



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Двигатели для Ми-38 пустили в серию
- Появились первые фотографии Ми-28НМ
- В Подмоскovie испытали гирокopter «Микрон»

Новости вертолетной индустрии в России

- В сквере Пограничников в Тюмени появился боевой вертолет Ми-24
- Вертолеты над Конаково. В Тверской области прошёл 51-й чемпионат России по вертолетному спорту
- Тир для ПВО: Для армии разработают имитатор боевого вертолета Apache
- «Хелипорт–М» получила сертификат эксплуатанта, позволяющий осуществлять коммерческие перевозки
- Более 430 вылетов с начала года совершили вертолеты московской медицинской авиации
- Для вертолетов медицинской авиации в Москве предусмотрено 32 посадочные площадки
- За поставку вертолета омскому колледжу поборются три претендента
- Сделка по продаже 21,5% «Вертолетов России» может быть закрыта к осени
- Медицинские вертолеты начали летать к пациентам с инсультами
- «Хелипорт Реутов» расширяется

Новости вертолетной индустрии в мире

- Ми-17В-5 ВВС Афганистана пройдут ТО в Чехии
- В Заливе растет спрос на вертолетные перевозки
- RUAG подписал соглашение с Bell
- Новый учебный центр Bell откроется в Европе в конце года

Новости аэрокосмической промышленности

- СМИ сообщили о планах лишить МАК всех полномочий
- ОДК запустила в серию ключевые узлы двигателя для регионального самолета Ил-114
- Собрание акционеров утвердило годовой отчет и бухгалтерскую отчетность АО «ММП имени В.В.Чернышева»
- Первый полет лайнера МС-21 ожидается в конце 2016 года в Иркутске
- Гражданская авиация: реинкарнация под вопросом
- «Летающий госпиталь» Суперджет RRJ-95LR-100 к работе готов
- Новый аэропорт "Жуковский" не дождался пассажиров
- Предотвращение коррозии в морском климате обсудят на конференции в рамках «Гидроавиасалона-2016»
- Продажи Honeywell во II квартале выросли до \$10 млрд



- Ирландский SSJ 100 сдадут в лизинг финской авиакомпании Norra
- Новый самолет Ил-96-300 передан СЛО "Россия" Управления делами Президента России

Новости беспилотной авиации

- Россия успешно испытала в Сирии беспилотники на водородном топливе
- Гидроавиасалон приглашает АэроНэт к участию в выставке
- Российский проект дрона победил в конкурсе Airbus Group и Local Motors

Новости из иноязычных источников

- Новые транспондеры для вертолетов Robinson

Новости вертолетных программ

Двигатели для Ми-38 пустили в серию

На Московском машиностроительном предприятии (МПП) им. В. В. Чернышева возобновили производство мотокомплектов для семейства газотурбинных двигателей ТВ7-117, сообщает Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК). Мотокомплекты будут переправляться на петербургское предприятие "Климов" для серийной сборки и отгрузки турбовальных двигателей ТВ7-117В, которые используются на новых среднетяжелых вертолетах Ми-38.

Возобновить производство в Москве удалось после того, как в ОДК утвердили план технического перевооружения завода. В частности, в этом году ожидается поставка более 60 ед. производственной техники.

Силовая установка ТВ7-117В прошла сертификацию с ресурсом на 100 ч летом прошлого года. По словам заместителя гендиректора ОДК — генерального конструктора Валерия Гейкина, по состоянию на май 2016 г. продолжались работы по расширению ресурса двигателя до 1000 ч.

В соответствии с контрактом, который ОДК в 2015 г. заключила с "Вертолетами России", к 2019 г. корпорация должна изготовить 50 двигателей ТВ7-117В.

Мотокомплекты, выпуск которых наладили на МПП им. В. В. Чернышева, производятся и для турбовинтовых двигателей ТВ7-117СМ, разработанных для региональных самолетов Ил-114. Их сборка на московском предприятии осуществлялась и ранее (силовая установка сертифицирована в 2002 г.). До начала 2000-х гг. там выпускалась более ранняя версия двигателей — ТВ7-117С.

Самолеты Ил-114 до 2012 г. выпускались на Ташкентском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова (ТАПОиЧ). В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) принято принципиальное решение о возобновлении их производства в России. Хотя официально

место производства не объявлялось, известно, что с наибольшей вероятностью сборку организуют на нижегородском заводе "Сокол".

Что касается еще одной модификации семейства — ТВ7-117СТ для перспективных самолетов Ил-112 — то они будут в значительной степени унифицированы с двигателями ТВ7-117СМ, однако отличаться повышенным ресурсом, увеличенной мощностью и улучшенными эксплуатационными характеристиками.

ATO.Ru

Появились первые фотографии Ми-28НМ



На портале RussianPlanes опубликованы первые фотографии модернизированного вертолета Ми-28НМ на территории МВЗ им. М.Л. Миля.

RussianPlanes

В Подмоскowie испытали гирокоптер «Микрон»

Российская компания «Аэромеханика» успешно испытала сверхлегкий складной вертолет «Микрон» весом всего 115 кг.



[Видео.](#)

«Отличие от мотодельтаплана, конечно, уникальная компактность вертолета. В принципе, его можно перевозить даже в багажнике большого автомобиля или даже микроавтобуса или на маленьком прицепе. Вертолет за считанные минуты складывается и также быстро раскладывается», — рассказал летчик-испытатель Дмитрий Ракицкий.

«Микрон» развивает скорость до 120 км/ч, для посадки ему сгодится любая неподготовленная плоская поверхность диаметром 10 метров, а дальность его полета составляет несколько сотен километров. Отдельным плюсом складного гирокоптера является его малая стоимость, а также то, что его владельцам не нужно будет регистрировать «Микрон» и получать свидетельство пилота. Правда, почему новой машине не нужна регистрация, разработчики не уточняют, хотя согласно закону от 2010 года все желающие управлять гирокоптером и гиропланом обязаны получать удостоверение пилота после прохождения специальных курсов и медицинского осмотра.

[\(Популярная механика\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

В сквере Пограничников в Тюмени появился боевой вертолет Ми-24

В сквере Пограничников в Тюмени появился боевой вертолет Ми-24. Пока он установлен на временной площадке. В будущем машина будет стоять на постаменте, словно в пикирующей атаке.

Как сообщает «Ньюспром. Ру», Ми-24 с бортовым номером 328 был выпущен 28 февраля 1980 года и участвовал в 140 боевых вылетах в Афганистане. Все его экипажи отмечены правительственными наградами. Позже вертолет использовался для обучения курсантов Сызранского высшего военного авиационного училища.

Для охраны памятника установлены камеры видеонаблюдения.

Напомним, что идея установить в сквере вертолет как символ боевой славы принадлежит ветеранам-пограничникам. Их поддержали в региональном объединении "Защита Отечества", а в министерстве обороны нашли подходящий вертолет. На базе компании "ЮТэйр-Инжиниринг", где его собрали, вертолет прокрасили и нанесли знаки отличия.

[\(Комсомольская правда в Тюмени\)](#)

Вертолеты над Конаково. В Тверской области прошёл 51-й чемпионат России по вертолетному спорту

16-17 июля на аэродроме Конаково прошёл 51-й Открытый чемпионат России по вертолетному спорту. Кроме наших спортсменов, в соревнованиях приняли участие пилоты из Белоруссии, Австрии, Бельгии, Канады... Громоздкие отечественные Ми-2 благодаря мастерству летчиков выиграли у более легких и маневренных «Робинсонов». «Российские пилоты всегда были и будут на высоте», —

отметила легендарная 15-кратная рекордсменка мира по вертолетному спорту с грозным именем Инна Андреевна Копец. Соревнования в Конаково убедили зрителей в том, что вертолеты умеют не только летать

Вертолеты делают ювелирную работу

Спортсмены соревновались в упражнениях «Навигация», «Полет на точность», «Слалом». Наиболее интересными были вертолетные гонки в последний день чемпионата. Задача в том, чтобы зачерпнуть ведро воды в бочке, пронести через несколько ворот и поставить на столб, диаметр которого едва больше диаметра ведра...

Реально ли выполнить эту ювелирную работу с помощью громадного вертолета? Некоторые команды ставили ведро на столб с лету – оно прилипало как намагниченное. Российские экипажи на вертолетах Ми-2, с виду неповоротливых, просто творили чудеса.



– Да, это особое искусство. Многое зависит от оператора, который держит ведро на веревке и руководит пилотом. Оператор – это «шея» вертолета: ведро ведь непредсказуемо, может зацепить штангу, ветер может подуть и так далее... – объясняет мастер спорта Александр Казаков из Саратова.

– Чем Ми-2 отличаются от «Робинсонов»?

– Примерно тем же, чем отечественные автомобили от иномарок.

– Так почему мы выигрываем?

– Все зависит от мастерства пилотов. В России сильная школа летчиков – вопреки внешним обстоятельствам. Вертолеты – это дорогой вид спорта, машина жрет 300 литров за час.

...“Спирт», – написано на топливных баках желто-черного Ми-2 1989 года, который, впрочем, выглядит как новенький. Именно этой машиной управляли абсолютные победители чемпионата Александр



Жуперин и Николай Буров, представляющие Тверскую область. Они выступают за Международную академию вертолетного спорта, которая базируется на аэродроме Конаково.

Вертолеты кланяются

Какой бы ожесточенной ни была борьба, вертолеты не забывают о хороших манерах. Выиграл или проиграл – важно поклониться публике. Выглядит это мило и забавно, как поведение ласкового щенка: вертолет, покачиваясь вперед-назад, облетает трибуны и судей.

Кругом царил атмосфера галантности. Ирина Грушина, президент Федерации вертолетного спорта, вручила награды победителям и поблагодарила спортсменов и всех, кто принимал участие в подготовке чемпионата.

– Спасибо вам – мы здесь как в раю вертолетного спорта, – сказал судья международной категории из Австрии Тесар Вольф-Дитрих.

Австрийский пилот Штефан Зеер рассказал «Каравану», что для него соревнования в Конаково имеют самую большую ценность:

– Российские пилоты – лучшие в мире, и я счастлив, что могу с ними выступать. Соревнования хорошо организованы, площадка просто отличная.

По признанию летчика Александра Казакова, аэродром в Конаково превосходит другие площадки в России и даже за рубежом. Однако, если бы пилот увидел, что здесь было раньше, он бы сильно удивился: заброшенный аэродром советской сельхозавиации еще несколько лет назад больше напоминал помойку.

По просьбе Федерации вертолетного спорта территорию приводил в порядок бывший мелиоратор, а ныне глава КФХ «Белое озеро» Геннадий Садыков:

– Аэродром мы открыли в прошлом году на юбилейный 50-й чемпионат России... К этому году была улучшена поверхность поля, налажено водоотведение, вырыт пожарный пруд... Все делали силами крестьянско-фермерского хозяйства: для горизонтальной планировки использовали выкорчеванную в прошлом году растительную массу – песок обошелся бы очень дорого...

Депутат Конаковского района Жан-Грегуар Сагбо и глава КФХ «Белое озеро» Геннадий Садыков у вертолета, на котором летали чемпионы.

Аэродром действительно был создан любовью и талантом многих людей, в том числе работников крестьянско-фермерского хозяйства. Жаль, что выступавшие на сцене представители администрации поселения и района замолчали этот факт, очевидно, в преддверии выборов.

Это был единственный диссонанс с атмосферой галантности.

Вертолеты танцуют

После соревнований пилоты показали головокружительные трюки под музыку.

Красный, как тувелька, «Робинсон» Елены Жупериной танцевал под легендарную песню из мюзикла «Призрак Оперы»: «В мой разум Призрак Оперы проник. Он мой двойник!»

Черно-желтый Ми-2 Виктора Дегтяря сплясал разудалый брейк-данс.

Синий, как небо, «Робинсон» Максима Сотникова, генерального директора Международной академии вертолетного спорта, оставлял в небе бело-сине-красный флаг России.



За выступлениями внимательно наблюдала, отвлекаясь лишь на оказываемые ей знаки уважения, 15-кратная рекордсменка мира Инна Копец – единственная в мире женщина, налетавшая на вертолетах 11000 часов.

– Как профессионал, скажу, что соревнования прошли на высоком уровне. Сердце мое переполняет радость, что нашу вертолетную авиацию удалось сохранить и она развивается. Первый советский вертолет поднялся в воздух 13 сентября 1930 года – его изобретателем был Алексей Черемухин. В честь этого события необходимо сделать праздник – День вертолетчика. Теперь российские пилоты – это непревзойденные мастера! Я надеюсь, что благодаря таким зрелищным соревнованиям больше молодежи будет увлекаться авиацией.

eTver.Ru

Тир для ПВО: Для армии разработают имитатор боевого вертолета Apache

Уникальный тренажёр, аналогов которому нет в мире, будет протестирован уже к осени этого года. Его создают для войск противовоздушной обороны.

Не секрет, что для армии России основным потенциальным противником является НАТО и, в частности, США. Впрочем, как и мы для них. Поэтому все военные разработки возможных оппонентов делаются с соответствующим расчётом. Одна из них готовится сейчас конструкторами фирмы "РостИнтелАвиа". Заказчиком выступил "Национальный центр лазерных систем и комплексов "Астрофизика", который входит в состав ГК "Ростехнологии".

Речь идет о создании уникального имитатора вертолётов для тренировок войск Противовоздушной обороны РФ (ПВО). Инновационные мишени будут сбивать стрелки переносного зенитно-ракетного комплекса (ПЗРК). Цена разработки макета составляет всего 1,9 млн рублей.

Изображая НАТО

В чём уникальность российской разработки? Во-первых, стоимость. За такую незначительную для подобных проектов сумму Минобороны РФ может получить тренажёр, равных которому нет в других армиях мира.

- Цель работы заключается в разработке имитатора боевого вертолета, который предназначен для тренировки специалистов ПВО, - сообщил Лайфу конструктор разработки из "РостИнтелАвиа" Владимир Ростопчин. - Он будет поставляться ежегодно на все полигоны противовоздушной обороны российской армии. Подобных разработок нет ни в одной армии мира.

Тренажёр-дрон будет взлетать с места на высоту до 100 метров, висеть там какое-то время, имитируя положение "в засаде" (винтокрылая машина зависает на пути движения цели, а при её приближении резко "выныривает" из-за укрытия, - прим. Лайфа), а затем приземлится. В таком режиме она будет способна действовать в течение 8 часов, летая вверх-вниз. Привязывать его будут исключительно с той целью, чтоб аппарат не улетел с полигона.



С точки зрения заметности имитатор соответствует вертолету, на нём можно настроить эффективную поверхность "рассеяния" (количественная мера отражающей способности цели, которая препятствует попаданию в машину самонаводящихся снарядов противника, - прим. Лайфа). К тренажёру нему будет поставляться устройство, которое генерирует тепловое поле, соответствующее реальному, исходящему от настоящего вертолета.

Самое интересное, что поле можно будет настроить так, чтобы оно соответствовало показателю американского боевого вертолета AH-64 Apache. "Апач", напомним, является основным "ударником" армии США. Также он состоит на вооружении других союзников Штатов, в частности, их партнёров по НАТО: Великобритании, Нидерландов и Греции. Помимо них, крупными эксплуатантами "Апачей" являются Саудовская Аравия, Япония, Израиль и Египет.

"Имитатор предназначен для солдат, которые занимаются защитой войск и объектов от средств воздушно-космического нападения. Он будет способен имитировать все типы боевых вертолетов, действующих на поле боя из положения "в засаде". Аппарат имитирует реальный боевой вертолет в самых тяжелых для систем ПВО режимах - "зависания" и "взлета". Летящий вертолет проблемы не представляет, а вот в "висящий" попасть трудно, средства ПВО его "не видят"

Полная масса модели вертолета-имитатора составит не более 170 кг, длина 6 м, высота 1.7 м, максимальный диаметр несущего винта 3 м. Компонировочная схема предполагает хвостовой рулевой винт. Силовая установка на базе роторно - поршневого двигателя типа РД 1187. Конструкция лопастей воздушных винтов будет иметь металлические вставные (закладные) элементы и обеспечивать радиолокационную заметность.

По словам разработчиков, важность проекта заключается в том, что он будет способствовать снижению потерь личного состава в первые дни возможного конфликта. Ведь почти 90% живой силы гибнет именно на данном этапе, в следствие разрушения противником систем ПВО. Пример той же Сирии, по мнению конструктора Ростопчина, "это подтверждает".

Когда войска "попробуют" новинку?

Сегодня на вооружении войск ПВО России находятся зенитные ракетные комплексы (ЗРК) дальнего, среднего и малого действия (С-300, "Бук", "Тор" и их различные модификации). Тренировки проходят на современных компьютерных тренажёрах.

Кроме того, в армии есть и макеты ПЗРК (в основном - комплексы "Верба" и "Игла"), которые позволяют обучать стрелка-зенитчика обнаружению, захвату, сопровождению цели и пуску ракеты. Эксперты отмечают, что у армии РФ на сегодня - самая современная система военной подготовки войск ПВО. Тем не менее, вертолеты-имитаторы очень пригодятся.

Уже до конца июля 2016 года будет разработана конструкторская документация и изготовлен макет. Опытный образец в августе-сентябре покажут министру обороны РФ Сергею Шойгу. В ближайшее время будет готов и проект техзадания на опытно-конструкторскую разработку.



Генерал-лейтенант запаса, экс-начальник штаба войск ПВО России (2004-2009 гг) Александр Маслов считает, что вертолет-имитатор пригодится для тренировок стрелков ПЗРК. Такого же мнения придерживается и генерал-лейтенант в отставке, с 1982 по 1992 год - замкомандующего войск ПВО по вооружению, главный инженер войск ПВО Александр Лузан.

- Раньше по вертолету стрелять было невозможно, не было такой мишени. И даже при принятии на вооружение комплекса ведь нужно было по вертолету отстрелять, чтобы проверить боевые характеристики, - поясняет Лузан. - В этом случае ставили обычный списанный вертолет на вышку 5-10 метров, запускали двигатель, и по нему стреляли комплексом который испытывался Госкомиссией. Но это и дорого, и в войсках такого широко не применить. Поэтому если сделают вертолетные мишени, будет очень здорово.

Актуальности разработке добавляет и тот факт, что в последнее время со стороны Североатлантического альянса прослеживается стремление наделить силовой потенциал этой организации глобальными функциями, реализуемыми в нарушение норм международного права, приблизить военную инфраструктуру стран – членов НАТО к границам России.

Представители Министерства обороны пока не ответили на запрос Лайфа о том, когда разработка может оказаться на вооружении в действующей армии.

[\(Life\)](#)

«Хелипорт–М» получила сертификат эксплуатанта, позволяющий осуществлять коммерческие перевозки

Авиакомпания "Хелипорт-М" получила сертификат эксплуатанта, позволяющий осуществлять коммерческие вертолетные перевозки. Об этом Агентству городских новостей "Москва" сообщили в пресс-службе компании "Хелипорт Москва".

"Авиакомпания "Хелипорт-М" получила сертификат эксплуатанта, предоставляющий возможность осуществлять воздушные коммерческие перевозки пассажиров и грузов", - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что сертификат №571 выдан Федеральным агентством воздушного транспорта 18 июля 2016 г.

Авиакомпания "Хелипорт М" образована 3 августа 2015 г. и на сегодняшний день располагает собственным парком легких вертолетов Robinson R66 и Airbus Helicopters H130T2.

[\(Агентство "Москва"\)](#)

Более 430 вылетов с начала года совершили вертолеты московской медицинской авиации

Вертолеты экстренной медицинской авиации в Москве совершили более 430 вылетов с начала 2016 г. Об этом журналистам сообщил заместитель директора Научно-практического центра экстренной медицинской помощи департамента здравоохранения столицы Сергей Гуменюк.



«Если в 2015 г. вертолеты совершили 593 вылета, то за шесть месяцев этого года их количество уже достигло 432. Вертолет прилетает на место происшествий в среднем за 7-15 минут, запретов на полеты в зонах Москвы нет, летать вертолету экстренной помощи можно везде. В среднем транспортировка пациента в учреждение здравоохранения занимает около часа», - сказал С.Гуменюк.

По его словам, чаще всего причиной вызова вертолетов становятся ДТП. «Преимущественно это пострадавшие при ДТП, пожарах, взрывах, ножевых ранениях. Одновременно вертолет может перевозить двоих пациентов. Приоритетом в нашей работе, безусловно, являются дети. В настоящее время нами также активно разрабатывается программа помощи больным с инфарктами и инсультами», - добавил С.Гуменюк.

[\(Агентство городских новостей Москва\)](#)

Для вертолетов медицинской авиации в Москве предусмотрено 32 посадочные площадки

В Москве для вертолетов экстренной медицинской авиации предусмотрено 32 посадочных площадки. Об этом журналистам сообщил заместитель директора Научно-практического центра экстренной медицинской помощи департамента здравоохранения столицы Сергей Гуменюк.

«В Москве и на новых территориях у нас 32 посадочные площадки, из них 10 находится при стационарах столицы, как взрослых, так и детских. Обычно это многопрофильные стационары I категории. На новых территориях города Москвы мы также используем практику, когда машина «скорой помощи» подвозит пациента к месту посадки вертолета. Как правило, это бывает с больными тяжелыми и крайне тяжелыми», - сказал С.Гуменюк.

Он добавил, что на данный момент в распоряжении Центра экстренной медицинской помощи находится два вертолета. «У нас два вертолета: на базе городской клинической больницы №15 им. О.М.Филатова и аэродрома Астафьева. Планируется использование вертолета еще на базе городской клинической больницы №3 в Зеленограде. Количество площадок планируется увеличивать как на новых территориях Москвы, так и при лечебных учреждениях», - отметил С.Гуменюк.

([Агентство городских новостей Москва](#))

За поставку вертолета омскому колледжу поборются три претендента

18 июля в Росавиации состоялось вскрытие пакетов с заявками на участие в открытом конкурсе на поставку вертолета для Омского летно-технического колледжа гражданской авиации им. А. В. Ляпидевского (ОЛТК ГА; филиал Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации — УВАУ ГА). Начальная, т. е. максимальная, цена контракта составляет 335,586 млн руб. На участие в конкурсе было подано три заявки.

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) предложил вертолет Bell-407 по цене, соответствующей начальной цене конкурса. Два таких вертолета, собранные на УЗГА, уже поставлены в ОЛТК в рамках предыдущего конкурса, в условиях которого жестко оговаривалась российская сборка вертолета, что фактически исключало возможность участия конкурентов. В нынешнем конкурсе столь жесткого требования уже нет.



В заявке со стороны компании Airbus Helicopters Vostok предложен вертолет AS350 B2 по цене 253,367 млн руб. — это на 24,5% ниже, чем максимальная цена конкурса. Два таких машины были поставлены в ОЛТК в конце 2012 г. Тогда руководство омского колледжа говорило о планах приобрести до 2020 г. не менее шести дополнительных машин этого типа.

Третья заявка на конкурс представлена от компании Aviation Studio — в ней речь идет о более новой модификации — AS350 B3 по цене 315,450 млн руб., на 6% ниже, чем максимальная цена конкурса.

По условиям конкурса значимость предлагаемой цены контракта среди критериев оценки составляет 70%. С учетом того что вертолеты Bell-407 и AS350 B2 очень близки по характеристикам и оба типа уже освоены в ОЛТК, можно заключить, что заявка Airbus Helicopters Vostok имеет заметные преимущества.

Итоги конкурса должны быть подведены в ближайшие дни. Срок поставки вертолета — до 15 декабря 2016 г.

([ATO.RU](#))



Сделка по продаже 21,5% «Вертолетов России» может быть закрыта к осени

Сделка по продаже 21,5% акций "Вертолетов России" консорциуму РФПИ и ближневосточных инвестфондов может быть закрыта к осени, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

"Я думаю, что до осени должны по идее закрыть", — сказал журналистам Мантуров.

Он отметил, что на оставшийся пакет акций покупатель еще не найден, власти готовы рассматривать предложения о покупке как со стороны стратегических инвесторов, так и портфельных. "Решение о продаже 49% принято, что касается сроков, мы для себя лимитов никаких не ставим", — отметил министр.

"Пока детально диалога пока ни с кем не вели", — добавил Мантуров.

"Ростех" намерен продать ориентировочно 21,5% акций "Вертолетов России" консорциуму РФПИ и ближневосточных инвестфондов. Заместитель генерального директора "Ростеха" Сергей Скворцов в июне сообщил, что сделку планируется завершить до ноября 2016 года. Ранее Мантуров также говорил, что "Ростех" может продать инвесторам из РФ еще до четверти акций холдинга.

[\(РИА Новости\)](#)

Медицинские вертолеты начали летать к пациентам с инсультами

Медицинские вертолеты, которые раньше вылетали только на ДТП, начали доставлять пациентов с инфарктами и инсультами, сообщил mos.ru главный врач станции скорой помощи имени Пучкова Николай Плавунов.

"Сейчас медицинский вертолет вылетает к пациентам с соматическими заболеваниями – инсультами, инфарктами, кровотечениями. Особенно это актуально для новых территорий, в первую очередь для Троицкого административного округа", — сказал он.

Плавунов также сообщил, что врачи приезжают по вызову за 12 минут, а в прошлом году на это уходило около 13 минут. Число дежурных постов выросло с 70 до 92.

[\(M24\)](#)

«Хелипорт Реутов» расширяется

26 июля в 12.00 на территории «Хелипорт Реутов» состоится торжественная церемония закладки капсулы в ознаменование начала строительства второй очереди вертолетного комплекса «Хелипорт Реутов». Здесь будет построен сервисный центр по обслуживанию и ремонту вертолетов Bell, а также Авиационный Учебный Центр по подготовке пилотов на новейший вертолет Bell 505 Jet Ranger X.

Решение об организации учебного центра было принято в мае этого года на международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia. Свои подписи под соглашением поставили: Председатель совета директоров «Хелипорты России» Александр Хрусталеv и генеральный директор компании Jet Transfer

Александр Евдокимов. Учебный центр станет первой в России школой подготовки пилотов для Bell 505.



Модернизированный вертолетный комплекс «Хелипорт Реутов» сможет вместить до 30-35 единиц воздушной техники, здесь будет представлен полный спектр услуг в сфере малой авиации. Помимо частных вертолетов, на базе хелипорта будут обслуживаться все экстренные службы: медицина, МЧС и полиция. Также будет сформирован поисково-спасательный отряд.

В мероприятии примут участие представители администрации города Реутова и руководители группы компаний «Хелипорты России».

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Ми-17В-5 ВВС Афганистана пройдут ТО в Чехии

18 июля 2016 года партия из нескольких военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 ВВС Афганистана была отправлена в Чехию для проведения планового технического обслуживания. Вертолеты транспортировались самолетом Ан-124 компании Волга-Днепр. Какая компания будет исполнителем работ не уточняется, однако очевидным вариантом является Lom Praha.



Напомним, что в мае этого года в ходе выставки HeliRussia 2016 было объявлено, что "Вертолеты России" и Lom Praha заключили контракт на ремонт агрегатов для вертолетов типа Ми-8/17 чешского Министерства обороны. По этому же контракту "Вертолеты России" поставят дополнительное авиационное имущество для вертолетов Ми-24, а также машин семейства Ми-8/17.

Компания Lom Praha, созданно Министерством обороны Чешской Республики и специализируется на ремонте вертолетной техники, в частности обладает большим опытом сервисного обслуживания и модернизации вертолетов семейства Ми-8/17, а также Ми-24/35.

[\(АВИ\)](#)

В Заливе растет спрос на вертолетные перевозки

Falcon Aviation Services (бизнес-оператор и транспортная компания из ОАЭ) по итогам работы в 2015 финансовом году особо отмечает увеличение спроса на услуги вертолетного такси в ОАЭ в целом и в частности в Дубай. Согласно данным оператора, за последние 12 месяцев количество таких рейсов выросло на 20%. Основные перевозки приходятся на трансфер из аэропорта и авиаэкскурсии из пятизвездочных отелей. Это вынуждает оператора не только строить новые вертолетные площадки, но и модернизировать парк.



Сейчас воздушный парк Falcon Aviation Services состоит из вертолетов Airbus Helicopters H135 Hermes, Bell 412EP, AgustaWestland A109S Grand, Airbus Helicopters H130, а также самолетов Embraer Lineage 1000, Embraer Legacy 600 и Gulfstream G450. Оператор базируется в Al Bateen Executive Airport, где совместно с Dhabi Jet эксплуатирует собственное FBO. В будущем компания надеется существенно увеличить долю легких двухдвигательных вертолетов, но пока назвать имя производителя и конкретные модели не спешит. Однако известно, что оператор стал стартовым заказчиком на новый вертолет Airbus Helicopters H160 в VIP конфигурации. Так же компания разместила заказ и на два вертолета AW169, один из которых будет поставлен уже в августе текущего года.

Вертолетные перевозки в ОАЭ действительно развиваются семимильными шагами. В начале этого месяца Dubai Aviation City Corporation (DACC) представила генеральный план развития вертолетных перевозок в Дубай. Новый вертолетный центр появится в Al Maktoum International Airport (Dubai South) уже к концу года. Основная задача, которую ставят инвесторы, – увеличение трафика транзитных пассажиров и туристов. При этом полеты не ограничатся лишь главным городом ОАЭ.

«Планируется разработать специальную сеть маршрутов, которые будут покрывать всю страну», - комментирует глава DAAC Халифа Аль Заффин. Сейчас ведутся тесные консультации с авиационными регуляторами ОАЭ на предмет ускоренной сертификации новых вертолетных площадок. Параллельно DACC выбирает главного вертолетного оператора, не исключая при этом, что их может быть несколько.

По мнению Заффина, к 2020 году авиационный сектор будет составлять более 32% ВПП Дубая, а Maktoum International Airport станет главными воздушными воротами для деловой авиации.

[\(Bizavnews\)](#)

RUAG подписал соглашение с Bell

Швейцарский провайдер ТОиР RUAG Aviation назначен авторизованным сервисным центром Bell Helicopters. Создание нового объекта по обслуживанию клиентов в Сионе, Швейцария, дополняет портфель услуг, предлагаемых RUAG, и позволит компании реализовать полный комплекс услуг по техобслуживанию, а также по модернизации систем и покраски вертолетов Bell 429.



«Стать авторизованным центром обслуживания является важным шагом на пути укрепления нашего портфеля услуг для вертолетов в Европе. Мы рассчитываем продолжить тесное сотрудничество с Bell и поддержку наших клиентов в Европе», - говорит Андреас Бауманн, генеральный директор вертолетного подразделения провайдера.

Как сообщает компания, в центре внимания персонализированных решений RUAG Aviation является надежность, экономичность и сокращенные сроки исполнения. В качестве поставщика «одного окна» RUAG Aviation предлагает многочисленные услуги, которые могут быть выполнены в течение времени простоя, что экономит клиентам время и деньги. Эти услуги охватывают весь жизненный цикл воздушного судна, в том числе гарантийные услуги, поддержку AOG и другие.

По данным HeliHub.com, в настоящее время в Швейцарии эксплуатируется два Bell 429 – по одному у Heli-Alps и Air Zermatt.

[\(Bizavnews\)](#)

Новый учебный центр Bell откроется в Европе в конце года

Компания Jet Transfer - официальный представитель Bell Helicopter - сообщает, что обучение на вертолеты Bell станет доступнее для российских клиентов с открытием нового учебно-тренировочного центра Bell Helicopter в Западной Европе.



Новый учебный центр Bell Helicopter Training Academy (BTA) - Valencia, Powered by TRU Simulation + Training откроется в конце года в Валенсии (Испания). На базе академии можно будет пройти переподготовку и повышение квалификации на Bell 429. Обучение будет проводиться регулярно с января 2017 года на английском, французском, испанском и итальянском языках. Для российских клиентов Jet Transfer обучение возможно на русском языке.

"Сейчас две академии Bell Helicopter успешно работают в США и Сингапуре. Открытие центра в Европе еще раз подтверждает желание и готовность компании инвестировать в будущее и предоставлять своим клиентам поддержку в любом уголке мира", - говорит Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer. - "Наши клиенты, несомненно, ощутят преимущества удобного расположения центра в сочетании с самым высоким уровнем подготовки".

Jet Transfer создана в 2004 году в Москве. Начиная с 2007 года компания является официальным представителем Bell Helicopter, Beechcraft и Cessna Aircraft в России. Основные направления деятельности Jet Transfer - продажа вертолетов Bell, самолетов Cessna и Beechcraft, а также организация VIP чартеров (бизнес авиация). За все время работы клиентам компании были поставлены более 200 самолетов и вертолетов, организованы более 10 000 рейсов для VIP пассажиров.

[\(Jet Transfer\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

СМИ сообщили о планах лишить МАК всех полномочий

В правительстве России обсуждают выход из авиасоглашений СНГ, что приведет к лишению Межгосударственного авиационного комитета (МАК) всех оставшихся полномочий. Об этом пишет в понедельник, 18 июля, «Коммерсантъ» со ссылкой на свои источники.

По информации издания, в июне вице-премьер Аркадий Дворкович поручил изучить возможность передачи полномочий МАК СНГ по расследованию авиапроисшествий российским органам. Одновременно планируется выход РФ из соглашений о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 1991 года, а также об условиях пребывания МАК на территории РФ от 1995 года.

Как рассказал источник, инициатива лишения МАК полномочий по расследованию авиапроисшествий обсуждается в кулуарах «уже некоторое время». В частности, рассматривалась возможность передачи данных функций Центру обеспечения расследования авиапроисшествий при Минобороны.

Возражения относительно возможности выхода из авиасоглашений, по словам одного из источников «Коммерсанта», уже высказали в МИД РФ. На Смоленской площади считают, что такой шаг может быть расценен как «незаинтересованность РФ в региональном сотрудничестве в сфере гражданской авиации и неспособность влиять на региональные процессы в данной сфере». При этом в МИД отметили, что до отзыва полномочий МАК по расследованию авиапроисшествий необходимо создать аналогичную национальную структуру, которую бы признали другие государства.

В ноябре 2015 года премьер-министр России Дмитрий Медведев уже лишил МАК части полномочий, поручив передать Минтрансу, Минпромторгу и Росавиации функции по сертификации воздушных судов, двигателей и аэродромов. Глава правительства подчеркнул, что ранее эти функции были делегированы МАК, «по сути, в добровольном порядке». По его словам, ряд полномочий был передан МАК 25 лет назад.

МАК учрежден на основании подписанного в декабре 1991 года межправительственного «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства». Его участниками, кроме России, является ряд стран постсоветского пространства. Помимо сертификации, МАК уполномочен проводить расследования авиационных происшествий и катастроф на территории государств-участников соглашения.

[Lenta.Ru](http://lenta.ru)

ОДК запустила в серию ключевые узлы двигателя для регионального самолета Ил-114

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) начала серийное производство двигателей ТВ7-117В для нового вертолета Ми-38, а также приступила к изготовлению



ключевых узлов турбовинтового двигателя ТВ7-117СМ, предназначенного для регионального пассажирского самолета Ил-114. Производство осуществляется на входящем в ОДК предприятии АО «ММП имени В.В. Чернышева».

«После значительного перерыва предприятие в короткие сроки восстановило изготовление мотокомплектов ТВ7-117. — рассказывает управляющий директор АО „ММП имени В.В. Чернышева“ Амир Хакимов. — Был согласован наиболее полный со времен СССР план технического перевооружения завода, в этом году приобретено и ожидается поставка в общей сложности более 60 единиц необходимой для производства двигателей ТВ7-117 техники».

Производство ТВ7-117СМ для Ил-114, ТВ7-117СТ (в разработке) для легкого военно-транспортного самолета Ил-112, а также ТВ7-117В для вертолета Ми-38 определено правительством Российской Федерации в качестве приоритетных проектов развития отечественной авиационной промышленности.

По утвержденному графику первые мотокомплекты предназначены для сборки серийных двигателей ТВ7-117В, устанавливаемых на вертолеты Ми-38. Базовая часть, которую АО «ММП имени В.В. Чернышева» начало поставлять на АО «Климов» (разработчик и головной изготовитель двигателя, входит в ОДК), идентична для всех типов двигателей семейства ТВ7-117. Аналогичные узлы, например, на 80% применимы при производстве двигателя ТВ7-117СТ для военно-транспортного самолета Ил-112В.

[\(ОДК\)](#)

Собрание акционеров утвердило годовой отчет и бухгалтерскую отчетность АО «ММП имени В.В.Чернышева»

По итогам 2015 года АО «ММП имени В.В.Чернышева» (входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации Госкорпорации Ростех) выполнило все обязательства в рамках гособоронзаказа, а также контракты перед основными заказчиками: АО «РСК «МиГ» и иностранными партнерами.

Предприятие исполнило в срок и в полном объеме все контрактные обязательства. Контракт, связанный с капитальным ремонтом двигателей РД-33 серии 2 предприятие выполнило досрочно.

В 2015 году активно велась работа по освоению производства комплектов деталей и узлов вертолетного двигателя ВК-2500 в рамках программы импортозамещения. Также совместно с АО «Климов» специалисты «ММП имени В.В.Чернышева» проводили опытно-конструкторские работы в части освоения производства двигателя ТВ7-117В для вертолетов Ми-38.

«2015-й для нас является годом, когда многими достижениями завода мы можем гордиться впервые за долгое время, — сообщил акционерам управляющий директор АО „ММП имени В.В.Чернышева“ Амир Хакимов. — Впервые выработка превысила 2 млн рублей на человека — по сравнению с 2014 годом на предприятии зафиксирован рост этого показателя в 1,4 раза. Объем продаж нашей продукции вырос более чем в полтора раза».



Также акционеры утвердили новый состав совета директоров АО «ММП имени В.В.Чернышева». В него вошли:

- Анатолий Сердюков, индустриальный директор Госкорпорации Ростех;
- Игорь Пшеничный, заместитель генерального директора АО «ОДК» по продажам;
- Евгений Семивеличенко, управляющий директор ПАО «УМПО»;
- Сергей Павлинич, управляющий директор ПАО «Кузнецов»;
- Светлана Лашкина, директор по экономике и финансам — руководитель финансово — экономического департамента АО «ОДК»;
- Екатерина Чечикова, руководитель департамента по правовым вопросам и корпоративному управлению АО «ОДК».

[\(ОДК\)](#)

Первый полет лайнера МС-21 ожидается в конце 2016 года в Иркутске

Первый полет новейшего российского гражданского лайнера МС-21 ожидается в конце года в Иркутске, заявил РИА Новости генеральный конструктор - вице-президент по инновациям Объединенной авиастроительной корпорации Сергей Коротков.

"Этот самолет в ближайшее время, к концу года будет поднят в воздух, пройдет определенные испытания и, наверное, уже со следующего года будет серийно выпускаться", - сказал Коротков в образовательном центре "Сириус".

Ранее президент Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь говорил, что первый полет МС-21 ожидается в первой половине 2017 года.

Новый среднемагистральный пассажирский лайнер МС-21-300 ранее был впервые представлен на Иркутском авиазаводе. МС-21 - семейство пассажирских самолетов нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров, включает в себя новейшие разработки в области самолето- и двигателестроения, бортового оборудования и систем.

[\(Aviation EXplorer\)](#)

Гражданская авиация: реинкарнация под вопросом

Россия - очень большая страна. По площади она занимает первое место среди стран мира. Очевидно, что на семнадцати миллионах квадратных километров невозможно существовать без авиационного сообщения, в том числе без региональной и малой авиации. За четверть века, прошедшую со времени распада СССР, страна перестала быть великой самолетостроительной державой и фактически лишилась гражданской авиации.

Цифры, мягко говоря, ошарашивают: еще в 1990 году в системе гражданской авиации было задействовано более 13 тысяч летательных аппаратов, причем все они были произведены внутри страны. Пилотов и авиационных техников тоже готовили в отечественных учебных заведениях,



пилотов в стране было около 40 тысяч, техников - 120 тысяч. Страну пронизывала сеть пассажирских авиаперевозок, билеты были доступными, а самолеты из города в город летали так же регулярно, как ходят современные электрички. После того, как система была развалена практически до основания, все приходится начинать с нуля. Оказалось, что в современной России нет ни самолетов, ни аэропортов, ни кадров: не случайно несколько лет назад был принят закон, разрешающий авиаперевозчикам привлекать пилотов и командиров воздушных судов из-за рубежа.

За решение проблемы, вроде бы, взялись на государственном уровне. Но до светлого будущего отечественной системе гражданской авиации все еще очень далеко. Пока же авиакомпании терпят убытки, регионы лишены современных транспортных сетей, а те российские граждане, у кого хватает средств на покупку билетов, летают из Хабаровска в Петропавловск-Камчатский через Москву. И в Европу все тоже почему-то следуют через Москву. Как будто не найти другой точки схождения жаждущих на карте РФ.

Первым делом - самолеты

Усилиями людей, оказавшихся у власти в 1990-е годы, отечественное авиастроение было практически полностью развалено. Часть заводов в результате распада СССР оказалась в других государствах, другая часть была приватизирована и оказалась в частных руках. Последние несколько лет государство потратило на целенаправленное объединение оставшихся разрозненных активов, что было сделано путем образования Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Тем не менее, упущенное время существенно ударило по отечественной гражданской авиации. В 2015 году российские авиалинии перевезли менее ста миллионов пассажиров, аналогичный показатель в США составляет 800 миллионов человек. Более того, президентом США Бараком Обамой поставлена задача довести эту цифру до миллиарда человек в год.

Из двух тысяч воздушных судов, эксплуатируемых в современной России, более семидесяти процентов машин произведены за рубежом. В соответствии с курсом страны на импортозамещение логично встает вопрос о производстве отечественных самолетов для обеспечения хотя бы внутреннего рынка.

Самолет МС-21, выкаченный в июне в Иркутске, многие называют шедевром отечественного авиастроения. Если судить по заявленным характеристикам, этот дальнемагистральный самолет составит серьезную конкуренцию занимающим эту нишу Boeing и Airbus. Впрочем, есть и иное мнение.

"Это еще не самолет, - заявил президент фонда "Партнер гражданской авиации", заслуженный пилот СССР Олег Смирнов (программа "Реальное время" на телеканале "Царьград" от 08.06.2016 - profiok.com). - В угаре поздравлений были названы нереальные даты, самолет еще не взлетал и никто не знает, полетит он или нет. Затем предстоит сертификация не только в России, но и в Европе. Это колоссальная работа и за полгода ее качественно не выполнить". Олег Смирнов заметил, что ровно такие же слова о конкурентоспособности и технологическом прорыве говорились при появлении на российском рынке самолета "Сухой Суперджет 100". Однако эти лайнеры купил только Аэрофлот.



Причины, по мнению эксперта, экономические: налет на "списочных" суперджетов по техническим причинам оказывается вдвое ниже, чем на боингах и эйрбасах.

"Отечественные там только фюзеляж и крылья, вся авионика не наша, и если "партнеры" захотят нам устроить эмбарго, они нам остановят весь парк, - уверен генеральный директор Ассоциации "Аэропорт" Виктор Горбачев (программа "ОТражение" от 13.07.2016 - profiok.com)".

Предложения по замене зарубежных комплектующих на МС-21 у отечественных компаний есть, но производители пока заняты исключительно "текущей критической задачей выхода на первый полет", пояснил в интервью РИА Новости представитель холдинга "Технодинамика" (входит в Ростех). Возможно, к вопросу замены зарубежных компонентов на отечественные аналоги можно будет вернуться позднее.

По данным ОАК, сейчас в России эксплуатируются около сотни устаревших Ан-24 и Ан-26, ресурсы которых близятся к концу. К 2020 году их останется не более десяти. Поскольку отечественного аналога этих машин в стране нет, было принято решение вернуться к выпуску разработанного 20 лет назад турбовинтового Ил-114.

Разумеется, машина будет модифицирована: увеличен ресурс двигателя, заменено бортовое оборудование. Двигатели для нового Ил-114 будет производить Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), их запуск в серию запланирован на 2018 год. Сами машины будет выпускать нижегородский завод "Сокол". В 2019 году будут поставлены машины для госавиации, с 2022 года планируется начать серийное производство. Сможет ли самолет, разработанный в конце 1980-х годов, составить конкуренцию современным лидерам региональной авиации? Каким бы ни был ответ на этот вопрос, решение о производстве Ил-114 уже принято. Будут ли интересоваться этим самолетом отечественные авиаперевозчики? Этот вопрос тоже пока остается открытым.

В ожидании появления новинок отечественного авиапрома российские авиаперевозчики продолжают закупать самолеты импортного производства. Так, губернатор Оренбургской области Юрий Берг рассказал на недавнем "Иннопроме-2016" о планируемой покупке для нужд региона трех чешских самолетов L-410. Правда, это лишь формально импортные машины. Производятся они на территории Чехии, но компанию-производителя купила УГМК, планирующая развернуть в Екатеринбурге локализованное производство этих самолетов силами Уральского завода гражданской авиации (УЗГА).

К сожалению, если даже допустить, что самолетов каким-то образом будет закуплено и произведено достаточно, проблему авиаобеспечения в России это не решит, потому что самолетам этим будет некуда летать.

Аэропорты: от количества к качеству?



По данным Ассоциации "Аэропорт", в начале 1990-х годов в России было почти полторы тысячи аэропортов, сейчас их осталось 260. Для сравнения: в США сейчас более 20 тысяч авиаплощадок, в одном лишь штате Аляска их 280 - больше, чем в РФ.

Понятно, что при малом количестве авиаузлов логистику выстроить сложно: чтобы улететь из крупного районного аэропорта, туда надо как-то попасть, что не всегда представляет собой легко решаемую задачу в труднодоступных районах. Несмотря на то, что за пять лет с 2010 по 2015 год на развитие отечественной аэродромной инфраструктуры было потрачено в общей сложности более 90 миллиардов рублей, ситуация не меняется к лучшему, а число действующих аэропортов за это время даже сократилось.

Неоднозначная ситуация складывается с торжественно открытым 30 мая международным аэропортом Раменское в подмосковном Жуковском. Изначально этот аэропорт позиционировался как четвертый узел Московского авиаузла (МАУ), создаваемый для того, чтобы разгрузить Шереметьево, Внуково и Домодедово. Но затем Министерство транспорта приписало "Раменское" к городу Жуковский, то есть аэропорт стал региональным. Решение это связано с ограничениями прав на зарубежные полеты из Москвы. Чиновники Минтранса надеются, что региональный статус аэропорта упростит решение вопросов с зарубежными странами. И хотя региональных квот на полеты, скажем, в Италию или Францию новому авиаузлу не достанется, есть возможность летать из Жуковского в Китай, Израиль, Казахстан и Киргизию. С другой стороны, появляется шанс привлечь к сотрудничеству авиакомпании, не имеющие коммерческих прав на полеты в Москву, например, многих лоукостеров.

Решение Минтранса добавило проблем киргизской авиакомпании Air Kirgizstan, которая должна была начать выполнять рейсы в Жуковский 20 июня. Киргизская сторона была уверена, что аэропорт будет московским. Сейчас авиакомпании приходится проходить процедуры согласования, чтобы добавить в перечень городов РФ, в которые могут выполняться рейсы из Киргизии, новый населенный пункт. Решением аналогичных вопросов занята сейчас авиакомпания SCAT из Казахстана.

Из-за плохой транспортной доступности аэропорта речь о транзитных рейсах пока не идет вообще. Крупные авиаперевозчики, уже имеющие в московских авиаузлах технические базы, невыгодно гонять из Жуковского пустые самолеты на техобслуживание. Многие отечественные авиаперевозчики недозагружены и не горят желанием без необходимости перестраивать маршрутную сеть. Тем не менее, ряд российских авиакомпаний выразили заинтересованность в сотрудничестве с новым аэропортом. Так, авиакомпания "Уральские авиалинии" намерена выполнять из Жуковского регулярные полеты в Киргизию и Таджикистан, компания "Авиастар-Ту" - в Норильск. Однако эксперты считают, что в ближайшие годы аэропорт будет убыточным. "Из-за кризиса больших потоков у "Жуковского" в ближайшее время не будет, аэропорту придется работать в убыток, пока снова не начнется рост перевозок", - цитируют "Ведомости" профессора ГосНИИ гражданской авиации Александра Фридлянда. Пока Раменское решает проблему транспортного сообщения с Москвой - договаривается со службами такси и ведет переговоры с "Аэроэкспрессом". Представители "Аэроэкспресса" выразили готовность сотрудничать с новым аэропортом, но пояснили, что самостоятельно строить железные дороги они не могут: если железная дорога до аэропорта будет построена, то к 2020 году компания готова начать перевозку пассажиров.



Внимательный читатель, вероятно, озаботился проблемой перегруженных московских аэропортов Шереметьево, Внуково и Домодедово. К сожалению или к счастью, такой проблемы сейчас нет: по данным Ассоциации "Аэропорт", нагрузку каждого из этих авиаузлов можно спокойно увеличить на треть. У аэропорта Внуково, впрочем, есть другая серьезная проблема. Из-за неконтролируемой застройки в Солнцево и на территории "новой Москвы" аэропорт, по прогнозам экспертов, через 10-15 лет окажется в черте города и не сможет продолжать работу.

Есть и положительные примеры - например, недавно открывшийся аэропорт Грабцево в Калуге, обслуживающий, в основном, предприятия промышленного кластера. За прошедший год объем авиаперевозок составил около девяти тысяч человек. В следующем году планируется открытие в Калужской области другого аэропорта - Ермолино, который, как и Раменское, предполагается предложить для использования лоукостерам. Аналогично ситуации с Жуковским, для этого придется сначала решить проблему транспортной связи с Москвой.

На иллюстрации слева - карта аэропортов маленькой Италии. Отчего-то ни отличные автодороги, ни железнодорожное сообщение не мешают развитию гражданской авиации в этой стране.

Авиакомпания: в поисках точки опоры

После резкого падения курса рубля по отношению к доллару и евро отечественные авиаперевозчики начали нести серьезные убытки. Пассажиропоток сократился, рейсов стало меньше, стоимость лизинга и техобслуживаниякратно возросла, поскольку большинство эксплуатируемых самолетов произведены за рубежом. Международные перелеты, традиционно являвшиеся основным источником дохода отечественных авиаперевозчиков, тоже заметно сократились. Все это привело к тому, что небольшие авиакомпании стали разоряться. Государство тратит на субсидирование авиамаршрутов значительные средства, в 2015 году объем субсидий превысил девять миллиардов рублей. Однако этого явно недостаточно. К сожалению, для большинства субъектов РФ финансирование местных авиаперевозок является непосильной ношей.

Как только зашла речь о возможности восстановления авиасообщения с Турцией, на него тут же отреагировали многие авиакомпании, в частности UTair. Правда, и с возобновлением чартеров пока не все ясно, и процесс это долгий и непростой. После того, как авиасообщение было прекращено, были уволены летчики и техники, теперь персонал нужно искать и нанимать заново, при необходимости - учить. Кроме того, открытие слотов в турецких аэропортах тоже потребует длительных переговоров.

Конечно, чартеры и вообще международные авиаперевозки - один из важных источников дохода авиакомпаний. В условиях международных перевозок возможны альянсы между компаниями из разных стран, в результате чего самолеты редко летают полупустыми, не говоря уже о заранее оплаченных чартерных рейсах. На внутренних авиалиниях работает совсем другая экономика, и полеты незагруженных воздушных судов приносят своим хозяевам существенные убытки. По некоторым данным, в I квартале 2015 года операционные убытки отечественных авиаперевозчиков составили 16 млрд рублей, в I квартале текущего года - 24 млрд рублей. Цифры настолько чудовищные, что многие СМИ подвергают их сомнению, а многие аналитики добавляют, что другие



периоды в году по статистике бывают намного оптимистичнее. Возможно, картина в целом по году будет выглядеть не так пугающе.

Заметим, что в международной практике есть успешные примеры государственной поддержки заведомо убыточных авиаперевозок - например, полное освобождение локальных авиаперевозчиков от налогов.

О действиях государства

В конце июня премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление правительства о порядке предоставления субсидий компаниям-производителям региональных самолетов малой вместимости. Компании, заявки которых пройдут конкурсный отбор, смогут возместить из бюджетных средств до 85% затрат на производство. Субсидия будет предоставлена в рамках действующей госпрограммы "Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы", то есть средства на нее заложены в бюджете и дополнительных затрат не потребуется. Минпромторг, подготовивший проект постановления, рассчитывает, что эта мера поможет вовлечению в авиастроение большего числа предприятий малого и среднего бизнеса и поспособствует созданию новых рабочих мест. Иными словами, часть проблем в сфере производства самолетов для малой авиации, возможно, снимется, однако это вряд ли поможет развитию малой авиации в стране. Возможно, производимые за счет бюджетных средств самолеты станут дешевле, но для их использования перевозчиками нужны и сервисные центры, и развитая инфраструктура.

Недавно появилось еще одно постановление правительства, связанное с развитием гражданской авиации. Российским компаниям будут предоставлены субсидии, направленные на обеспечение бесперебойной эксплуатации самолетов MC-21 и "Сухой Суперджет 100" путем создания сети круглосуточных сервисных центров (ПП №648 от 09.07.2016 - profiok.com). "У рынка авиатехники есть свои правила. Наличие хорошего сервиса - это первейшая необходимость. Новые российские авиакомпания, естественно, должны такой сервис получать, что позволит усилить их конкурентные преимущества как внутри страны, так и за ее пределами", - сказал Дмитрий Медведев на заседании правительства 13 июля.

Озабочены развитием гражданской авиации и в Совете Федерации, где для разработки предложений по исправлению ситуации создана специальная рабочая группа. Сенаторы намерены к осени текущего года разработать комплекс поправок к действующему законодательству, касающихся предоставления авиакомпаниям налоговых льгот и субсидирования местных авиаперевозок.

Комментарий profiok.com

В целом проблему развития гражданской авиации в стране можно разделить на три больших блока: производство самолетов и обновление авиапарка перевозчиков, развитие инфраструктуры и создание благоприятных условий для развития авиакомпаний. Директор Центра экономического развития и сертификации (ЦЭРС ИНЭС) Роланд Шарифов считает, что проблему эту в силу ее комплексности можно решать только при наличии системной государственной политики в этой области.



"В Советском Союзе существовало министерство гражданской авиации, которое как раз и занималось сбалансированным решением всего этого комплекса задач, - пояснил Роланд Шарифов. - Ожидать, что проблема решится сама собой силами региональных и муниципальных структур и непонятно откуда взявшихся инвесторов, не приходится. К сожалению, действия государства пока весьма фрагментарны и противоречивы: с одной стороны, государство всеми силами пытается поддерживать отечественный авиапром, с другой - обнуляет пошлины на закупку отечественными авиакомпаниями зарубежных самолетов, в результате чего авиаперевозчикам становится выгоднее ввозить поддержанные самолеты из-за рубежа, чем покупать отечественные. Кто в такой ситуации будет покупать суперджет или тот же МС-21, который через год выйдет в серию? С одной стороны, много говорится об импортозамещении и создании научно-технического задела, с другой - обсуждается совместный с Китаем проект по созданию широкофюзеляжного самолета, в рамках которого мы, по сути, отдаем на сторону наши технические наработки и даже не оговариваем пока, что, скажем, двигатели и авионика на этом самолете должны быть российскими. С одной стороны, приветствуем привлечение в отрасль инвесторов, с другой - не можем обеспечить не то что выгодный, хотя бы устойчивый валютный курс!"

По мнению Роланда Шарифова, государству следует прежде всего определиться, как именно и для чего должна развиваться гражданская авиация в стране. Понятно, что развитие автомобильных и железных дорог в ряде случаев делает малую авиацию не востребуемой. Например, перемещаться из Петербурга в Москву давно уже удобнее на "Сапсане", чем самолетом - хотя бы потому, что вокзалы находятся в центре города, а не на окраине. Но такая ситуация касается меньшей части территории России: на 60% территории страны нет ни автомобильных, ни железных дорог.

Теоретически следовало бы найти инвесторов, но понятно, что полеты в малонаселенных районах не обеспечат загрузки воздушных судов, а значит, заведомо будут убыточными. Следовательно, их придется дотировать (вспомним ситуацию с отменой и счастливым возвращением электричек! - profiok.com).

"Нужно четко решить, чем и как будет определяться развитие российской гражданской авиации. Если делать ставку на законы рынка и опираться только на маркетинговые принципы, то, боюсь, выиграть на этом поле уже не получится, слишком многое безвозвратно упущено - считает Роланд Шарифов. - Если мы решаем, что гражданская авиация выполняет в нашей стране социальную функцию и обеспечивает рабочие места, то необходимо системно поддерживать ее на государственном уровне в рамках соответствующих государственных программ. Кстати, если это случится, придется включить в эти программы и проблему кадрового обеспечения: за время, пока отрасль разваливалась, закрылись летные училища. Старые летчики сменили профессию и потеряли квалификацию, а новых все это время никто не готовил".

Как заметил недавно Владимир Гутенев (первый заместитель председателя думского комитета по промышленности - profiok.com), потенциал у нас есть, ресурсы тоже можно найти, вопрос только в наличии политической воли, чтобы решить, наконец, проблему развития гражданской авиации, напрямую связанную с национальной безопасностью.

[\(ЦЭРС\)](#)

«Летающий госпиталь» Суперджет RRJ-95LR-100 к работе готов

Сегодня на аэродроме в подмосковном Жуковском прошла тренировка медиков и специалистов Государственного центрального аэромобильного спасательного отряда "Центроспас" по монтажу и использованию медицинских модулей для санитарной эвакуации на новейшем самолете "Сухой" Суперджет-100.



Как рассказал врач анестезиолог-реаниматолог службы медицинской помощи отряда "Центроспас" Александр Попов, на самолете, который недавно был принят на оснащение в МЧС России, могут устанавливаться новейшие медицинские модули для эвакуации пострадавших. Они предназначены для эвакуации пострадавших с различной степенью тяжести в результате чрезвычайных ситуаций, а различное оборудование модуля позволяет врачам оказывать пациентам квалифицированную помощь прямо во время перелета в лечебное учреждение. Благодаря ультрасовременному оборудованию можно проводить искусственную вентиляцию легких, стимуляцию сердечной деятельности и проводить первичные реанимационные мероприятия. Модули устанавливаются на борту самолета за 20 минут. Подобная российская разработка уникальна и не имеет аналогов в других странах мира.

Спасатели и медики отряда "Центроспас" отработали практические действия по транспортировке модулей к самолету, их монтажу и креплению необходимого оборудования. Также они подключили все системы к оборудованию воздушного судна, проверили работоспособность всех бортовых систем жизнеобеспечения медицинских модулей в различных режимах их функционирования.

До появления медицинских модулей тяжело пострадавших при катастрофах перевозили на реанимобилях, которые размещали внутри самолета Ил-76. Этого было недостаточно, особенно при тяжелых катастрофах, но и делать специальный медицинский самолет было нерентабельно. В 2008 году у спасателей появились сначала медицинские модули вертолетные для Ми-8, а затем и для



самолета Ил-76. Впервые медицинские модули применили в 2008 году при эвакуации тяжело пострадавших в ДТП из Израиля и Египта.

Благодаря использованию медицинских модулей было проведено более 500 санитарно-медицинских эвакуаций и 39 уже совершены в текущем году.

Авиапарк МЧС России в этом году пополнился двумя современными самолетами Суперджет RRJ-95LR-100. Самолет - авиационный комплекс с конвертируемыми компоновками, что позволяет оперативно решать различные задачи министерства. Он может быть воздушным пунктом управления в ходе спасательных операций. На самолете установлено оборудование, позволяющее не только управлять спасательными формированиями в ходе гуманитарных операций, но и проводить видеоконференцсвязь с НЦУКС и администрациями регионов, на территории которых идет ликвидация чрезвычайных ситуаций.

Самолет может использоваться как "летающий госпиталь", либо быть задействован для транспортировки оперативных групп МЧС России и спасателей к месту ликвидации ЧС, гуманитарных грузов в зоны бедствия, радиационной и химической разведки. Специальное поисковое оборудование, установленное в самолете, позволяет осуществлять поиск наземных и надводных объектов, очагов пожаров с мониторинга земной и водной поверхности.

[\(МЧС\)](#)

Новый аэропорт "Жуковский" не дождался пассажиров

Открытый в конце мая 2016 года международный аэропорт "Жуковский" остался без пассажирских рейсов как минимум до конца октября, сообщает "Газета.Ru". Авиаперевозчики Air Kyrgyzstan и SCAT, которые согласились использовать четвертый подмосковный аэропорт, столкнулись с излишней бюрократизацией и ждут решений о статусе аэропорта. Ранее заявлялось, что первый пассажирский рейс приземлится в Жуковском 20 июня.

Пока оба авиаперевозчика предпочли использовать аэропорт "Домодедово".

Отсутствие пассажирских рейсов в "Жуковском" связано с тем, что Минтранс присвоил Жуковскому статус регионального, а не московского аэропорта (как у "Шереметьево", "Домодедово", "Внуково"), уточнили в "Жуковском".

"В связи с изменением статуса данным авиакомпаниям сейчас требуется пройти ряд дополнительных процедур, поэтому предварительную дату полетов пришлось перенести", - заявили представители аэропорта.

Добавим, первый пассажирский рейс был запланирован на 20 июня 2016 года. Его должна была выполнить авиакомпания Air Kyrgyzstan. Но он не состоялся.

Основным сдерживающим фактором развития аэропорта в Жуковском, помимо общего переизбытка терминальных мощностей в Москве, эксперты называют неразвитую инфраструктуру вокруг



аэропорта, которая уступает по транспортной доступности другим трем аэропортам Московского авиаузла. Чтобы доехать до Жуковского, пассажирам сначала нужно воспользоваться электричкой до железнодорожной станции "Отдых" и оттуда пересаживаться на специальные автобусы до авиаузла.

Неразвитыми называют и автодороги из Москвы до Жуковского. На многих участках Новорязанского шоссе ведутся ремонтные работы, а Быковское и Жуковское шоссе представляют собой двухполосную автомобильную дорогу не лучшего качества с редкими указателями на аэропорт.

Напомним, первый этап строительства аэропорта Жуковский был завершен в 2016 году. Так, возведен пассажирский терминал площадью 17 тысяч кв. м с пропускной способностью до 2 млн человек в год. Инвесторы вложили в аэропорт около 1,8 млрд рублей.

Официальная церемония открытия аэропорта должна была состояться в середине марта 2016 года, но потом срок был перенесен на 30 мая.

[\(Regnum\)](#)

Предотвращение коррозии в морском климате обсудят на конференции в рамках «Гидроавиасалона-2016»

Коррозия является одной из основных угроз металлу, которая многократно усугубляется в морском климате. Пропорционально угрозе растут и риски - как правило, водная техника и металлические конструкции инфраструктурных объектов, применяемых в морских акваториях, отличаются высокой стоимостью, а вместе с развитием авиационной техники водного базирования вопросы защиты металлов от коррозии становятся более актуальными. Этой теме будет посвящена 2-я Международная научно-техническая конференция "Коррозия, старение и биостойкость материалов в морском климате" на международной выставке "Гидроавиасалон-2016", которая пройдет с 22 по 25 сентября в Геленджике.

Конференция соберет ведущих отечественных и зарубежных ученых и специалистов, а также представителей судостроительных компаний, участников морской и аэрокосмической индустрии, заинтересованных в развитии качества и стойкости используемых материалов. В ходе конференции будет обсуждаться теория и практика исследований старения, коррозии, биологической стойкости материалов, элементов конструкций и сложных технических систем в природных средах, а также вопросы мониторинга и оценки коррозии.

В рамках конференции запланирована специализированная секция "Материалы и технологические процессы в амфибийной и безаэродромной авиации", которая рассмотрит вопросы применения специальных материалов в авиационной технике водного базирования.

Организатором конференции "Коррозия, старение и биостойкость материалов в морском климате" выступает Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ФГУП "ВИАМ" ГНЦ РФ) совместно с Технологическими платформами "Материалы и технологии металлургии" и "Новые полимерные композиционные материалы и технологии".



"Гидроавиасалон" это уникальная по своему формату международная отраслевая выставка и научная конференция, демонстрирующая синергию индустриального развития воздушного и водного пространства России. "Гидроавиасалон" ведет историю с 1996 года и проходит каждые два года на территориях Геленджикской испытательно-экспериментальной базы ТАНТК им. Г.М. Бериева и аэропорта города Геленджик.

Конференция "Коррозия, старение и биостойкость материалов в морском климате" состоится 23 сентября в Геленджикском центре климатических испытаний им. Г.В. Акимова (ГЦКИ ВИАМ) по адресу: Краснодарский край, г. Геленджик, ул. Почтовая, 20. Начало работы конференции - 11:00.

Регистрация участников открыта до 10 августа 2016 на сайте ВИАМ.

Оператором деловой программы "Гидроавиасалона-2016" выступает компания "Русские Выставочные Системы".

[\(АвиаПорт\)](#)

Продажи Honeywell во II квартале выросли до \$10 млрд

Продажи американской корпорации Honeywell во второй четверти 2016 года выросли на 2% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составили \$9,99 млрд, сообщает RNS со ссылкой на пресс-службу-компании.

Чистая прибыль в первом квартале выросла с \$1,22 млрд в 2015 году до \$1,29 млрд в этом. Во втором квартале 2015 года продажи компании закрепились на уровне \$9,77 млрд. Чистая прибыль промышленной корпорации в первом полугодии 2016 года составила \$2,48 млрд.

[\(AEX.RU\)](#)

Ирландский SSJ 100 сдадут в лизинг финской авиакомпании Norra

Первый европейский эксплуатант российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) — ирландская авиакомпания CityJet договорилась о сдаче одного ВС этого типа в мокрый лизинг финскому региональному перевозчику Nordic Regional Airlines (Norra; прежнее название — Flybe Nordic). Об этом сообщает Finnair, которой принадлежит Norra. Договоренность стала первой подобной сделкой, информация о которой попала в публичное поле.

Финский перевозчик берет SSJ 100 в мокрый лизинг из-за нехватки летного персонала. В дополнение к ирландскому экипажу на борту самолета будет работать один сотрудник Norra.

Воздушное судно CityJet будет выполнять полеты в интересах финской авиакомпании с 15 по 31 августа из Хельсинки в Варшаву (939 км), Женеву (1990 км) и Биллунн (Дания; 1059 км). Оснащенный 98 креслами SSJ 100 заменит на этих линиях 100-кресельный самолет Embraer E190.

На сегодня CityJet располагает двумя SSJ 100. К коммерческой эксплуатации первого авиакомпания приступила в начале июня, второго — 2 июля. В начале июля в CityJet подтвердили, что собираются

сдать первые российские ВС в мокрый лизинг. Предполагалось, что это произойдет в ближайшие месяцы.

В парке Norra числятся по 12 реактивных E190 и турбовинтовых ATR 72-500.

ATO.ru

Новый самолет Ил-96-300 передан СЛО "Россия" Управления делами Президента России

Объединенная авиастроительная корпорация в рамках исполнения контракта передала в эксплуатацию ФГБУ «Специальный летный отряд «Россия» Управления делами Президента Российской Федерации новый самолет Ил-96-300 производства ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество». Воздушное судно прошло весь комплекс заводских наземных и летных испытаний. Об этом сообщили в пресс-службе ОАК.

"Самолет Ил-96-300 сделан из отечественных комплектующих, новые системы и оборудование, установленные на нем, полностью российского производства. Воздушное судно построено в кооперации с рядом ведущих отечественных предприятий, которые занимались, в том числе разработкой систем связи и защиты самолета. В торжественной церемонии передачи нового лайнера приняли участие представители Управления делами Президента РФ, руководители ФГБУ «Специальный летный отряд «Россия», руководители ПАО «ОАК», ПАО «ВАСО», представители разработчика самолета ОАО "Ил", - говорится в сообщении.





В новом самолете есть существенные новшества – усовершенствованная система защиты от внешних угроз, пилотажно-навигационный комплекс, обеспечивающий выполнение всех требований норм летной годности, включая международные. При этом Ил-96-300 сохраняет лучшие традиции знаменитой «ильюшинской» конструкторской школы. На протяжении десятилетий эти лайнеры демонстрируют высокую надежность эксплуатации и во всем мире признаны самыми безопасными.

На торжественной церемонии передачи лайнера генеральный директор ФГБУ «Специальный летный отряд «Россия» Ярослав Одинцев сказал: "У борта с надписью "Россия" очень большие перспективы, так как география полетов Специального летного отряда "Россия" - весь мир. Новый Ил-96 это девятый самолет данного типа, который будет эксплуатироваться в Президентском авиаотряде. С особой гордостью хотел бы отметить, что это воздушное судно также будет представлять нашу страну в мировом воздушном пространстве, демонстрируя высокий уровень развития авиационной промышленности".

«Управление делами Президента Российской Федерации традиционно является для Объединенной авиастроительной корпорации важнейшим заказчиком. Производство борта №1 – особое задание для нас – на этом самолете осуществляет поездки по стране и государственные визиты за рубежом Президент РФ. Мы понимаем, что должны обеспечить безопасность и создать все условия для его работы, в том числе для выполнения функций Верховного Главнокомандующего, ведь самолет может непрерывно находиться в воздухе до 14 часов. Благодаря проекту Ил-96 мы сохраняем компетенции по созданию в России широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов, которые есть только у трех стран в мире», сказал вице-президент по государственной авиации специального назначения ПАО «ОАК» Сергей Герасимов.

Переданный самолет – 22-й Ил-96-300, выпущенный Воронежским авиационным заводом. Это широкофюзеляжный магистральный самолет, способный преодолевать расстояния до 13 тыс. км. Проект Ил-96 обеспечивает загрузку ВАСО, как одного из градообразующих предприятий Воронежской области. Всего на предприятии трудятся порядка 6300 работников, 80% которых занято на проекте Ил-96.

«Успешное завершение работы над очередным Ил-96-300 и его передача нашим давним и надежным заказчиком из СЛО «Россия» – важная веха для нашего завода, – отметил генеральный директор ПАО «ВАСО» Дмитрий Пришвин. – Государственные и оборонные заказы являются существенной частью нашей производственной программы, с ними во многом связаны перспективы развития ВАСО, да и всей отрасли в целом. Воронежские авиастроители всегда показывали достойные результаты работы, умение выполнять взятые на себя обязательства, и мы надеемся на продолжение и развитие наших отношений с традиционными партнерами».

"В рамках торжественного мероприятия представители Управления делами Президента РФ и Специального летного отряда «Россия» вручили лучшим сотрудникам ВАСО памятные награды", - отметили в пресс-службе.

AEX.RU

Новости беспилотной авиации

Россия успешно испытала в Сирии беспилотники на водородном топливе

Главный конструктор компании «Аэрокон» сообщил об успешных испытаниях беспилотника «Инспектор-402», сообщает ВПК Новости. По его словам водородные топливные элементы позволили увеличить вдвое время полета.



Испытания дрона прошли в Сирии, пишет РИА Новости со ссылкой на высокопоставленный источник в военно-промышленном комплексе.

«Те беспилотные летательные аппараты, которые применялись в Сирии, не все, но их было достаточно много, летали на водородном топливе. То есть они могут достаточно долго держаться в воздухе, вырабатывая постоянно водород, давая возможность двигателю пополнять энергию», — рассказал источник агентства.

Как сообщает Большая военная энциклопедия, «Инспектор-402» является совместной разработкой Института проблем химической физики РАН, Объединенной авиастроительной корпорации и Центрального института авиационного моторостроения. Водородный топливный элемент делает его бесшумным и не оставляющим тепловой след.

Polit.Ru



Гидроавиасалон приглашает АэроНэт к участию в выставке

Международная выставка и научная конференция по гидроавиации ГИДРОАВИАСАЛОН, проводится раз в два года на территориях испытательно-экспериментальной базы ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и аэропорта «Геленджик». «Гидроавиасалон-2016» состоится с 22 по 25 сентября 2016 года в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2015 г. № 1140-р.

Организаторы приглашают и приветствуют участие в мероприятии всех представителей сферы беспилотных авиационных систем!

Для рынка АЭРОНЭТ это может стать хорошей возможностью увидеть новые перспективные сферы применения БАС, установить деловые контакты с заказчиками, а для компаний, нацеленных на получение государственных субсидий в рамках утвержденной Дорожной карты - это прямая возможность показать свои прототипы и образцы техники лицам, принимающим непосредственные решения при утверждении проектов.

Всем участникам от сферы беспилотных авиационных систем предлагаются особые условия со значительными скидками на участие!

Мы настоятельно рекомендуем разработчикам и эксплуатантам БАС принять участие в Гидроавиасалоне-2016, для этого необходимо направить организаторам заполненную заявку по прилагаемой форме. [План выставки](#) вы можете посмотреть на сайте мероприятия, а также выбрать наилучшее место в павильоне, схема которого прилагается.

[\(Ассоциация ЭРБАС\)](#)

Российский проект дрона победил в конкурсе Airbus Group и Local Motors

Аэрокосмический концерн Airbus Group и автомобильная компания Local Motors объявили финалистов первого совместного конкурса по разработке многоцелевого дрона нового поколения "Airbus Cargo Drone Challenge". Главным победителем конкурса был единодушно признан проект дрона Zelator, разработанный Алексеем Медведевым из Омска. Кроме того, Алексей также занял третье место в номинации "Cargo".

"Я невероятно рад этой победе, хотя, признаюсь, она стала большой неожиданностью, учитывая серьезную конкуренцию со стороны других участников. При разработке своей концепции я решил использовать традиционные схемы и сделать аппарат наиболее приближенным к действительности. Хотел бы поблагодарить Airbus и Local Motors за возможность принять участие в этом проекте. Считаю, что подобные инициативы очень важны, они позволяют инженерам и дизайнерам развивать и совершенствовать свои умения и навыки", - отметил Алексей Медведев.

Алексей по профессии дизайнер, он закончил Сибирскую автомобильно - дорожную академию в Омске. Его проект предусматривает стандартное расположение четырех двигателей равномерно удаленных от центра тяжести. Пятый двигатель расположен в хвосте дрона и предназначен для



горизонтальной тяги. Каркас дрона выполнен из углеродного волокна, тогда как для производства фюзеляжа предусматривается пластик, используемый при 3D печати. Кроме того, в конструкции дрона предусмотрена установка системы выброса парашюта в аварийных ситуациях и системы видеонаблюдения и коммуникации. Основную часть дрона занимает съемный грузовой отсек, который предназначен для перевозки малогабаритных грузов для гуманитарных и медицинских целей.

Конкурс Airbus Cargo Drone Challenge был запущен в апреле этого года на сайте компании Local Motors и стал самым успешным проектом подобного рода. Организаторы конкурса получили 425 заявок из 53 стран мира.

Согласно условиям конкурса, необходимо было разработать концепцию беспилотного летательного аппарата, который можно было бы использовать для решения разного вида задач гражданского назначения. Кроме того, проект должен был соответствовать определенному набору технических требований: возможность выполнять вертикальный взлет/посадку, наличие минимум четырех двигателей, вес менее 25 кг, грузоподъемность от 3 до 5 кг, скорость не менее 80 км/ч и не более 194 км/ч.

Предложенные концепции оценивались экспертным жюри конкурса с точки зрения их соответствия заданным летно-техническим характеристикам, удобству использования и универсальности производства.

Участники конкурса претендовали на призы в трех номинациях, каждая из которых имела свое независимое экспертное жюри: "Главный приз" (присуждался решением специалистов Airbus); номинация "Cargo" (присуждалась решением отраслевых экспертов); "Приз зрительских симпатий" (присуждалась по итогам онлайн голосования на сайте Local Motors). К голосованию в номинации "Cargo" были привлечены эксперты компаний 3D-Robotics, Matternet, WeRobotics, Redline, Swiss Post, а также представители ассоциации "Врачи без границ", международного движения Красного Креста и Красного Полумесяца. По итогам голосования было выбрано пять финалистов, они поделят между собой общий призовой фонд, превышающий \$100 000.

"Я восхищен результатами и поздравляю наших победителей. Предложенные проекты представляют собой уникальное сочетание страсти, воображения, инноваций и изобретательности. Я надеюсь, что некоторые из них найдут применение в будущих производственных программах компании Airbus, знаменуя шаг в эпоху беспилотных полетов", - отметил на церемонии вручения наград Президент Airbus Group Том Эндерс.

"Результаты конкурса свидетельствуют о том, что участники сообщества Local Motors вышли далеко за рамки автомобильного дизайна, - отметил соучредитель и генеральный директор Local Motors Джей Роджерс. - Мы получили рекордное количество заявок, а качество их исполнения было поразительным. Этот конкурс позволил Airbus увидеть, как можно разработать новый аппарат быстрее и при гораздо меньших затратах".



По мнению компании Airbus, подобный подход к проектированию новых коммерческих беспилотных летательных аппаратов позволяет интегрировать инновационные идеи, предложенные участниками проекта, в производственный процесс Airbus, что, в свою очередь, обеспечивает существенное сокращение времени проектирования и позволяет наилучшим образом учесть пожелания заказчиков еще на начальном этапе работ.

"Большинство проектов-победителей были разработаны с учетом высокого расположения крыла. Относительное удлинение крыла в сочетании с эффективной конструкцией фюзеляжа, правильно рассчитанной массой изделия и хорошей аэродинамикой с уменьшенным лобовым сопротивлением позволяет проектам соответствовать заданным летно-техническим характеристикам, - поясняет Яна Росенманн (Jana Rosenmann), руководитель направления беспилотных летательных аппаратов Airbus. - Еще один важный аспект - интеграция полезной нагрузки. Она должна соответствовать реальным показателям, быть динамичной и легко регулируемой. По итогам выполнения всех требований были выбраны пять финалистов, чьи проекты соответствовали всем критериям".

Следующим шагом проекта станет создание демонстрационных версий победивших в конкурсе концепций. В создании прототипов будут принимать участие специалисты Airbus, Local Motors, сами разработчики, а также потенциальные заказчики и конечные потребители.

[\(Airbus Group\)](#)

Новости из иноязычных источников

Новые транспондеры для вертолетов Robinson

FAA разрешило использование транспондеров Garmin GTX 335 и 345 типа S для использования на вертолетах Robinson R22, R44 и R66. Одобренные транспондеры подпадают под внедряемые стандарты ADS-B Out без необходимости использования автономного GPS. Стоимость GTX 335 составляет \$3,900, позволяя операторам адаптировать вертолет к новым правилам по минимальной стоимости. При цене \$6,300, модель GTX 345 является более совершенной моделью с поддержкой ADS-B In и Bluetooth.

[\(Robinson Helicopter Company\)](#)