчас в России для коммерческих задач используется не более 2,5 тыс. беспилотников, любительских дронов весом до 1,5 кг - 30-35 тыс.

Как пояснили в "Аэрокон", сейчас опасные ситуации возникают ежедневно. При полетах пассажирских самолетов в зоне видимости оказывается до трех беспилотников. Президент Ассоциации малых беспилотников Олег Понфиленок уточнил, что по новым правилам нарушителем признается



беспилотник, летающий в пространстве, где есть хоть малейшая вероятность столкновения с самолетом. Размер штрафа составляет 5 тыс. руб. для граждан и 300 тыс. руб. для организаций.

Примечательно, что в Приморье беспилотники используют в том числе и для ловли браконьеров. Так, в 2017 году в Приморье провели комплекс оперативно-профилактических мероприятий "Путина-2017". Как сообщили в местном УМВД, в рейдах использовались и беспилотные летательные аппараты.

Их технические возможности позволяют выполнить задачи по воздушной разведке и мониторингу поверхностей в любое время суток, - добавили в УМВД России по Приморью.

[\(Приморская газета\)](#)