



Анонсы главных новостей:

- Кopter приступает к наземным испытаниям третьего опытного SH09
- В блогах: о проблемах будущих вертолетчиков - Омский летно-технический колледж
- Вертолеты Ка-62 планируют приобрести для внутриконтинентальной авиации Приморья
- Гийом Фори будет назначен генеральным директором Airbus
- Госиспытания новейшей модификации "Ночного охотника" завершатся в 2019 году после выполнения тысячи полетов – источник
- Казанский агрегатный завод разработал медицинский модуль для "Ансата" с новой системой загрузки
- КВЗ провел обучение специалистов Республики Судан
- Лавров: ситуация с ремонтом Словакией вертолетов Ми-17В-5 не сказалась на отношениях с РФ
- Мантуров: Крайний Север и Дальний Восток РФ получат 150 вертолетов санитарной авиации
- Модернизированный Ми-26Т2В завершит предварительные испытания в этом году
- Новейший вертолет Ка-62: первым серийным машинам нашли применение
- ОДК поддержит эксплуатацию российских вертолетных двигателей в Азии
- Осторожно, вас снимает дрон! Кто и зачем управляет беспилотниками?
- Представлен новый медицинский модуль для вертолета «Ансат»
- Рособоронэкспорт создает 20 инфраструктурных объектов за рубежом

Новости вертолетных программ

Госиспытания новейшей модификации "Ночного охотника" завершатся в 2019 году после выполнения тысячи полетов - источник

Государственные испытания модернизированного Ми-28НМ "Ночной охотник" займут еще около года, сообщил "Интерфаксу" осведомленный источник.

"В ходе ГСИ (государственных совместных испытаний) предусмотрено более тысячи испытательных полетов, сейчас их выполняет одна опытная машина. Основная задача для сокращения срока испытаний - увеличить количество вертолетов, которые к ним будут подключены", - сказал собеседник агентства.

По его словам, в конце 2018 года к госиспытаниям присоединится еще два вертолета, которые планируется передать Минобороны РФ в рамках контракта на установочную партию.

Таким образом, программа испытательных полетов будет выполнена в 2019 году с участием уже трех вертолетов Ми-28НМ, отметил источник.

15 февраля гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский сообщил в интервью "Интерфаксу", что модернизированный ударный вертолет Ми-28НМ "Ночной охотник" проходит



государственные испытания. В марте он заявил, что первые серийные машины будут переданы Минобороны РФ до конца года.

В декабре 2017 года в Минобороны России сообщили о заключении контракта на поставку Ми-28НМ.

"Мы приняли решение, что дальнейшая контрактация по "двадцать восьмым" машинам будет проводиться в пользу Ми-28НМ", - заявил Юрий Борисов, будучи заместителем министра обороны РФ (ныне вице-премьер).

"Вертолет получил лазерный бортовой комплекс обороны и новую систему управления вооружением, которая позволяет применять новые типы авиационных средств поражения с радиолокационной и лазерной системой наведения на больших дистанциях", - заявлял Ю.Борисов.

"Машина приобрела модифицированный фюзеляж, модернизированные двигатели, бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования и обзорно-прицельную систему, новую вспомогательную силовую установку, аппаратуру связи с беспилотными летательными аппаратами", - сказал замминистра обороны.

Ранее Виктор Бондарев, будучи главкомом Воздушно-космических сил (ВКС) России, сообщал, что модернизированный вертолет будет поступать во все строевые части армейской авиации.

Ударный вертолет Ми-28НМ представляет собой новейшую модификацию Ми-28Н "Ночной охотник". Работы над новой версией вертолета начались в 2009 году. Сообщалось, что он будет оснащен принципиально новым локатором, который позволит вести круговой обзор, а также новое высокоточное оружие, современную систему управления и "стеклянную кабину", в которой практически нет механических приборов и классических панелей управления.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Модернизированный Ми-26Т2В завершит предварительные испытания в этом году

Предварительные испытания модернизированного тяжелого вертолета Ми-26Т2В завершатся до конца года, после чего машина приступит к прохождению совместных государственных испытаний, сообщили РИА Новости в пресс-службе холдинга "Вертолеты России" (входит в "Ростех").

"Холдинг "Вертолеты России" рассчитывает завершить предварительные испытания тяжелого вертолета Ми-26Т2В и приступить к государственным совместным испытаниям данной машины до конца текущего года", - сказали в компании.

Ранее сообщалось, что серийные поставки вертолета планируется начать в 2019 году. Первый полет модернизированной машины состоялся в августе 2018 года.

От базовой модели Ми-26 новый вертолет отличается современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО), который значительно упрощает пилотирование вертолета. Кроме того, он позволяет в автоматическом режиме выполнять полет по маршруту, выход



в заранее заданную точку, заход на посадку, а также предпосадочное маневрирование и возврат на основной или запасной аэродромы.

В дополнение к этому на вертолете установлен цифровой пилотажный комплекс, а в кабине экипажа появились цветные жидкокристаллические многофункциональные индикаторы, значительно снизившие нагрузку на летный экипаж.

Ми-26Т2В получил новый бортовой комплекс обороны "Витебск", не только обнаруживающий факт угрозы вертолету, но и противодействующий атакующим средствам с инфракрасными головками самонаведения.

Предварительные испытания являются контрольными испытаниями опытных образцов продукции с целью подтверждения характеристик и определения возможности их предъявления на приемочные (государственные) испытания.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

На Балтийском флоте начали подготовку к полетам на модернизированных Ка-27М

Все пять полученных вертолетов Ка-27М прибыли на один из аэродромов в Калининградской области. Технический персонал в настоящее время проводит техническое обслуживание и сезонные регламентные работы на обновленных винтокрылых машинах. Ранее специалисты авиабазы Балтийского флота провели приемку и постановку модернизированных вертолетов.

В ходе модернизации на вертолетах обновлено бортовое радиоэлектронное оборудование, установлена новая поисковая система и радиоакустическое оборудование. Все это вместе позволяет значительно повысить выполнение экипажами вертолетов задач по поиску и обнаружению подводных лодок противника.

Часть экипажей вертолетчиков в настоящее время заканчивает переобучение в Ейском центре боевой подготовки и переучивания личного состава Морской Авиации ВМФ РФ, экипажи уже прошедшие переобучение вскоре приступят к облётыванию новой техники.

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

Вертолеты Ка-62 планируют приобрести для внутрикраевой авиации Приморья

ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках своей первой ознакомительной поездки в Арсеньевский городской округ посетил врио губернатора Приморского края Олег Кожемяко.

На летно-испытательной станции предприятия вниманию главы региона был представлен испытательный полет очередного разведывательно-ударного вертолета Ка-52 "Аллигатор", который сегодня является "визитной карточкой" предприятия. Затем Олег Кожемяко осмотрел изнутри кабину



опытного образца гражданского многоцелевого вертолета Ка-62, который совершил перелет на территорию проведения Восточного Экономического Форума в целях его демонстрации участникам мероприятия и вернулся обратно в Арсеньев в сентябре текущего года. Сегодня данная машина продолжает выполнение летных испытаний в соответствии с программой и готовится к процедуре сертификации.

Как отметил врио губернатора, "Прогресс" - это предприятие, на котором работают хорошие специалисты и отлажены все системы, а продукция пользуется спросом. "Увеличивать объемы заказов и привлекать молодых специалистов - это первоочередная задача, которая сегодня стоит перед заводом. И Администрация Приморского края должна тоже заботиться об этом, ведь "Прогресс" - это, прежде всего, градообразующее предприятие", - отметил Олег Кожемяко.

"Сегодня мы делаем ставку на нашу новую гражданскую продукцию. Вертолет Ка-62 - это будущее нашего завода, и мы заинтересованы в том, чтобы первые серийные машины оставались в Приморье. Таким образом, нам будет проще отслеживать их жизненный цикл и обеспечивать сервисное обслуживание. Впоследствии положительный опыт эксплуатации данных вертолетов внутри региона может способствовать привлечению сторонних заказчиков", - подчеркнул управляющий директор ААК "Прогресс" Юрий Денисенко.

Врио губернатора Приморского края добавил, что региональные власти могут стать первыми покупателями Ка-62. Такая возможность прорабатывается.

"Сегодня у нас есть необходимость в приобретении двух вертолетов для нужд внутрикраевой авиации Приморья. Во-первых, здесь удобно будет их обслуживать, поближе к производителю. Во-вторых, сейчас в отдаленные территории края летают вертолеты Ми-8 вместимостью 20-22 человека, и рейсы не всегда идут при полной загрузке. Ка-62 вмещает до 12 человек, у него дешевле стоимость летного часа", - отметил глава региона.

Кроме того администрация края со своей стороны будет способствовать тому, чтобы компании-перевозчики не только из Приморья, но и других регионов Дальнего Востока покупали эти машины, в том числе за счет выгодных лизинговых программ.

В завершение визита на предприятие глава региона ознакомился с его производственными мощностями, а также процессом сборки и покраски винтокрылых машин.

[\(ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина\)](#)

Представлен новый медицинский модуль для вертолета «Ансат»

2 октября 2018 года делегация «Казанского агрегатного завода» представила на территории авиационного учебного центра АО «Русские Вертолетные Системы» прототип нового медицинского модуля для вертолета «Ансат».



В формировании технического задания, а также разработке компоновки модуля принимали участие специалисты Центроспас МЧС России, ЦЭМП (ГБУЗ Научно-практический центр экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы), ВЦЭРМ (Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины им. А.М. Никифорова МЧС России), ПАО "КВЗ" и эксплуатанты вертолета – крупнейшим из которых является компания «РВС», в парке которой насчитывается 9 вертолетов «Ансат». В основу данной концепции заложены следующие требования: медицинское оборудование в составе вертолета должно отвечать требованиям безопасности, позволять эффективно проводить медицинские мероприятия, быть легче наземных аналогов и отвечать строгим эргономическим и экономическим требованиям, сохранить принцип модульности конструкции, позволяющей переоборудовать многофункциональный вертолет в течение 15 минут, например, из транспортного варианта в медико-эвакуационный.

От своего предшественника модуль отличается изменённой компоновкой, облегчающей загрузку и выгрузку пациента, расширенным составом и вариативностью медицинского оборудования, а также более удобным расположением членов авиамедицинской бригады относительно пострадавшего. Изменения позволили сделать доступ медперсонала к пациенту более эргономичным и удобным. Применение унифицированных носилок, оборудования и каталки обеспечивает возможность осуществления сквозной транспортировки пациента на носилках, (как с каталкой, так и без нее) без перекладки пострадавшего на всех этапах эвакуации наземным и воздушным видами транспорта, при этом не происходит даже кратковременного отключения аппаратов жизнедеятельности, что значительно снижает риски для здоровья пострадавшего.

В новой модификации вертолета появятся специальные потолочные направляющие, позволяющие крепить медицинское оборудование к потолку вертолета, благодаря чему:

- появилась возможность размещать систему освещения в требуемом медицинском работником месте;



- шприцевой насос и другое оборудование возможно перемещать вдоль кабины для оптимального положения относительно больного.

По словам Генерального директора Казанского агрегатного завода Георгия Глебовича Муштакова «Специалисты компании смогли качественно и оперативно реализовать интересную концепцию загрузки/выгрузки пострадавшего из вертолета. На данный момент модуль прошел предварительные заводские испытания и теперь ожидает сертификации в составе вертолета, а также регистрацию в Росздравнадзоре, после чего станет возможной его эксплуатация в составе новых и уже имеющихся вертолетов данной модели». Генеральный директор отдельно отметил, что «главным эксплуатантом вертолета «Ансат» остается компания «РВС» у которой накоплен большой и успешный опыт по предоставлению услуг санавиации на данном типе вертолетов. У Компании есть квалифицированные кадры, которые могут дать конструктивную оценку реализованным решениям».

По словам заслуженного врача РФ, врача анестезиолога-реаниматолога отряда Центроспас МЧС России Александра Попова, при разработке нового медицинского модуля была установка облегчить вес вертолета и не снижать целевую нагрузку по медицине. Миссия была успешно выполнена. Появление в составе вертолета "закатного" устройства позволило облегчить погрузку пострадавшего с земли, экономить время и количество людей, участвующих в этом процессе. «Маленькие или большие новшества, все это позволяет постепенно повысить качество спасения пострадавших и оказания медицинской помощи на борту медицинского воздушного судна», заключил врач.

На данный момент Казанский агрегатный завод ведет работы по установке транспортного инкубатора на вертолет Ансат. Врачи МЧС России заявляют, что за последние три года система эвакуации детей с помощью кювезов стала рядовым событием. Медиками применяется полный комплекс реанимационного оборудования: от вентиляции легких в разноплановых режимах так и полного мониторинга вплоть до применения во время полета УЗИ исследования определенных полостей. Мониторинг состояния пациента и проведение лечебных процедур на борту воздушного судна, позволяет не прерывать лечебный процесс даже во время транспортировки пациента. Пострадавший фактически находится в реанимационном отделении многопрофильного крупного стационара уровня областной больницы.

[\(HeliMed\)](#)

В Московском авиационном центре пилоты сдали экзамены по эксплуатации вертолетов зимой

В Московском авиационном центре прошла итоговая конференция по подготовке к выполнению полетов и эксплуатации вертолетов в осенне-зимний период, в частности, пилоты подтвердили свой так называемый «погодный минимум», говорится в сообщении пресс-службы столичного департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности.

«Следуя рекомендациям Федерального комитета воздушного транспорта и Росавиации, пилоты, диспетчеры и техники вновь сели за парты, разобрали возможные риски и опасные факторы при выполнении полетов в сложных метеоусловиях, при низких температурах, особенности обслуживания воздушной техники, предполетную подготовку и тому подобное», - говорится в сообщении.



Этот вид подготовки в авиации называется ОЗП, он проходит в несколько этапов и представляет из себя целый комплекс различных мероприятий. Например, пилоты авиацентра подтвердили свои «погодные минимумы», выполнив необходимое количество полетов «под шторкой».

«Полет под шторкой – это полет связанный с пилотированием воздушного судна исключительно по приборам. Он готовит пилота психологически, прививает умение выдерживать заданный режим полета в облаках. Ведь, когда в учебном полете возникает сложная ситуация в пилотировании по приборам и пилот не может ее исправить, с помощью специального механизма он мгновенно открывает шторку и восстанавливает пространственное положение вертолета по естественному горизонту», - отметил заместитель командира летного отряда ГКУ «МАЦ» Алексей Диденко.

Он также добавил, что если речь идет о вертолетах BK117, то там используются специальные очки «слепого полета».

«Посмотрел пилот в закабинное пространство, все исправил и дальше пилотирует вновь по приборам. Что происходит в облаках? – Пилот не имеет возможности перейти на визуальный полет. Он уже должен обладать твердыми навыками приборного полета», - объяснил Диденко.

Помимо «полета под шторкой», пилоты Московского авиационного центра отлетали свой экзамен и в реальных метеоусловиях, чтобы доказать свою готовность к любым ситуациям и подтвердить «минимум погоды». К примеру, хорошим результатом считается 150 на 1,5 и ниже - это когда нижний край облаков от земли составляет 150 метров, а видимость – не больше 1,5 километров.

«Более 50% летного состава имеют в ГКУ «МАЦ» очень хорошие погодные минимумы. И мы стремимся к большему. Сейчас, например, несколько пилотов ждут соответствующей погоды для понижения минимума в реальных метеорологических условиях», - подчеркнул Диденко.

По его словам, чтобы подтвердить свою способность летать в сложных метеоусловиях, пилоты должны выполнить контрольные полеты с инструктором либо самостоятельно с подтверждением погодных условий в метеослужбе.

[\(РИАМО\)](#)

В Гае построили площадку для вертолетов санавиации

Для города с численностью населения в 32 000 человек и плохой экологией это большое событие.

У этого промышленного населенного пункта нет своего аэродрома и аэропорта. Чтобы здесь посадить вертолет, пилотам приходилось приноравливаться к погоде и местности. Как правило, сажали технику прямо в чистом поле. Что было не очень хорошо, например, при дожде, когда почва под шасси размокала.

Второй причиной строительства площадки с твердым покрытием стала реализация областного проекта, который предусматривает посадку в населенных пунктах вертолетов санавиации. Эти



машины оснащены дорогим медицинским оборудованием. А значит, без "подушки безопасности" никак не обойтись. Площадка для вертолетов имеет длину и ширину по 25 метров.

Расположена она за стелой на въезде в город.

[\(56orb\)](#)

Вертолетные перевозки возобновились на Ямале после завершения навигации по рекам

Вертолеты в среду начали выполнять рейсы в отдаленные поселки Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) в связи с завершением навигации по рекам округа. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора региона.

На Ямале из-за отсутствия развитой дорожной сети многие поселки отрезаны от "большой земли", добраться к ним летом можно только по рекам, а зимой - по зимникам. Круглый год, в том числе и в период распутицы, работают только перевозки вертолетами.

"С 10 октября возобновляются перевозки пассажиров вертолетами в отдаленные населенные пункты ЯНАО. Первый борт по маршруту Салехард - Питлярь - Мужы - Горки и обратно отправился из аэропорта Салехарда в среду утром", - говорится в сообщении.

В среду теплоходы на Ямале выполняют последние в этой навигации рейсы по маршрутам Салехард - Питлярь - Горки - Лопхари - Казым-Мыс, Катравож - Салехард, Салехард - Аксарка - Салемал - Панаевск - Яр-Сале, после чего отправятся на зимовку. На 11 октября запланирован последний в этом году рейс по направлению Салехард - Мужы, добавили в пресс-службе.

Ранее в департаменте транспорта и дорожного хозяйства региона ТАСС сообщали, что на Ямале есть более 20 вертолетных площадок, нужно построить и реконструировать еще около 20.

[\(ТАСС\)](#)

Новейший вертолет Ка-62: первым серийным машинам нашли применение

Первые образцы новейшего гражданского вертолета Ка-62 уже нашли заказчика. Винтокрылая машина, которая будет создана в 2020 году, начнет курсировать в Приморье.

Об этом журналистам сообщил врио губернатора Приморского края Олег Кожемяко. По его словам, сегодня на арсеньевском заводе «Прогресс» уже производятся передовые ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор», поэтому можно с уверенностью сказать, что специалисты обладают необходимым опытом и должным уровнем профессионализма, чтобы разрабатывать многоцелевые винтокрылые машины и для гражданской сферы. Одним из самых ожидаемых образцов гражданского вертолета является как раз Ка-62, в котором реализуются многие перспективные технологические решения.

На данный момент на предприятии заканчивается подготовка к старту серийного производства. После этого можно будет начинать сертификацию и производство. По мнению Кожемяко, данный вертолет окажется более полезным, чем нынешние Ми-8, перевозящие людей в труднодоступных районах.



Будет логично, если первый Ка-62 останется краевым вертолетом Приморья. Для этого есть ряд вполне объективных причин.

Во-первых, обслуживание Ка-62 будет намного проще производить в регионе, где находится основное предприятие. Второй причиной, но не менее важной, является тот факт, что Ка-62 имеет отличные летные характеристики, отметил врио губернатора. Сейчас перелеты осуществляет Ми-8, который может взять на борт до 22 человек, однако полная загрузка происходит далеко не всегда. Ка-62 вмещает 12 пассажиров, но его летный час гораздо дешевле, что дает основное преимущество перед советской винтокрылой машиной, резюмировал Кожемяко.

[\(Политическая Экспертиза\)](#)

Мантуров: Крайний Север и Дальний Восток РФ получат 150 вертолетов санитарной авиации

«Вертолеты России» к 2020 году выпустят 150 вертолетов для санитарной авиации страны, заявил министр промышленности и торговли Денис Мантуров, выступая 10 октября в Государственной думе. В 34 региона страны в этом году уже отправлены 81 новый вертолет и 21 машина скорой помощи для российских врачей, добавил он.

В первую очередь вертолеты отправятся в районы с низко развитой дорожной сетью и небольшой плотностью населения — Крайний Север и Дальний Восток.

Санитарная авиация — недешевый проект, но частично он уже работает в Москве и Петербурге. В 2016 году санитарные вертолеты в столице за полгода вылетали на помощь людям 200 раз и эвакуировали в больницы больше 700 человек, а в этом году они только за пять дней нового года вылетели по вызову 50 раз. Дежурные экипажи вылетают на ДТП, к пациентам с инсультами и инфарктами. Врачи авиационного центра имеют квалификацию спасателей, поэтому могут работать даже в зоне ЧС, куда не имеют права доступа врачи автомобильных скорых.

Санитарная авиация — не единственная отрасль, которой Минпромторг сулит пополнение: региональный авиационный парк должен обновиться новой линейкой отечественных машин. В течение ближайших шести лет начнутся коммерческие полеты среднемагистрального пассажирского самолета МС-21, ближнемагистрального ИЛ-114, а старенькие Ан-2 заменят на внутренних линиях новые пассажирские самолеты ТВС-2ДТС — «Байкал».

[\(ФАН\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод повышает компетенцию инженеров в сфере цифровых технологий

В рамках запуска в производство новых изделий Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (Госкорпорация Ростех) организовал обучение инженеров предприятия технологиям автоматизированного проектирования NX. 8 октября знакомство с базовым курсом «Основы моделирования в NX» начала первая группа слушателей. Другие специалисты, которые уже имеют определенные навыки работы с NX, повысят свою квалификацию, освоив курсы «Оформление



чертежей в NX» и «Особенности работы с большими сборками в NX». В центре внимания инженеров-технологов-программистов – базовый курс «Основы обработки в NX».

«Освоение новых изделий требует применения современных информационных технологий. Например, при реализации проекта по созданию многоцелевого вертолета Ми-171А2 применялись и применяются цифровые технологии, – поясняет управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых. – На вертолете Ка-226Т, а в дальнейшем и на других продуктах Улан-Удэнского авиационного завода, полностью реализуется концепция цифровой разработки конструкции, подготовки производства и изготовления вертолета. А это требует повышения уровня квалификации и компетенции инженеров предприятия».

Предприятие на протяжении нескольких лет реализует комплексный подход к внедрению информационных технологий для повышения эффективности предприятия. В 2015-2017 гг. обучение программ NX и TeamCenter прошел 121 специалист инженерной службы и производственных подразделений предприятия. В октябре этого года обучение пройдут еще 26 инженеров.

В течение месяца четыре группы инженеров-конструкторов, инженеров-технологов, инженеров-технологов-программистов служб главного конструктора, главного технолога, а также заготовительно-штамповочного производства и механосборочного завода Улан-Удэнского авиационного завода пройдут обучение в системе автоматизированного проектирования NX.

[\(У-УАЗ\)](#)

Казанский агрегатный завод разработал медицинский модуль для "Ансата" с новой системой загрузки

Казанский агрегатный завод (КАЗ) разработал прототип медицинского модуля для вертолета "Ансат", который изготавливают на Казанском вертолетном заводе (КВЗ). С новой компоновкой и расширенным составом медицинского оборудования. Об этом сообщил представитель авиационного учебного центра "Русские вертолетные системы" (РВС), крупнейшего эксплуатанта вертолета (в парке РВС девять "Ансатов").

В частности, в модуле появилось "закатное" устройство, которое позволяет быстрее погрузить пострадавшего в вертолет с привлечением меньшего числа людей. Теперь нет необходимости перекладывать пациента на разных этапах транспортировки и отключать его от систем жизнеобеспечения. Также в кабине установили потолочные направляющие, благодаря которым можно перемещать систему освещения, шприцевой насос и другое оборудование. Кроме того, сейчас идут работы по установке на "Ансат" транспортного инкубатора для детей. Как сказано в сообщении, модуль фактически превратили в "реанимационное отделение многопрофильного крупного стационара уровня областной больницы".

"На данный момент модуль прошел предварительные заводские испытания и теперь ожидает сертификации в составе вертолета, а также регистрацию в Росздравнадзоре, после чего станет возможной его эксплуатация в составе новых и уже имеющихся вертолетов данной модели", - пояснил гендиректор КАЗ Георгий Муштаков.



Как писал "Ъ-Казань", КВЗ также планирует увеличить грузоподъемность "Ансата" на 400-450 кг с нынешних 1,3 тонны.

[\(Коммерсантъ - Казань\)](#)

Приморский край первым получит вертолеты Ка-62

Первым получателем гражданских средних многоцелевых вертолетов Ка-62 планирует стать Приморский край. Местные власти рассматривают возможность размещения заказа на два таких ВС для внутрикраевой авиации региона, сообщили в администрации региона.

Планы властей Приморского края обусловлены в первую очередь двумя причинами: необходимостью обеспечить загрузку арсеньевского завода "Прогресс", где будут собираться машины, и удобством техобслуживания благодаря близости к производителю.

"Сейчас в отдаленные территории края летают вертолеты Ми-8 вместимостью 20-22 человека, и рейсы не всегда идут при полной загрузке. Ка-62 вмещает до 12 человек, у него дешевле стоимость летного часа, большее расстояние проходит. Он дешевле зарубежных аналогов, и мы, со своей стороны, будем способствовать тому, чтобы компании-перевозчики покупали эти машины, рассмотрим варианты лизинговых программ", – добавил врио губернатора Приморского края Олег Кожемяко.

Первый полноценный полет воздушное судно выполнило в мае 2017 г. По итогам летных испытаний были усовершенствованы и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. Сейчас проводятся заводские испытания машины, которые завершатся до конца 2018 г., после чего начнутся сертификационные испытания, отмечают в "Вертолетах России" – головной организации завода "Прогресс". Получение одобрения на воздушное судно, как ранее рассказало АТО.ru, намечено на конец 2019 г. в России и на конец 2020 г. за рубежом.

Ка-62 — первый российский вертолет в сегменте 5–7 т. В числе основных сфер его применения – транспортировка пассажиров, спасательные операции, работы в нефтегазовой области. В августе 2018 г. Минпромторг объявил тендер по поиску подрядчика на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для завершения программы разработки в том числе этого типа вертолета. Программа Ка-62 получила субсидии в размере 121,4 млн руб.

[\(АТО.ru\)](#)

«Уральская вертолетная компания» обслужит вертолеты из Армении

Как стало известно BizavNews, в сентябре 2018 года Комитет гражданской авиации Республики Армения признал Сертификат одобрения организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники ООО «Уральская вертолетная компания». В связи с получением одобрения, специалисты компании могут выполнять техническое обслуживание на воздушных судах производства Airbus Helicopters, зарегистрированных в Республике Армения, а также на территории страны.



В настоящее время «Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM» выполняет техническое обслуживание вертолетов H120/H125/H130/H145 Airbus Helicopters.

«Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM» существует на рынке с 2003 года и предоставляет полный комплекс услуг при покупке и эксплуатации зарубежных вертолетов Robinson и Airbus Helicopters на территории России и стран СНГ. Компания является официальным дилером американской фирмы Robinson Helicopter Company, производящей легкие многоцелевые вертолеты R22, R44 и R66. Стаж работы большинства сотрудников компании URALHELICOM в авиации более 30-ти лет, все обладают большим опытом работы с отечественной и зарубежной авиационной техникой и имеют сертификаты специалистов, выданные заводами-изготовителями.

[\(BizavNews\)](#)

КВЗ провел обучение специалистов Республики Судан

Казанский вертолетный завод (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершил программу обучения специалистов из Судана по действующему контракту. Программа включала теоретическую и тренажерную подготовку на вертолет Ми-17В-5.

Обучение прошли пилоты, бортинженеры, специалисты по авиационному и радиоэлектронному оборудованию. Программа длилась с около месяца и включала в себя теоретические и практические занятия, в том числе на комплексном тренажере вертолета с отработкой упражнений в части экстремальных случаев в полете и имитацией отказов двигателя. Специалисты заказчика успешно сдали экзамены, после чего был подписан акт завершения обучения.

"В авиапарке Судана – более 20 вертолетов типа Ми-17 разных модификаций производства КВЗ, поставленных с 2004 по 2015 годы. Данные вертолеты пользуются большой популярностью, поскольку надежность и простота эксплуатации, а также соотношение цены и качества делают их привлекательными для операторов", - отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Сейчас учебный центр КВЗ принимает второй поток обучающихся из Судана.

Авиационный учебный центр (АУЦ) КВЗ был создан в 1995 году. За более чем 20-летнюю историю работы центра, здесь прошли обучение почти 9000 специалистов. В центре проводятся курсы переподготовки и повышения квалификации специалистов летного и инженерно-технического состава. Преподаватели АУЦ постоянно совершенствуют свои навыки и проходят стажировку в ведущих учебных центрах России, а также за рубежом, обладают именными сертификатами авиационных компании-производителей. Сейчас АУЦ готовит специалистов на вертолетах типа Ми-8/17, Ансат. В перспективе планируется создать аналогичную программу обучения на вертолет Ми-38.

[\(Вертолеты России\)](#)



О проблемах будущих вертолетчиков. Омский летно-технический колледж

"Здравствуйте, Денис Сергеевич!

Я курсант ОЛТК ГА. В нашем училище сложилась очень сложная ситуация с налетом (по факту его почти нет), на сегодняшний день ждет налета половина выпуска 2017-го года (очередь на налет: 51 человек с выпуска 2017 года, 96 с 2018 года, и в перспективе к ним добавятся еще 119 выпускников в 2019 году). Выпускаются по 20-30 человек в год с набора в 100-110 человек, который идет ежегодно.

У меня к Вам просьба, если Вам не сложно [опубликовать видео](#) которое сделали наши ребята о сложившейся ситуации, чтобы придать огласке проблему, потому как сроки задержки которые нам сейчас прогнозируют просто немыслимы, 4-7 лет, и в будущем сокращения их не предвидится..."

Со своей стороны, еще один раз заявлю об ущербности отечественного подхода к летному образованию. Во-первых, государство по факту монополизировало всю подготовку. С одной стороны, это вроде бы здорово - ну в какой еще стране мира государство готовит пилотов за государственный счет для коммерческих авиакомпаний, которые за это не платят ни копейки?

С другой стороны, проблем очень много. И не только с налетом, без которого пилот, ясное дело, не пилот.

Проблемы с подготовкой, с соблюдением требований того же государства к подготовке пилотов. Конца и края не видно - казалось бы, сейчас не 90-е, в которых ожидание вызова на прохождение летной подготовки по окончании теоретической по 4+ лет было "нормой". Проблем очень много и государство очевидно справляется плохо.

"...У нас на ми-8 только 40 из 90 часов отлетать нужно, остальные 50 на легком "еврокоптере" или "белле", но все равно у нас 2 коптера и 3 белла, они постоянно ломаются или на форму встают, и весь курс, кто учился на них, сидит ждет..."

Какая вообще необходимость этих вертолетчиков обучать на дорогуших Ми-8? Даже неповоротливые училища, выпускающие пилотов самолетов, сподобились понять, что куда проще и дешевле выпускать пилотов на самолетах, предназначенных для первоначального обучения, что во всем мире давно известно? А те, кто не сподобился - вроде СЛУГА, в качестве многодвигательного самолета используя немаленький турбовинтовой Л-410, те тоже имеют большие трудности с обеспечением налета.

Ниже я цитирую статью, уже не новую и в некоторых местах одиозную. Но она дает представление о том, что происходит.

Государство монополизировало подготовку



"В 2014 году курсанты Сасовского летного училища жаловались в транспортную прокуратуру, что им не на чем летать. Незадолго до этого, в ноябре 2012 года, в училище из-за отказа двигателя разбился Як-18 с инструктором и курсантом на борту. Оба погибли — причем за некоторое время до смерти курсант рассказывал родителям об изношенности техники в Сасово. После этой катастрофы Росавиация запретила использовать Як-18, а других самолетов в училище не было. Еще до жалобы курсантов в Сасово перебрали три «Сессны» из Краснокутского летного училища, но один из самолетов оказался неисправным, а остальных хватило только на то, чтобы налетать 45% плана.

В 2017 году необходимой летной практики не получили уже 184 из 220 выпускников Сасовского и Краснокутского училищ. Причина все та же: мало самолетов.

«Сейчас все очень плохо с выпускным типом самолетов, — рассказывает курсант третьего курса одного из государственных училищ Евгений. — Мы летаем на Л-410. В данный момент в нашем учебном заведении осталось всего два таких самолета. А летает один. И то у него уже закончился ресурс двигателей».

Проблемы с налетом, проблемы с поддержанием летной годности авиационной техники (повторюсь, за счет бюджета), проблемы с уровнем подготовки...

"...и сейчас проблема не только в летном составе, но и в техническом, в училище всего 3-4 техника для обслуживания вертолетов..."

Единственную частную школу (Челавиа + ЮрГУ), напомним, государственные мужи успешно замочили. Что интересно - замочили по тому же формальному поводу, который, как выяснилось, вполне применим и для государственных летных училищ.

[\(Блог denokan\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

ОДК поддержит эксплуатацию российских вертолетных двигателей в Азии

"ОДК-Климов" (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию "Ростеха") займется поддержкой эксплуатации двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, а также главных редукторов российских вертолетов в 12 странах Азии. В этом компании поможет вьетнамский провайдер услуг по ТОиР Helicopter Technical Service Company (HELITECHCO), специализирующийся на сервисном обслуживании винтокрылых машин производства РФ, сообщили в "Ростехе".

В рамках подписанного сторонами договора Helicopter Technical Service Company станет дистрибьютором двигателей ТВ3-117 и ВК-2500 для российских вертолетов в Индонезии, Малайзии, Камбодже, Таиланде, Вьетнаме, Мьянме, Лаосе, Австралии, Индии, Китае, Бангладеш и Шри-Ланке. "ОДК-Климов" будет выполнять ремонт силовых установок, осуществлять поставку моторов и запчастей, а также займется обучением персонала.



Для реализации договора до конца 2018 г. в городе Вунгтау (Вьетнам) создадут Центр интегрированной логистической поддержки "ОДК-Климов", где будет проводиться средний ремонт вертолетных двигателей. Там также расположатся склад запчастей и представительство завода. Сертификация центра авиавластями Вьетнама запланирована на декабрь 2018 г. после проведения пилотного ремонта одного двигателя.

Как отметил индустриальный директор авиационного кластера "Ростеха" Анатолий Сердюков, развитие системы послепродажного обслуживания российских авиадвигателей, в том числе сопровождение силовых установок на протяжении всего их жизненного цикла, в азиатских странах призвано повысить привлекательность продукции ОДК для местных заказчиков. "Такой подход позволит сократить сроки техобслуживания и ремонта двигателей, а также снизит затраты на эксплуатацию техники", — заявил Сердюков.

Ранее ОДК заключила контракт на проведение ТОиР силовых установок для российских вертолетов гражданского назначения Вьетнама с местной госкомпанией Southern Vietnam Helicopter. Это один из ведущих вертолетных операторов Юго-Восточной Азии, база которого находится в городе Вунгтау. Сообщалось, что для этого оператора ОДК выполнит ремонт моторов ТВ3-117ВМ/ВМА и их агрегатов, а также осуществит поставку запчастей. В перспективе производитель предлагает заменить эти двигатели на их модернизированную версию ВК-2500.

Во Вьетнаме сейчас эксплуатируется порядка 100 российских вертолетов, включая Ми-8/17 и Ка-32, оборудованных двигателями семейства ТВ3-117. Российский двигателестроитель считает перспективным вьетнамский рынок ТОиР силовых установок ТВ3-117ВМ/ВМА, а также ВК-2500.

ATO.ru

Kopter приступает к наземным испытаниям третьего опытного SH09

Компания Kopter (ранее Marengo Swisshelicopter) приступает к наземным испытаниям третьего опытного прототипа (PS3) легкого однодвигательного вертолета SH09. PS3 и предсерийный PS04 будут использоваться для получения сертификации EASA и последующего одобрения FAA. Поставки SH09, как ожидается, начнутся в следующем году.

SH09 позиционируется как единственный вертолет в классе 2,5-тонных машин, оснащенный полностью композитным планером, передовой бесшарнирной системой несущего винта с пятью лопастями, двигателем с электронной системой управления и «стеклянной» кабиной. Вертолет SKYe SH09 имеет привлекательные характеристики: максимальная продолжительность полета – 5 часов и дальность – 800 км, крейсерская скорость – 260 км/ч, максимальная взлетная масса – 2800 кг, масса груза на внешней подвеске – 1500 кг. На вертолете устанавливается двигатель Honeywell HTS900 мощностью 1020 л.с. и авионика Sagem.

«Kopter началась как инжиниринговая компания, но теперь она стала чем-то большим», - комментирует глава компании Андреас Лёвенштайн. «Мы очень довольны этой эволюцией». Основанная в 2007 году и имеющая в своей команде бывших сотрудников Airbus Helicopters, Leonardo

и Bell Helicopter, Kopter утверждает, что SH09 является современной альтернативой семействам Airbus Ecureuil H125/130 и Bell 407.

Компания ожидает, что сертификация FAA для SH09 последует через шесть месяцев после европейского одобрения вертолета. Kopter видит большой потенциал на рынке США, на котором меньше ограничений операций на однодвигательных машинах по сравнению с Европой.



«США жаждет этот вертолет», - сказал главный клиент Marengo Кристиан Грас, который утверждает, что SH09 обеспечивает более эффективную альтернативу двухдвигательным вертолетам в скорой медицинской помощи, полиции, осмотре достопримечательностей и в других миссиях. SH09 также будет оснащаться лебедкой, и вмещает кроме пилота до семи пассажиров.

[\(BizavNews\)](#)

В Грузии будут выпускать беспилотники и вертолеты

Грузинский военный научно-технический центр «Дельта» планирует наладить выпуск БПЛА и вертолетов, передает корреспондент газеты ВЗГЛЯД в Тбилиси со ссылкой на местные СМИ.

«Дельта» уже выпускает бронемшины различной модификации, реактивные системы залпового огня, минометы и иное вооружение, сообщает информационное агентство «Интерпрессньюс».



«Идет работа по направлению беспилотников и вертолетов», – сказано в заявлении центра, которое цитирует агентство.

Также планируется выпуск собственных противотанковых гранатометов, снайперских винтовок и иного вида оружия.

Это оружие поставляется в армию Грузии и продается за рубеж.

[\(Взгляд\)](#)

Лавров: ситуация с ремонтом Словакией вертолетов Ми-17В-5 не сказалась на отношениях с РФ

Ситуация вокруг ремонта словацкой компанией LOTN поставленных Россией для Афганистана вертолетов Ми-17В-5 не сказалась на общем характере дружеских отношений двух стран. Об этом заявил во вторник глава МИД РФ Сергей Лавров по итогам переговоров со словацким коллегой Мирославом Лайчаком.

"Экономические ситуации возникают разные, когда сталкиваются экономические интересы, - сказал глава МИД РФ. - В любом случае в отношениях с нашими словацкими коллегами, как и с многими другими партнерами, мы находим обоюдоприемлемые решения".

"На общем характере наших добрых, тесных, дружеских отношениях эта ситуация не сказывается", - подчеркнул Лавров.

США приобрели российские вертолеты Ми-17В-5 для афганской армии в 2011 году. В 2014 году Вашингтон разорвал отношения с "Рособоронэкспортом", который должен был осуществлять их обслуживание, из-за ухудшения диалога с Москвой. В 2016 году принадлежащая Министерству обороны Словакии компания LOTN выиграла проведенный НАТО тендер на обслуживание этих машин. В холдинге "Вертолеты России" заявили, что у LOTN нет права на выполнение капитального ремонта Ми-17В-5 нет, и сняли с себя ответственность за дальнейшую безопасную эксплуатацию вертолетов, нелегитимно отремонтированных в Словакии.

Вертолет Ми-17В-5 - новейшая модификация Ми-17. Машина предназначена для перевозки грузов и десантников, а также крупногабаритных грузов на внешней подвеске.

[\(ТАСС\)](#)

Словакия надеется уладить спор вокруг ремонта российских вертолетов из Афганистана

Делегация словацкой компании LOTN прибыла в Москву для переговоров с коллегами из АО "Вертолеты России" относительно выполнения контракта на ремонт российских военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5, эксплуатируемых министерством обороны Афганистана. Об этом заявил во вторник, отвечая на вопрос ТАСС, глава МИД Словакии Мирослав Лайчак на пресс-конференции по итогам переговоров с российским коллегой Сергеем Лавровым.



"Есть вопросы, связанные с правом лицензии (на ремонт вертолетов российского производства), и есть некоторые точки зрения, которые не совпадают, - признал словацкий министр. - Но очень важно, что есть стремление решить эти вопросы. Сегодня делегация LOTN из Тренчина находится в Москве и ведет переговоры со своими партнерами. Надеюсь, что они найдут решение, потому что это хороший проект, и я ни в коем случае не ожидаю, чтобы этот вопрос мог отрицательно повлиять на наши отношения".

США приобрели российские вертолеты Ми-17В-5 для афганской армии в 2011 году. В 2014 году Вашингтон разорвал отношения с "Рособоронэкспортом", который должен был осуществлять их обслуживание, из-за ухудшения диалога с Москвой. В 2016 году принадлежащая министерству обороны Словакии компания LOTN выиграла проведенный НАТО тендер на обслуживание этих машин. В холдинге "Вертолеты России" заявили, что у LOTN нет права на выполнение капитального ремонта Ми-17В-5, и сняли с себя ответственность за дальнейшую безопасную эксплуатацию вертолетов, нелегитимно отремонтированных в Словакии.

Вертолет Ми-17В-5 - новейшая модификация Ми-17. Машина предназначена для перевозки грузов и десантников, а также крупногабаритных грузов на внешней подвеске.

[\(ТАСС\)](#)

АСН энергично стартует на NBAA

Airbus Corporate Helicopters (АСН) сделает официальный старт на рынке Северной Америки в этом месяце в рамках выставки NBAA-BACE 2018. В прошлом году компания дебютировала в Европе.

«Исходная предпосылка АСН заключается в том, чтобы соответствовать чрезвычайно высоким ожиданиям, которые заданы нашими клиентами, и единственный способ сделать это – объединить правильный продукт, который может быть адаптирован к их конкретным требованиям к вертолету, с исключительным уровнем индивидуального подхода, которое они ни найдут нигде, кроме в АСН», - сказал Фред Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters.

Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам полностью индивидуальные версии АСН125, АСН130, АСН135, АСН145, АСН160 и АСН175 с трех различных дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line – это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive – это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяют бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки АСН, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.

[\(BizavNews\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

Слово не воробей: Опровержение Росавиации публикации А.Воробьева в газете «Ведомости» от 03 октября 2018 года «Экспорт новой российской авиатехники оказался под угрозой»

В русском языке есть совершенно замечательная фигура речи – «желаемое за действительное», которой можно охарактеризовать очевидно до неприличия ангажированную [статью в газете «Ведомости» от 3 октября 2018 года с первой до последней строчки](#).

Утверждения автора статьи А.Воробьева и, как можно предположить, стоящих за этой публикацией заинтересованных, но не информированных консультантов из Межгосударственного авиационного комитета (МАК), мягко сказать, недостоверны.

Чего стоит одно только заявление о том, что «занимающаяся сертификацией судов Росавиация не добилась признания иностранными авиавластями, без этого невозможны поставки за рубеж» из-за якобы отсутствия соглашения с Европейским агентством по безопасности полётов EASA.

На всякий случай Росавиация обращает внимание автора, который, вероятно, так торопился отработать материал и не удосужился дождаться комментариев Росавиации, что еще в январе 2018 г. между Росавиацией и EASA подписано Рабочее соглашение в области летной годности и сертификации авиационной техники. С помощью этого документа была обеспечена непрерывность в признании отечественных одобрительных документов на авиационную технику в странах Европы. Не останавливаясь на достигнутом, Росавиация и EASA в том же январе текущего года согласовали Дорожную карту развития сотрудничества. Совместные сертификационные работы ведутся по самолету МС-21 и двигателю ПД-14, а также на основе взаимности по другим многочисленным заявкам по российской и европейской авиационной технике.

Аналогичная работа проведена и продолжается с авиационными властями и других государств – потенциальных импортеров российской авиационной техники.

С учетом этого слова автора статьи о якобы непризнании за границей экспортных сертификатов Росавиации можно назвать откровенной и бездоказательной ерундой и фантазией. Было бы просто нонсенсом в практике любой страны и любой отрасли отказываться сотрудничать с национальным государственным органом, на который те или иные полномочия официально возложены правительством страны.

Полагаем, что коллеги из Минпромторга России также найдут время, чтобы отреагировать на утверждения в статье о том, что «Минпромторг просил Авиарегистр МАК выдавать экспортные сертификаты», что, по сути, является обвинениями в адрес данного Министерства о нарушении решений Правительства Российской Федерации, прекратившего сертификационные полномочия МАК в России в 2015 году.

Надеемся, что автор найдет время, чтобы ознакомиться лишь с некоторыми из уже выданных и признанных сертификатов, на основании которых российские самолеты «Сухой Суперджет» и



вертолеты поступили по контрактам иностранным заказчикам. Со всеми странами, куда российская промышленность экспортирует авиационную технику (Италия, Турция, Казахстан, Куба, КНР), у Росавиации есть договоренности о принятии выдаваемых ею одобрительных документов без каких-либо дополнительных проверок.

Что касается двусторонних соглашений с FAA (США) и ENAC (Италия), то, видимо, автор публикации и так называемые «эксперты» удивятся, но подобные договоренности давно имеются на уровне Правительства Российской Федерации. Так, Соглашение о повышении безопасности полетов подписано Правительством Российской Федерации и Правительством США 2 сентября 1998 года. Наиболее тесные связи в области безопасности полетов существуют с Италией еще с 1989 года на базе российско-итальянского межправительственного соглашения. В их развитие и укрепление Росавиация в ноябре 2017 года подписала с ENAC График процедур реализации данного межправсоглашения. Ни один экземпляр самолета «Сухой Суперджет», предназначенный для экспорта в Европу, не был задержан по причине непризнания экспортных сертификатов Росавиации.

Росавиация активно сотрудничает с отечественными экспортерами авиационной техники. В интересах обеспечения поставок техники холдинга «Вертолеты России» за рубеж ведется активная работа с авиационными ведомствами Китая, Индии, Южной Кореи, Пакистана, Бразилии, Мексики, Колумбии, Перу, Канады и других стран. С авиационным ведомством Китая – крупнейшего рынка экспорта отечественной авиационной техники – после ознакомления китайских коллег с российской системой сертификации авиатехники Росавиация парафировала Процедуры реализации межправительственного Соглашения. С Индией – перспективным рынком поставок отечественных вертолетов – достигнута договоренность о подписании аналогичных Процедур до декабря 2018 г. С бразильским авиационным ведомством (ANAC) Росавиация уже провела взаимное изучение нормативной базы и сейчас готовится принять бразильских коллег в Москве.

Заседание Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС 15 августа текущего года под председательством помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина прошло в конструктивной рабочей обстановке, что отражено в Протоколе указанного заседания, и никак не может характеризоваться словом «возмущение», которое приписывается двумя участниками заседания (а именно столько представителей МАК было на него приглашено), гендиректору Ростеха С. Чемезову.

Неудивительно, что перечисленные в статье представители организаций и участников данного совещания на вопросы «Ведомостей» не ответили – бессмысленно комментировать откровенную чушь и уж тем более оспаривать решение руководства страны, направленное на возврат полномочий, временно отданных в тяжелое после распада СССР время на аутсорсинг международной организации МАК, в контур российских госструктур, и приведения ситуации в полное соответствие с Конвенцией о международной гражданской авиации ИКАО, в соответствии с Приложением 13 к которой орган по расследованию авиационных происшествий (в настоящее время МАК) не может совмещать эти функции с функциями сертификации типа.



Особое недоумение вызывают неуверенные предположения в статье гендиректора консалтинговой компании Infomost Бориса Рыбака о том, что Росавиация не занимается подготовкой специалистов в области сертификации, которым доверяли бы иностранные авиационные власти. Уж ему то должно быть известно, что большинство наиболее авторитетных и опытных профессионалов, ранее работавших в МАК «в команде Анодиной» и заинтересованных работать, а не заниматься плетением интриг, перешли в созданный решением Правительства России подведомственный Росавиации Авиарегистр России. В системе сертификации авиационной техники помимо Росавиации и Авиарегистра России функционируют 10 аккредитованных Росавиацией сертификационных центров, созданных на базе таких научных институтов с мировым именем, как ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА и ГосНИИ АС. Оторванным от реальности является и лозунг г-на Рыбака о том, что «доверие – очень важный аспект при взаимном признании летной годности». Представляется, что г-н Рыбак не присутствовал при взаимных аудитах, которые проводят авиационные ведомства, заполняя многостраничные вопросники и демонстрируя реальное функционирование системы государственного надзора за предприятиями авиапромышленности.

Может быть, в 1990-е годы и в начале 2000-х, когда единое европейское авиационное ведомство EASA еще только создавалось, отношения между ним и МАК и выстраивались, по убеждению г-на Рыбака, на лоббистском ресурсе и «доверии». К счастью, на сегодняшний день задача по подготовке соглашений в области летной годности – кропотливая техническая работа, которая ведется в цивилизованном русле.

За публикацию некорректных и неверных сведений о деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Росавиация требует у редакции «Ведомостей» напечатать данное опровержение в печатной и интернет версии своего издания.

[\(Росавиация\)](#)

Гийом Фори будет назначен генеральным директором Airbus

Совет управляющих европейской авиастроительной корпорации Airbus объявил о своем решении выдвинуть кандидатуру Гийома Фори на должность генерального директора корпорации. О решении, принятом на заседании совета в понедельник, говорится в распространенном заявлении корпорации.

Пятидесятилетний Гийом Фори возглавлял ранее подразделение корпорации по выпуску самолетов коммерческой авиации. Он имеет опыт работы не только в авиационной, но и в автомобильной промышленности. На своем нынешнем посту он находится с февраля этого года после того, как его покинул Фабрис Брежье, планы которого занять должность генерального директора Airbus не были поддержаны руководством корпорации. До этого Фори находился на должности главы отделения Airbus по производству вертолетов.

Во главе корпорации француз Гийом Фори сменит представителя Германии Томаса Эндерса. В декабре 2017 года Airbus объявила, что Эндерс не будет выдвигать свою кандидатуру на новый срок в 2019 году. Эндерс покинет свой пост весной будущего года и назначение его сменщика будет официально проведено на генеральной ассамблее акционеров Airbus, которая состоится 10 апреля.

[\(ТАСС\)](#)



«Технодинамика» продолжает обновлять производственные площадки

Каменск-Уральский литейный завод, входящий в холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех, вошел в отопительный сезон с новым источником тепла. Современное котельное оборудование общей мощностью 64 мегаватта, позволит экономить свыше 20 процентов ресурсов.

Сегодня на предприятии выпускается более сорока наименований авиационных изделий для самолетов Ан, Як, Ту а также для вертолета Ка-32. «Пароводогрейка» КУЛЗа, построенная еще в 1940-е годы, последний раз реконструировалась в 1960-е. Она отапливала не только литейный цех, но и ряд организаций, включая небольшое промышленное предприятие, а также — часть жилого массива. Со временем, когда появились новые поставщики тепла, необходимость в этом отпала. Однако оборудование устаревшей заводской теплоцентрали, рассчитанное на солидные объемы, даже при остановке ряда котлов требовало большого количества топлива. Ее мощность почти втрое превышает сегодняшние потребности предприятия.

«Технодинамика» будет продолжать модернизацию своих производственных площадок и инвестировать в развитие предприятий. Это позволит повысить энергоэффективность работы, улучшить экономические показатели и значительно улучшит экологическую составляющую», — отметил Игорь Насенков, генеральный директор холдинга.

Технологии, на которых основана работа нового оборудования, позволяют обеспечивать автоматизацию производства тепла. Процесс запускается и контролируется с помощью интеллектуальной системы, отслеживающей все необходимые параметры. Это существенно облегчает работу оператора и остального обслуживающего персонала, условия труда которых кардинально поменялись

«Новое оборудование обеспечит экономию газа и электроэнергии в общей сложности более 20 процентов», — говорит технический директор АО «КУЛЗ» Вячеслав Русаков. — Это даст возможность привлечь освободившиеся средства на дальнейшую модернизацию и обновление технического парка предприятия».

Важнейшим показателем прошедшей модернизации котельной Каменск-Уральского литейный завода это улучшение экологических показателей предприятия и региона в целом. Также новая экономическая тепловая установка позволит снизить объемы потребляемой энергии тем самым сократить нагрузку на электросеть Каменск-Уральска.

[\(Технодинамика\)](#)

Комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект об уточнении порядка формирования экипажей экспериментальных воздушных судов

Цель законопроекта - приведение воздушного законодательства в соответствие с мировой практикой заключения договоров на поставку воздушных судов, их сертификации и технической приемки,



повышение конкурентоспособности российских авиастроительных организаций при поставке отечественных воздушных судов на внешние рынки.

Действующее законодательство ограничивает участие иностранных специалистов в экипажах испытываемых отечественных воздушных судов. Законопроектом предлагается исключить установленный запрет и определить случаи, при которых допускается включение иностранных граждан в состав экипажей экспериментальных воздушных судов.

Проект федерального закона "О внесении изменений в статью 56 Воздушного кодекса Российской Федерации и статью 14 Федерального закона "О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации" (далее - законопроект) внесен Минпромторгом России.

Цель законопроекта - приведение воздушного законодательства в соответствие с мировой практикой заключения договоров на поставку воздушных судов, их сертификации и технической приемки, повышение конкурентоспособности российских авиастроительных организаций при поставке отечественных воздушных судов на внешние рынки.

Для заключения российскими авиастроительными организациями контрактов на поставку отечественных воздушных судов иностранным партнерам возникает необходимость включения иностранных летчиков-испытателей в состав экипажей испытываемых (экспериментальных) воздушных судов.

Кроме того, для выполнения российскими авиастроительными организациями контрактных обязательств требуется сертификация воздушных судов по европейским и американским нормам с нахождением на борту представителей иностранного сертифицирующего органа из числа летного и инженерно-технического состава.

Продвижению на международные рынки способствует демонстрация технических возможностей воздушного судна непосредственно в полете с участием представителей иностранного заказчика или потенциального покупателя. Выполнение демонстрационных полетов с представителями иностранных заказчиков является общемировой практикой и неотъемлемой частью процесса технической приемки воздушных судов. Требование об участии в демонстрационных полетах, как правило, устанавливается в договорах поставки воздушного судна.

Действующие редакции Воздушного кодекса Российской Федерации и Федерального закона "О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации" ограничивают участие иностранных граждан в экипажах экспериментальных воздушных судов.

Законопроектом предлагается исключить установленный запрет и определить случаи, при которых допускается включение иностранных граждан в состав экипажей экспериментальных воздушных судов.

Законопроект будет рассмотрен на заседании Правительства.

[\(Правительство Российской Федерации\)](#)



Рособоронэкспорт создает 20 инфраструктурных объектов за рубежом

В главном здании входящего в Госкорпорацию Ростех АО "Рособоронэкспорт" прошло собрание ветеранов ООО "Ветераны ВТС" по случаю 50-летия Главного технического управления Государственного комитета СССР по внешнеэкономическим связям (ГТУ ГКЭС). В мероприятии приняли участие руководство Рособоронэкспорта и работники компании.

ГТУ ГКЭС было образовано в 1968 году с целью объединения усилий по оказанию технического содействия иностранным партнерам в создании объектов специального назначения - одного из основных видов деятельности в рамках военно-технического сотрудничества СССР с иностранными государствами.

"Сегодня Рособоронэкспорт продолжает славные традиции, заложенные в ГТУ, и нам есть чем по праву гордиться. С 2001 по 2018 год по линии компании в 4 странах мира реализовано 11 крупных инфраструктурных проектов для всех видов вооруженных сил. В настоящее время более чем в 10 странах идет работа по созданию еще 20 специальных объектов", - сообщил генеральный директор Рособоронэкспорта Александр Михеев.

С участием специалистов ГТУ были оказана помощь в становлении и развитии военной промышленности в Китае, Индии, на Кубе и во Вьетнаме, сформирована оборонная инфраструктура в большинстве стран Ближнего Востока и Северной Африки. Всего было создано и дооборудовано свыше 1,5 тысяч объектов по производству и ремонту поставленного вооружения и военной техники более чем в 40 странах мира.

Наиболее крупные объекты, построенные при содействии сотрудников ГТУ: комплекс заводов по производству самолетов типа МиГ и двигателей для них в Индии, заводы по производству стрелкового вооружения на Кубе и в Ливии, предприятие по производству бронетехники в Индии, завод по производству стрелкового вооружения и боеприпасов в Сирии.

Для работ по организации создания объектов за рубежом были привлечены свыше тысячи предприятий Советского Союза, поставлены десятки тысяч единиц оборудования и около 5 миллионов единиц технологической оснастки.

В 1992 году ГТУ ГКЭС было реорганизовано в ГВК "Спецвнештехника", которая в 1993 году вошла в созданную государственную компанию по экспорту и импорту вооружений и военной техники "Росвооружение". В 2000 году государственная компания вошла в состав Рособоронэкспорта.

"Традиции ГТУ ГКЭС до настоящего времени живы в том числе за счет их носителей, находящихся в строю. Сегодня в Рособоронэкспорте работает более 150 бывших сотрудников ГТУ, а 220 бывших работников знаменитого главка являются ветеранами-пенсионерами Рособоронэкспорта", - добавил Александр Михеев.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)



Госбезопасность подтянулась к госавиации

Как стало известно "Ъ", вчера сотрудники ФСБ и СКР провели серию обысков, по результатам которых вице-президент ОАК по государственной авиации специального назначения Сергей Герасимов может стать фигурантом уголовного дела о махинациях при исполнении госконтрактов по специальному летному отряду (СЛО) "Россия", занимающемуся перевозкой первых лиц страны.

По данным источников "Ъ" в силовых структурах, вчера сотрудники главного следственного управления СКР и ФСБ провели обыски и выемки документов по десятку адресов, в том числе в квартире и рабочем кабинете вице-президента ОАК по государственной авиации специального назначения Сергея Герасимова, а также в домах нескольких коммерсантов, заключавших контракты на предоставление различных услуг корпорации и СЛО "Россия". Басманный райсуд, по данным "Ъ", выдал четыре санкции на обыски в жилых помещениях, которые и посетили участники следственных мероприятий.

Источники отмечают, что махинации, связанные в том числе с разработкой, изготовлением и монтажом авиационных интерьеров, были выявлены в рамках другого уголовного дела, по которому проходили экс-руководитель СЛО Ярослав Одинцев и десять его сообщников. Они были арестованы по обвинениям в злоупотреблении должностными полномочиями (ч. 1 ст. 285 УК РФ), а также в особо крупном мошенничестве (ч. 4 ст. 159 УК РФ), а в 2017 году осуждены на различные сроки Тверским райсудом. Последний признал, что должностные лица СЛО и сотрудники компании "Авиаприбор-Сервис" похитили крупные суммы бюджетных средств при заключении и исполнении госконтрактов на обслуживание систем кондиционирования используемых "Россией" лайнеров Ту-204, Ту-214 и Ил-96, а кроме того, совершили махинации при закупке пяти дополнительных силовых установок для вертолетов Ми-8 авиаотряда.

Однако один из адвокатов, участвовавших в защите обвиняемых, сообщил "Ъ", что из этого расследования никакие материалы в отдельное производство не выделялись. По его данным, ГСУ СКР недавно было возбуждено отдельное уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК (мошенничество в особо крупном размере), по которому и проводились обыски в ОАК. При этом юрист предположил, что на этот раз ход был дан результатам проверок, которые в ОАК и СЛО проводила Генпрокуратура. По результатам одной из таких проверок, как рассказывал "Ъ" 16 апреля 2018 года, заместитель генпрокурора Саак Карапетян (недавно разбился в авиакатастрофе) направлял в ОАК представление, в котором в том числе говорилось о несвоевременном и неполном исполнении госконтрактов по замене оборудования и других работах на воздушных судах СЛО.

С фигурантами нового уголовного дела о мошенничестве, отметил источник "Ъ", следствие определится в ближайшее время, предположив, что одним из них может стать вице-президент ОАК Сергей Герасимов.

С сентября 2015 года он курирует в ОАК вопросы государственной авиации специального назначения (поставки, контроль за разработкой, производством, обслуживанием, ремонтом, а также обеспечением специальных рейсов в части обязательств ОАК). То есть курировал взаимодействие корпорации со СЛО.



Ранее господин Герасимов занимал пост советника президента ОАК по взаимодействию с госорганами, с 1998 по 2014 год служил в структурах ФСО, с 1995 по 1998 год - в Федеральной пограничной службе, с 1990 по 1995 год был военным летчиком, освоившим самолеты Як-52, Л-29, Су-15, Су-15ТМ и другие.

Вчера господин Герасимов был недоступен для комментариев. В ОАК обсуждать обыски отказались, но источник в корпорации подтвердил их проведение. Знакомые господина Герасимова называют его "грамотным управленцем" и "системным человеком", который стремился выстроить "понятные отношения со СЛО": в частности, он ратовал за создание концепции послепродажного обслуживания самолетов на основе контрактов полного жизненного цикла, что позволило бы своевременно поддерживать летную годность гражданской авиации спецназначения.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Система менеджмента качества ОНПП «Технология» соответствует требованиям нового национального стандарта

Соответствие системы менеджмента качества (СМК) предприятия требованиям нового национального стандарта ГОСТ ИСО 9001-2015 подтверждено результатами инспекционного аудита, проведенного одним из лидеров в сфере сертификации предприятий авиационной промышленности в России Научно-методическим центром «Норма».

В ходе проверки была дана оценка текущему состоянию и динамике совершенствования системы менеджмента качества предприятия. Особое внимание инспекторы уделили процессу постоянного улучшения СМК. Выборочная проверка структурных подразделений не выявила критических несоответствий. Аудиторы выдали ряд рекомендаций, направленных на усовершенствование системы.

«Соответствие требованиям нового национального стандарта – не только конкурентное преимущество. Это возможность планирования развития предприятия на качественно новом уровне, инструмент, позволяющий выстраивать процесс непрерывного улучшения», - отметил директор по качеству ОНПП «Технология» Владимир Корсачев.

ОНПП «Технология» второй раз успешно проходит инспекционный аудит на соответствие требованиям нового национального стандарта. Стандарт ГОСТ Р ИСО 9001-2015 был введен в действие 1 ноября 2015 года для добровольного применения, и предприятие получило сертификат, подтверждающий соответствия СМК новым требованиям, в числе первых среди российских предприятий.

[\(ОНПП «Технология»\)](#)



Новости беспилотной авиации

Власти Татарстана рассчитывают сохранить производство тяжелых беспилотников в регионе

Ранее источник в ОПК страны сообщил, рассматривается возможность переноса производства беспилотного летательного аппарата "Альтаир" из ОКБ "Симонова" на Уральский завод гражданской авиации.

Власти Татарстана рассчитывают, что производство тяжелых беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) будет сохранено в регионе. Об этом во вторник сообщили ТАСС в пресс-службе министерства промышленности и торговли Татарстана.

Ранее во вторник источник в оборонно-промышленном комплексе страны сообщил ТАСС, в настоящее время рассматривается возможность переноса производства беспилотного летательного аппарата "Альтаир" (тема "Альтиус") из ОКБ "Симонова" (Казань) на Уральский завод гражданской авиации (УЗГА). По словам источника, решение будет принято до конца года.

"Минпромторг Татарстана организует взаимодействие всех заинтересованных сторон таким образом, чтобы сохранить компетенции по разработке тяжелых БПЛА и обеспечить развитие их серийного производства в республике", - сказал представитель пресс-службы ведомства.

Ранее СМИ сообщили, что военное ведомство решило прекратить разработку большого беспилотного летательного аппарата "Альтаир", которой занималось ОКБ. Не исключалось, что задел будет передан Уральскому заводу гражданской авиации.

В начале мая занимавший тогда пост замминистра обороны РФ Юрий Борисов сообщил, что в течение года планируется завершить работы над тяжелым беспилотником. "Альтаир" должен был нести до двух тонн боевой нагрузки на дальность до 10 тыс. км.

Опытное конструкторское бюро имени М. П. Симонова (бывшее ОКБ "Сокол") с 2014 года разрабатывает проект тяжелого беспилотника, который предназначен для решения боевых задач в Арктике. ОКБ "Сокол" было основано в 1959 году. С 1960-х годов занялось беспилотной тематикой. На предприятии были разработаны воздушные мишени на базе пилотируемых самолетов МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, Л-29, мишени Ла-17ММ.

[\(ТАСС\)](#)

Ростех повысит эффективность сельского хозяйства с помощью дронов

Холдинг «Росэлектроника» в ходе Российского агротехнического форума объявил о создании Центра точного земледелия. Центр будет осуществлять мониторинг объектов сельского хозяйства при помощи беспилотников, оценивать динамику созревания посевов, формировать рекомендации для фермеров и автоматически программировать «умную» сельхозтехнику. Годовой объем российского рынка таких услуг на сегодняшний день оценивается в более 1,5 млрд рублей.



Центр создается на базе «Концерн «Вега» (входит в «Росэлектронику»). Концерн обладает большим опытом в области дистанционного наблюдения земной поверхности, мониторинга инфраструктуры и оценки состояния наземных объектов. Планируется, что центр начнет свою работу в 2021 году.

«Точное земледелие – это общепризнанный мировой тренд, 70% фермерских хозяйств США, Канады, Западной Европы уже используют умные технологии для сельского хозяйства, в то время как в России данный сегмент находится на этапе формирования. На отечественном рынке нет комплексного решения для сбора и обработки данных по сельхозугодиям с оперативным представлением информации о состоянии посевов и о необходимых агротехнических мероприятиях. По нашим оценкам, объем отечественного рынка услуг в сфере точного земледелия в 2018 году составляет 1,65 млрд рублей. Мы ставим перед собой задачу сформировать новую рыночную нишу и занять в ней лидирующее положение», – заявил заместитель генерального директора АО «Концерн «Вега» Сергей Калмыков в ходе Российского агротехнического форума.

Основой для «цифровизации» сельского хозяйства станет система мониторинга объектов АПК. Для этого центр будет применять дроны, оснащенные современными камерами широкого спектра. Дистанционные съемки позволят создать цифровые карты влажности и температуры почвы, динамики созревания урожая, наличия болезней и вредителей растений. Фермеры смогут получать результаты анализа и рекомендации по агротехническим мероприятиям на свои компьютеры и мобильные устройства. Информация по адресной обработке сельхозугодий будет также передаваться «умной» сельхозтехнике для программирования ее работы.

Кроме того, Центр точного земледелия займется агрегированием информации по урожайности, а также структуре и динамике спроса на товары и услуги в агросекторе.

Центр точного земледелия «Росэлектроники» будет формироваться с привлечением предприятий Госкорпорации Ростех, обладающих компетенциями в разработке и производстве сельскохозяйственной техники, навигационного оборудования, беспилотных летательных аппаратов. На сегодняшний день уже определены технические решения, успешно апробированные Концерном «Вега» для решения военных задач, сформирована команда специалистов, проводятся переговоры с российскими регионами и производителями «умной» сельхозтехники.

[\(Ростех\)](#)

«Осторожно, вас снимает дрон!». Кто и зачем управляет беспилотниками?

Востребованность этой профессии ураганно растет, но ей почти нигде не учат. Ее представители находятся среди нас, но смотрят на нас сверху. Их работу мы видим, сидя в кинозале и открывая картинки в Интернете, но не задумываемся об этом. Они пилоты беспилотников. Кому и зачем нужны дроны, разобрался корреспондент "АиФ-Красноярск".

Спасательный круг - дрон

Раньше, увидев объект, бесшумно перемещающийся в небе, можно было грешить на НЛО, а сейчас им никого не удивить. Беспилотник, или дрон. Управляет им человек с пультом. Частенько такого



можно встретить на правосторонней набережной Енисея. Возможно, это просто "кустарь-одиночка с мотором". А возможно - член Красноярского молодежного авиаотряда, который действует на базе муниципального Центра технического проектирования.

"Именно авиаотряд производит съемку с воздуха всех знаковых событий и мероприятий в Красноярске - Дня молодежи, Дня города, Дня России, 9 Мая и других, - рассказывает один из его создателей, а теперь и руководитель Евгений Юденко. - Сначала мы разрабатывали беспилотники. Потом начали их пилотировать. Да так разогнались, что взяли несколько призовых мест на соревнованиях в гонках от первого лица на квадрокоптерах! Это одно из активно развивающихся в мире направлений, позволяющих освоить сверхсложное пилотирование. Недавно наши воспитанники принимали участие в чемпионате России и этапе Кубка мира по Drone Racing и завоевали сразу несколько весомых наград. Теперь они вошли в сборную для участия в первом официальном чемпионате мира, который пройдет в ноябре в Китае".

Сейчас в красноярском авиаотряде 12 основных пилотов. Сквозная проходимость участников отряда в течение года - более 300 человек. Попробовать себя в качестве пилота могут все желающие в возрасте от 14 до 30 лет. На вопрос, нужен ли особый талант, Евгений отвечает так: "Если вы хотите летать, то сможете научиться и будете летать. От таланта, пола, возраста, склада ума это мало зависит, тут главное - нацеленность на результат".

Не стоит думать, что дроны - забава молодых. Нынешним летом с помощью беспилотников Росгвардии удалось спасти женщину. Жительница Большеулуйского района потерялась в тайге и не могла выбраться шесть дней. Местность, где она заблудилась, была сильно заболочена. Это чрезвычайно затрудняло работу поисковой группы. Координаты пропавшей, обнаруженные с помощью тепловизора в ходе ночного полета беспилотника, поступили сотрудникам полиции, после чего женщину нашли. Так что дроны - вещь жизненно важная, особенно в Сибири, богатой лесами. И не только лесами, но и водоемами! Отныне спасение утопающих может быть не только делом рук самих утопающих или спасателей. Бросить спасательный круг может дрон. И быстро, и никакого риска. Такая практика уже нарабатывается.

Первым делом квадрокоптеры

Несмотря на молодость "дромании", в крае уже есть люди, всерьез связавшие жизнь с беспилотниками. Например, серебряный призер этапа Кубка мира Иван Шульгин.

"Первый свой беспилотник я купил в 2013 году, - рассказывает Иван. - Это был маленький комнатный квадрокоптер. Вторым стал гоночный коптер начального уровня. Он часто ломался и требовал много внимания, зато позволил научиться летать по трансляции видео с борта коптера. А главное - диагностировать поломки и проводить ремонт. В молодежный авиаотряд я попал весной 2016 года по рекомендации Евгения Юденко. С тех пор мы вместе тренируемся, организуем соревнования и участвуем в них".

По словам Ивана, у пилота меняется взгляд на жизнь. Там, где окружающие видят поляну с деревьями, он видит готовую трассу. Гоночный спорт демократичен - комплектующие, аналогичные тем, из



которых собраны коптеры быстрее пилотов планеты, может купить практически любой. Цена вопроса - около 25 тыс. рублей. За характеристиками Иван не гонится и свое увлечение не ограничивает одним лишь спортивным аспектом.

"Меня интересует, чего в будущем позволит добиться сочетание искусственного интеллекта и беспилотников. Сейчас для обработки данных требуется наземная вычислительная станция и живой человек. Но со временем обработку информации можно будет проводить в реальном времени прямо на борту беспилотника. Это позволит выполнять задачи в условиях, не комфортных или опасных для человека".

Кстати

При пилотировании дрона необходимо помнить об ответственности. Не так давно красноярца, запустившего дрон над Саяно-Шушенской ГЭС, оштрафовали на 2 тыс. рублей. Однозначно не стоит летать над объектами военного назначения, над зданиями МВД и ФСИН, а также снимать общественные мероприятия без согласования с организаторами. Как правило, для съемки с воздуха заранее нанимают профессионалов, которым ваш коптер будет мешать, и это станет поводом для выяснения законности ваших действий.

Давайте сделаем "дроны"!

Если забить в поисковик фразу "области применения дронов", то придется долго крутить колесико мышки вниз - позиций множество. Самое очевидное - использование в военных и шпионских целях (съемка с высоты и доставка боеголовок на головы противников). Но далеко не только это! Дроны "наследили" практически везде.

В экологии: борьба с браконьерами, выявление миграционных путей животных, изучение таяния полярных льдов, мониторинг лесов и т. д.

В спорте: камера дрона позволяет выбирать ракурсы и создавать кадры спортивных соревнований, недостижимые для "наземных" профессионалов-операторов.

В сельском хозяйстве: в России создаются беспилотники, опыляющие растения вместо не справляющихся с этой задачей насекомых.

Дроны обеспечивают телеприсутствие людям с ограниченной подвижностью (слетать в другую комнату, посмотреть, что делает ребенок).

С помощью дронов можно влиять на погоду. До недавнего времени в Америке практиковался "засев облаков" химикатами с самолетов или специальных ракет для формирования дождя.

Дроны могут использоваться даже для фотографирования себя с воздуха. Такие фото называются "дроны" - по аналогии с "селфи". Возможно, в ближайшем будущем дрон будет такой же обыденной вещью, как смартфон. Мода - великий двигатель.

Как заработать с помощью дронов

При всем этом изобилии в Красноярске способы заработать, имея дрон, умение и желание, пока скромны.

Первый - геодезическая съемка. К примеру, в Красноярске компания "Теодолит" занимается геодезической съемкой с использованием дронов, фактически не имеющей конкурентов. То, что раньше требовало огромного количества времени, хождения специалистов по местности и участия большой авиации, сейчас выполняется в автоматическом режиме с беспилотника. Правда, геодезическая съемка требует и большого опыта в смежных областях.

Второй способ заработка - художественная съемка - подходит тем, кто готов работать в выходные и праздники. Спрос на аэросъемку есть всегда, но конкуренция велика. Времена, когда можно было хорошо зарабатывать, просто имея "летающую камеру", уже прошли. Так что будьте готовы предоставить достойное портфолио или цену, значительно ниже рыночной.

[\(Аргументы и факты - Красноярск\)](#)

Российские БПЛА с аэрогибридной схемой отправились в Казахстан

Первая партия разведывательных беспилотников АЛ-320 с вертикальным взлетом и посадкой передана силовикам Казахстана. Об этом Mil.Press Военное сообщили представители компании-разработчика "Рикор Электроникс".





"Только что отправили в Казахстан первые экземпляры АЛ-320, оснащенные всем необходимым: видеосвязью, автопилотом, подвесом с камерой и так далее. Заказчик - Комитет национальной безопасности республики", - отметил технический директор "Рикор Электроникс" Виктор Лоськов.

В дальнейшем разработчики планируют наладить поставки и местным военным.

Эксперт в области беспилотных авиационных систем Денис Федутинов считает, что создатели АЛ-320 столкнутся с серьезной конкуренцией. "Казахстан проводит активную политику по оснащению собственных Вооруженных сил современными образцами беспилотных авиационных систем. При этом закупаются как изделия местной промышленности, в основном относящиеся к мини-классу, так и зарубежные системы. В числе последних наиболее видное место занимают системы разработки КНР, включая беспилотники MALE-класса Pterodactyl 1, известный также как Wing Long, а также израильские тактические БПЛА Hermes 450 и легкие БПЛА Orbiter и SkyLark", - пояснил он.

В разговоре с корреспондентом Mil.Press Военное Виктор Лоськов также рассказал о том, что на начало 2019 года назначены летные испытания нескольких экземпляров БПЛА "Рикор Электроникс". "Скорее всего поднимется в воздух грузовой беспилотник с 12 двигателями массой около 20 кг, способный поднять полезную нагрузку около 10 кг. У него будет расширенный функционал. Это не только разведка, потенциально БПЛА сможет нести легкое вооружение", - сообщил собеседник издания.

"Рикор Электроникс" специализируется на создании беспилотников с аэрогибридной схемой, обеспечивающей вертикальный взлет и посадку, а также высокую горизонтальную скорость.

Длина АЛ-320 - 1,4 метра, размах крыльев - 2,7 метра, максимальный взлетный вес - 11 кг при массе полезной нагрузки до 5 кг, максимальная скорость - 110 км/час, предельная высота полета - до 3000 метров, дальность - до 300 км, продолжительность полета - до 3 часов, радиус действия - 100 км.

Аппарат оборудован четырьмя электрическими подъемными двигателями и одним маршевым. Опытный образец беспилотника под названием АЛ-310 представили на выставке МАКС-2017.

Военное.рф