



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Ми-171Е получит несущую систему от Ми-171А2
- Компания Airbus Helicopters закрыла программу вертолета H120
- Китайский вертолет AC312Е прошел испытания в горах
- Airbus Helicopters сертифицировал H175 в Бразилии
- Темпы сборки вертолета H175 вырастут втрое
- Ка-226Т – первый в мире модульный вертолет, полностью созданный с использованием цифровых технологий
- Бывший главком ВКС Бондарев раскритиковал электронику вертолета Ми-28

Новости вертолетной индустрии в России

- 10-й Вертолетный форум: итоги
- На Вертолетном форуме представлена Единая Информационная Система Санитарной Авиации
- «Вертолеты России» делают упор на гражданскую продукцию
- «Вертолеты России» передали Ми-8МТВ-1 авиакомпании АРГО
- Армейская авиация ЮВО пополнилась новейшими вертолетами Ми-28УБ
- На обслуживание двух санитарных вертолетов в Приморье выделили 50 млн рублей
- Вертолеты «Томск авиа» вновь выставлены на продажу по сниженной цене
- Небесная помощь
- Курганская областная дума внесла изменения в закон о транспортном налоге
- На X Вертолетном форуме подвели итоги работы санавиации в 2017 году
- Представитель Вертолетов России на 10 Вертолетном форуме рассказал, когда поступят первые вертолеты санавиации в 2018 году
- Второй медицинский Ансат заступил на дежурство в Курганской области
- В Совете Федерации состоится заседание, посвященное санавиации в Арктике
- Размер пакета акций «Вертолетов России» составит не более 25%
- Проект «Развитие санавиации» могут продлить до 2025 года
- «Ростех» размечает площадку для национальной службы санавиации
- В работе санавиации нашли нарушения
- В Курганской области на службу заступил второй вертолет медицины катастроф
- Генерального директора КВЗ наградили медалью Федерального медико-биологического агентства
- "Вертолеты России" предоставят авиазаводу "Прогресс" 4,8 млрд руб. для исполнения кредитного договора
- «Вяткаавиа» объяснила инцидент с резервным вертолетом
- На вооружение ВМФ России поступят новые Су-30СМ и Ка-27



Новости вертолетной индустрии в мире

- Мантуров не исключил продажи акций «Вертолетов России» арабским партнерам
- Airbus Helicopters подвел производственные итоги за три квартала 2017 года
- Источник: Россия поставит в Узбекистан 12 ударных вертолетов Ми-35

Новости аэрокосмической промышленности

- Авиаремонтный завод Агрокома просит правительство РФ отложить закрытие ВПП ростовского аэродрома
- ГТЛК обсудила с иностранными инвесторами итоги 2017 года
- Поднят в воздух очередной серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС, построенный ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева"
- Рособоронэкспорт развивает систему послепродажного обслуживания вооружения и военной техники
- Росгидромет попал в невыгодные метеоусловия
- Единые подходы к медобеспечению полетов будут разработаны для стран СНГ
- В ОАК прокомментировали слухи о передаче военного кластера "Ростеху"
- Росэлектроника впервые примет участие в ведущей отраслевой выставке «Здравоохранение»
- Развитию авиации на Севере мешают высокие сборы аэропортов
- Airbus, Rolls-Royce и Siemens разработают гибридный самолет

Новости беспилотной авиации

- Британских операторов дронов заставят сдавать экзамен по безопасности полетов
- В Екатеринбурге выпустили памятку для операторов дронов
- Транспортные беспилотные системы – экспертиза Группы «Кронштадт»
- FAA предупреждает: столкновение с дроном опаснее, чем с птицей

Новости вертолетных программ

Ми-171Е получит несущую систему от Ми-171А2

Как сообщает холдинг "Вертолеты России", на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) начались летные испытания многофункционального вертолета Ми-171Е с модернизированной силовой установкой и несущей системой. Их планируется завершить до конца 2017 года. Благодаря нововведениям значительно повышена экономическая эффективность эксплуатации вертолета Ми-171Е.



На вертолете Ми-171Е установлены новый несущий винт и Х-образный рулевой винт с лопастями из полимерных композиционных материалов, модернизированный автомат перекося, двигатель российского производства "Климов" ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления типа FADEC, а также модифицированный стабилизатор и килевая балка.

По словам управляющего директора У-УАЗ Леонида Белых, оснащение вертолета Ми-171Е новой несущей системой позволило повысить максимальную скорость, увеличить дальность полета, грузоподъемность на внешней подвеске, а также сделать более надежными полеты в условиях разреженного воздуха высокогорья и высоких температур. Новая форма лопастей несущего и рулевого винтов дает возможность значительно снизить уровень шума.

Все компоненты несущей системы обладают меньшей массой, имеют увеличенные ресурсы и сниженную трудоемкость обслуживания. Новинкой также является цифровая противообледенительная система композитных лопастей несущего и рулевого винтов.

Двигатели ВК-2500ПС-03 с мощностью на чрезвычайном режиме 2700 л.с. обладают увеличенными в 1,5 раза ресурсами. Цифровая система управления двигателями типа FADEC адаптирует управление к внешним условиям, существенно уменьшает массу и объем агрегатов электронной части системы и соединительных кабелей, обеспечивает синхронизацию режимов работы двигателей по частоте вращения турбокомпрессора – все это позволяет поддерживать оптимальные характеристики работы двигателей с минимальным расходом топлива. Вспомогательная силовая установка Safir 5K/G MI с мощным генератором на 20кВт обеспечивает большую высотность запуска двигателя и экономичный расход топлива.

Ассоциация Вертолетной Индустрии напоминает, что эти нововведения были отработаны на вертолете Ми-171А2, который готовится к серийному производству на У-УАЗ. Как сообщалось на 10-м Вертолетном форуме, первым заказчиком Ми-171А2 стала авиакомпания ЮТэйр, которая также поможет производителю в выводе этого вертолета на рынок.

Следует отметить, что модернизированный Ми-171Е не получил новую систему БРЭО, которая позволила бы сократить количество экипажа с 3 до 2 человек - такое пожелание к новым модификациям Ми-8/17 выдвигалось на Вертолетном форуме. Однако среди заказчиков Ми-171Е были и остаются, в основном, государственные операторы - этот вертолет поставлялся в КНР, Казахстан, Уганду и Пакистан. Аналогичные модификации были также предложены в составе модификации военно-транспортного вертолета Ми-171Ш-ВН, который демонстрировался на авиасалоне МАКС в этом году.

[\(АВИ\)](#)

Компания Airbus Helicopters закрыла программу вертолета H120

По сообщению журнала Vertical, компания Airbus Helicopters приняла решение закрыть программу и прекратить выпуск своего самого легкого однодвигательного вертолета – H120 (EC120 Colibri). Причиной закрытия программы называется сильная конкуренция в этом сегменте и высокая добавленная стоимость в производстве вертолета.



В течение последних лет производство и поставки вертолета H120 оставались на очень низком уровне. Так, в 2016 году было поставлено всего 5 таких вертолетов. Для сравнения, в том же 2016 году было

поставлено 63 вертолета Robinson R66 – во многом, это обусловлено более высокой доступностью последнего, что особенно важно для пилотов авиации общего назначения.

Не смотря на закрытие программы, вертолет H120, безусловно, сохранит поддержку от Airbus Helicopters. Таким образом, самыми «легкими» вертолетами от европейского производителя остаются H125 и H130, которые востребованнее в коммерческом сегменте из-за более высоких летно-технических характеристик.

Последний H120 сошел с завода Airbus в Мариньяне, Франция, в октябре этого года.

Согласно данным Ассоциации Вертолетной Индустрии, которые были озвучены на юбилейной 10-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2017 в мае этого года, всего в России зарегистрировано 26 вертолетов H120.

[\(АВИ\)](#)

Китайский вертолет AC312E прошел испытания в горах

Легкий двухдвигательный вертолет AC312E (гражданский вариант Harbin Z-9, являющегося лицензионной версией Airbus Helicopters AS365 Dauphin) закончил испытательные полеты из аэропортов, расположенных на большой высоте. Они проводились в аэропорту Нинлан, лежащем на высоте 3293 м над уровнем моря в провинции Цуннянь в КНР.

AC312E был облетан 27 июля 2016. Его максимальный взлетный вес составляет 4250 кг. Вертолет в состоянии перевозить 9 пассажиров, либо 600 кг груза.



Во время испытаний AC312E поднялся на максимальную высоту 6300 м н.у.м. Кроме того, взлетев с аэродрома, расположенного на высоте 4500 м н.у.м., винтокрылая машина покрыла расстояние 500 км с грузом массой 500 кг, на высоте 5000 м н.у.м.. Как прокомментировал это достижение Ли Шенгвай, заместитель главного конструктора вертолета, это стало возможным благодаря двигателям Arriel 2H.

Заместитель управляющего AVIC Harbin Aircraft Industry Group Гу Хайчен утверждает, что AC312E получит Сертификат Типа уже в 2018 году. На сегодняшний момент заказы на вертолеты этой модели сделало несколько клиентов из КНР. Производитель намерен предложить также версии, предназначенные для медицинских и поисково-спасательных операций, поддержания общественного порядка и перевозки VIP. Как утверждают эксперты портала [avia.ru](#), эта машина может стать основным конкурентом продукции холдинга «Вертолеты России» на внешнем рынке.

[\(AircargoNews.ru\)](#)



Airbus Helicopters сертифицировал H175 в Бразилии

Как стало известно BizavNews, Airbus Helicopters сертифицировал H175 в Бразилии. Соответствующее одобрение получено от Национального агентства по гражданской авиации Бразилии (ANAC), что позволяет европейскому вертолетостроителю начать поставки в ключевую южноамериканскую страну новейших H175. настоящее время в эксплуатации находятся 15 вертолетов (пять операторов), а суммарный налет превысил 12.000 часов.

Как отмечает производитель среди преимуществ вертолета – повышенная безопасность полетов, увеличенное пространство для комфортного размещения пассажиров, универсальность выполняемых операций и упрощенное обслуживание для максимального соответствия ожиданиям клиентов. Большая коммерческая загрузка H175 подходит для полетов как на короткие, так и длинные дистанции, что является дополнительным преимуществом с точки зрения результатов оператора по итогам года. Благодаря низким операционным издержкам и затратам на ТОиР, а также высокой эксплуатационной готовности эта машина обеспечивает превосходную экономичность. H175 снабжен новым комплексом бортовой авионики Helionix производства Airbus Helicopters, который обеспечивает высочайший уровень безопасности, снижает нагрузку на пилота, а также защиту от выхода за рамки эксплуатационных режимов полета и резервирование бортовых систем. H175 изначально разрабатывался как вертолет, обеспечивающий безопасность полета во всех режимах. Все системы вертолета дублируются. H175 обладает высокой ударопрочностью, энергопоглощающими шасси и креслами, фюзеляжем и топливными баками; модель оснащена аварийными поплавками.

Основные сферы эксплуатации

Нефтегазовая отрасль: H175 может эксплуатироваться с полной загрузкой на 90% рейсов в интересах заказчиков нефтегазовой отрасли. Он обладает самым большим в своем классе показателем коммерческой загрузки из соотношения расстояния на пассажира к радиусу действия. В конфигурации для нефтегазовой отрасли салон вертолета вмещает до 16 пассажиров

Государственные нужды (санитарная авиация, поисково-спасательные работы, правоохранительные операции): H175 – это вертолет, обладающий самыми большими продолжительностью и дальностью полета, а также крейсерской скоростью в своём классе. Просторный салон вертолета с одноуровневым полом, большие сдвижные двери с обеих сторон и прямой доступ к вместительному заднему грузовому отсеку облегчают использование носилок и позволяют оказать помощь большему количеству человек.

Частная и бизнес-авиация, государственные заказчики: Салон H175 также представлен в дизайне, разработанном совместно с компанией Pegasus Design. VIP версия H175 доступна в трех разных конфигурациях, вмещающих от шести до восьми пассажиров. Корпоративная версия H175 вмещает от 9 до 12 пассажиров. Вне зависимости от конфигурации H175 гарантирует плавный, быстрый и тихий полет в комфортном салоне с климат-контролем.



Технические характеристики

- Максимальный взлетный вес: 7 500 кг. До конца года H175 будет доступен с увеличенной максимальным взлетным весом в 7 800 кг, что позволит увеличить коммерческой загрузки на 300 кг или же дальность полета практически на 75 км (40 морских миль).
- Двигатели: 2 двигателя Pratt & Whitney Canada PT6C-67E Вместимость: два пилота и до 16 пассажиров (в конфигурации для нефтегазовой отрасли)
- Максимальная скорость: 175 узлов / 324 км/ч,
- Максимальная крейсерская скорость: 149 узлов / 276 км/ч. -
- Максимальная дальность полета: 1 106 км / 597 морских миль со стандартными топливными баками,
- Максимальная продолжительность полета: 5 ч 57 мин со стандартными топливными баками.

[\(BizavNews\)](#)

Темпы сборки вертолета H175 вырастут втрое

Европейский производитель Airbus Helicopters планирует нарастить темпы сборки средних двухдвигательных вертолетов H175 до 30 машин в год. Ожидается, что это произойдет к 2019–2020 гг., рассказал директор программы H175 Марк Аллонг. Топ-менеджер уточнил, что более точные сроки будут зависеть от конъюнктуры рынка, который сейчас переживает не самые простые времена.

Поставки H175 начались в конце 2014 г. Первый вертолет был введен в эксплуатацию спустя всего неделю после его передачи стартовому эксплуатанту. С тех пор операторам поставлено 19 таких машин, из которых 10 передано в этом году. Их суммарный налет превысил 20 тыс. ч. Еще одно ВС ожидает передачи до конца года. В следующем году будет поставлено 14–15 ВС, а в течение трех лет количество переданных ВС увеличится до 30 машин в год.

По словам Аллонга, темпы производства отвечают спросу на H175. На сегодня Airbus Helicopters получил более 100 твердых заказов на разные модификации этих вертолетов, большая часть которых приходится на ВС для нефтегазовой отрасли. Как подчеркнул Аллонг, такое количество контрактов подписано несмотря на слабый спрос на новые ВС со стороны нефтегазового сектора. Что касается VIP-версии, то на сегодня поставлено три таких машины и столько же ВС законтрактовано.

Финальная линия сборки H175 расположена в Мариньяне. Она организована так, что вертолет движется по ней и постепенно оснащается все новыми элементами. Это происходит в шесть этапов, каждый из которых занимает по три недели, однако в дальнейшем каждый цикл сократят до двух недель за счет оптимизации сборочных процессов.



В Россию уже поставлено два H175. Один из них передан крупнейшему российскому вертолетному оператору "ЮТэйр". Как рассказал Аллонг, это ВС не было введено в эксплуатацию. "Мы арендовали машину для демонстрации операционных возможностей зарубежным клиентам в Мариньяне", — сообщил директор программы. Остальные ВС российской компании поставят тогда, когда "ЮТэйр" будет готова к этому. "Окончательное решение по машинам пока не принято", — сказал он.

Еще одно ВС передано российскому клиенту в VIP-версии. Имя этого клиента не раскрывается. Как рассказал Аллонг, ожидается продажа еще одной такой машины в Россию — возможно, даже до конца года. В российском представительстве европейского производителя — Airbus Helicopters Vostok эту информацию не подтвердили.

Программа H175 была запущена в 2006 г. H175 первоначально сертифицировали для нефтегазовых перевозок. Потом появилась VIP-версия машины, а также заказчикам доступно ВС для государственных нужд, например поисково-спасательных и правоохранительных операций. Финальная линия сборки ВС в Мариньяне способна выпускать все конфигурации машины. Все ВС этого типа оснащены современным комплексом авионики Helionix, который Airbus Helicopters разработала самостоятельно.

Предполагается, что будут две линии финальной сборки H175. Вторая расположится в китайском городе Харбине, где компания AVIC работает над своей версией этой модели — AC352. Китайский вариант отличается в том числе типом двигателя. "На сегодня мы поставляем вертолеты, собранные в Мариньяне, тогда как китайские партнеры пока запаздывают и не поставили ни одного ВС со своей финальной линии сборки", — рассказал Аллонг. Как уточнил АТО.ru топ-менеджер, линия финальной сборки H175 в Харбине будет способна выпускать по 20 машин в год. Однако эта версия машины до сих пор не получила китайский сертификат.

ATO.ru

Ка-226Т – первый в мире модульный вертолет, полностью созданный с использованием цифровых технологий

Легкий вертолет Ка-226Т разработки холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) стал пилотным проектом создания и производства вертолетов с использованием информационных технологий. Цифровое производство значительно упростит разработку новых модификаций, модернизацию и внесение изменений в конструкцию по требованию заказчика. Все новые модели и модификации существующих вертолетов будут создаваться по тому же принципу.



Ка-226Т стал первой машиной в отечественном вертолетостроении, разработка которого полностью велась в виртуальном пространстве без использования бумажных носителей. Это позволило в 2 раза снизить риски и затраты как на саму разработку вертолета, так и на внесение изменений при последующей модернизации машины.

Разработчик вертолета, "АО Камов", подготовил полный пакет конструкторской документации, включая цифровые модели деталей и агрегатов, а также трехмерные модели готовых вертолетов. В настоящий момент в части реализации проекта конструкторское бюро и серийное производство на Улан-Удэнском авиационном заводе получили единую информационную систему с возможностью онлайн-связи. Таким образом, предприятие не только имеет круглосуточный доступ к актуальной конструкторской документации, но и возможность связи с разработчиком для обсуждения моделей в связи со спецификой производства. В дальнейшем единая система позволит всем участникам проекта отслеживать и контролировать производство вертолетов на каждом этапе.



"Проект Ка-226Т – это первый опыт предприятий холдинга по созданию новой модификации вертолета с использованием исключительно программного обеспечения. Цифровизация позволила сократить время на разработку машины, а за счет создания 3D-моделей - повысить точность проработки узлов и агрегатов вертолета. Это позволило создать современную и качественную машину, которая по совокупным летно-техническим и другим характеристикам существенно превосходит западные аналоги", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т, разработанный АО "Камов", построен по модульной схеме и имеет широкий спектр применения. Он станет первым вертолетом, полностью разработанным и производимым структурами холдинга с помощью цифрового производства. По совокупным характеристикам, экологичности и экономичности Ка-226Т значительно превосходит зарубежные аналоги. Соосная схема несущих винтов и отсутствие рулевого винта в конструкции не только повышает безопасность полетов, но и позволяет эксплуатировать вертолет с площадок небольшого размера. Эксплуатационный диапазон температур Ка-226Т составляет от -50°C до +50°C, кроме того вертолет не требует ангарного хранения.

[\(Вертолеты России\)](#)

Бывший главком ВКС Бондарев раскритиковал электронику вертолета Ми-28

Сирийская кампания выявила недостатки электроники вертолета Ми-28. Об этом в четверг сообщил председатель комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Бондарев, до этого занимавший пост главкома ВКС России.

По словам Бондарева, по итогам участия Ми-28 в операции вертолеты доработали, после чего они стали лучше. "Не везде лучше. Электроника провальная: ничего летчик не видит, ничего не слышит", - заявил сенатор.

Он, в частности, отметил, что очки ночного видения "пилоты называют "смерть пилотам". "Когда безоблачно - все прекрасно, как только дымочка какая-то, то летчик потом три дня ходит с красными глазами", - сказал Бондарев.

12 апреля 2016 года в Сирии потерпел крушение ударный вертолет Ми-28Н Воздушно-космических сил (ВКС) России, погибли два члена экипажа. В Минобороны РФ подчеркнули, что машина не была обстреляна. Как сообщил ТАСС источник в комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы, причиной гибели вертолета стала потеря экипажем ориентации в пространстве в условиях полета темной ночью над безориентирной местностью со сложным рельефом.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

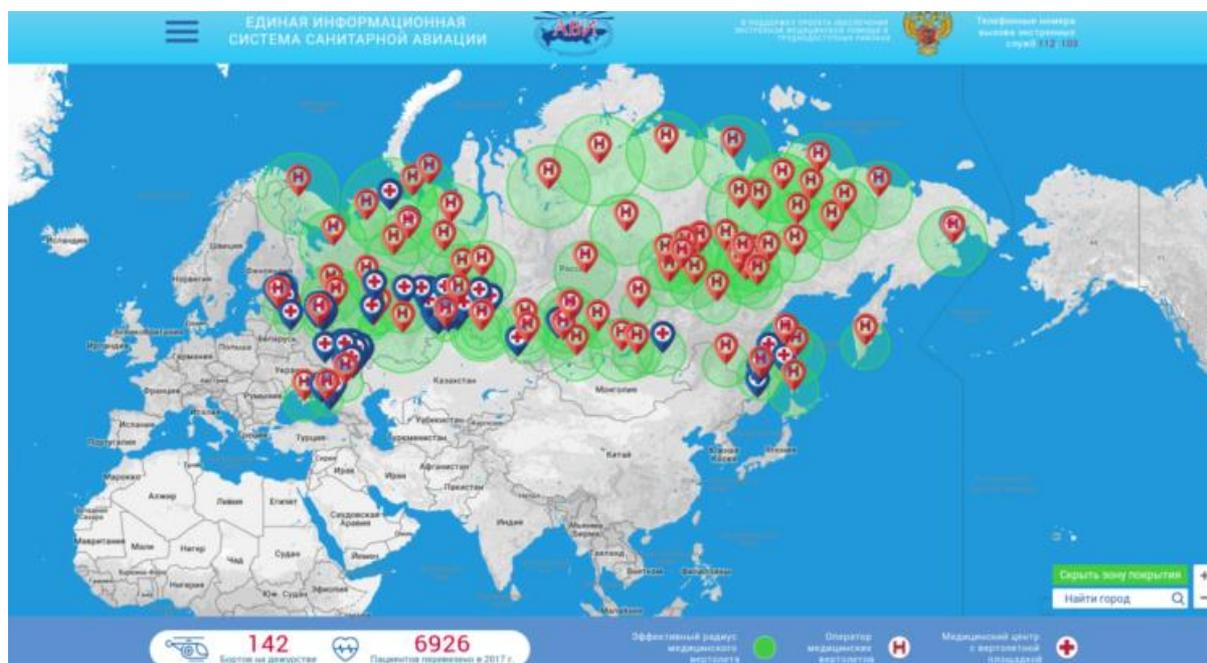
10-й Вертолетный форум: итоги

24 ноября в Москве состоялся юбилейный 10-й Вертолетный форум – ежегодное событие, имеющее большую важность для вертолетного сообщества. Форум является уникальной площадкой, которая позволяет обсуждать и решать насущные вопросы всей индустрии. В этом году Вертолетный форум был посвящен теме «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли». В программу форума вошло пленарное заседание и три круглых стола.

[\(Далее на сайте АВИ\)](#)

На Вертолетном форуме представлена Единая Информационная Система Санитарной Авиации

В рамках 10-го юбилейного Вертолетного форума на тему «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли», проходящего 24 ноября 2017 г. в МВЦ Крокус Экспо, состоялась презентация Единой Информационной Системы Санитарной Авиации (www.sanavia.info), разработанной специалистами Ассоциации Вертолетной Индустрии в поддержку приоритетного проекта развития экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах.



Система обладает простым и понятным интерфейсом, позволяющим пользователям оперативно получить информацию о количестве санитарных вертолетов, стоящих на дежурстве, общем количестве перевезенных за год пациентов, эффективном радиусе медицинских вертолетов и их местах базирования, а также о расположении и контактах лечебных учреждений, подготовленных к приему медицинских вертолетов. Также система предоставляет информацию о типах вертолетов, сертифицированных для экстренной и плановой транспортировки пациентов, специализированном медицинском бортовом оборудовании, а также релевантную нормативную базу и справочную

информацию, представляющую интерес для операторов медицинских вертолетов, их клиентов и партнеров.

Существующим и потенциальным пользователям Единой Информационной Системы Санитарной Авиации были продемонстрированы ее основные принципы работы и базовый функционал, а также было предложено добавить в Систему данные о своих компаниях, типах и местах базирования воздушных судов, их эффективных радиусах, а также лечебных учреждениях, с которыми они сотрудничают.

Единая Информационная Система Санитарной Авиации является некоммерческим проектом Ассоциации Вертолетной Индустрии и абсолютно бесплатна не только для пользователей, но и для компаний – операторов медицинской авиатехники.

По состоянию на 24 ноября 2017 г. в Систему введена информация о 142 бортах санитарной авиации, находящихся на дежурстве более чем в 80 точках, которые покрывают около 75% населенной территории Российской Федерации. С начала года, по предоставленным данным операторов, длинными вертолетами было перевезено около 7 тысяч пациентов.

В тоже время, можно с уверенностью спрогнозировать, что по мере присоединения к Единой Информационной Системе новых пользователей, данные как по количеству бортов на дежурстве, так и по количеству перевезенных пациентов будут корректироваться в сторону увеличения.

По словам разработчиков, функционал Единой Информационной Системы Санитарной Авиации, ее интерфейс, а также представленная информация будет в дальнейшем постоянно дорабатываться и дополняться как специалистами Ассоциации Вертолетной Индустрии, так и самими операторами медицинской авиатехники.

[\(HeliMed\)](#)

«Вертолеты России» делают упор на гражданскую продукцию

В холдинге "Вертолеты России" зафиксировали "количественный скачок" в части поставок гражданской техники. Если в период с 2014 по 2016 год объем поставок российским и зарубежным заказчикам составлял 15-16 машин в год, то к 2018 году в общей сложности холдинг рассчитывает поставить до 70 вертолетов гражданского назначения. При этом основным для "Вертолетов России" сейчас остаётся внутренний рынок, рассказал на X Вертолётном форуме заместитель генерального директора АО "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.





В ходе своего выступления А. Щербинин отметил, что основная машина, над развитием которой сегодня работает холдинг - вертолёт Ми-8. "Продолжаются поставки Ми-8 в арктической модификации. И планируем, что в 2018-2020 годах эти вертолёты будут поставляться по арктическим программам. В 2018-2020 годах продолжим поставлять и конвертируемую версию вертолёт Ми-8, которая позволяет как оптимизировать использование вертолёт, так и эксплуатировать его на различных видах работ", - рассказал заместитель генерального директора.

Кроме этого, в числе задач холдинга - создание новой техники. "Определённые достижения были в 2017 году, и будут в 2018 году", - сообщил А. Щербинин. В частности, уже завершена сертификация вертолёт Ми-171А2, в начале 2018 года холдинг планирует поставить компании Utair первые две машины в опытную эксплуатацию. Также, по словам А. Щербинина, в конце 2018 года будет представлена VIP-модификация этого вертолёт. "В среднесрочной перспективе специалисты холдинга совместно с представителями вертолётной индустрии работают над созданием офшорной модификации данного вертолёт. Этой модификации никогда в нашей истории не производилось", - добавил он.

Представитель холдинга напомнил, что в этом году "Вертолеты России" осуществили поставку первой крупной партии вертолёт "Ансат", оснащённых медицинскими модулями. Он также добавил, что сейчас идёт работа над обновлённой VIP-версией "Ансата", её планируется представить в следующем году. По словам А. Щербинина, "Ансат" уже успел занять свою нишу в части медицинского обслуживания пациентов, получив первые положительные отзывы от эксплуатантов. "Один из успешных примеров совместной работы холдинга и государства - приоритетный проект по оказанию экстренной медицинской помощи гражданам Российской Федерации в труднодоступных регионах (проект запущен в 2017 году - "АвиаПорт"). Совместно с Минздравом "отработаны" труднодоступные регионы, на сегодняшний день их 34. Начало было трудным для обеих сторон. Вертолёт не может появиться в течение одного дня или месяца. Эти моменты учтены. На конец года мы поставим по программе 29 вертолёт: 23 Ми-8 и 6 "Ансатов". Часть из них уже поставлена и работает на благо людей нашей страны", - поделился представитель холдинга.

По данным "Вертолетов России", к настоящему моменту "Ансаты" в общей сложности налетали более 1400 часов. "В одном только Волгограде - 410 часов. А учитывая, что техника делает вылеты по экстренным случаям, то есть только при тяжёлых травмах, каждый вылет - это спасение жизни. Со своей стороны, берём обязательства, что техника будет исправна, и практически не будет каких-то задержек или её простоя на земле", - подчеркнул он, добавив, что на данный момент уже есть перспективы на будущий год. В частности, в бюджете запланировано субсидирование программы по оказанию экстренной помощи в труднодоступных регионах. "Уже выпущено постановление правительства о докапитализации ГТЛК. В ГТЛК деньги поступят в декабре. У нас уже отработаны контрактные обязательства перед этой компанией. Мы не стали ждать поступления денежных средств и заключения договоров, и уже запустили новые вертолёты в производство", - сообщил А. Щербинин. По его словам, это позволит начать поставку новой техники для нужд санитарной авиации уже в конце I квартала 2018 года. Он также подчеркнул, что в холдинге считают, что данный проект нужно продлить, как минимум, до 2025 года, и при этом включить в него все регионы РФ.



Представитель "Вертолетов России" дополнил, что в мае текущего года состоялся первый полёт вертолётa Ка-62. По его словам, проект продвигается непросто, тем не менее, в холдинге рассчитывают, что к 2020 году удастся приступить к серийному производству этой машины. Также, напомнил А. Щербинин, в этом году стартовало производство Ми-38, первые серийные поставки холдинг планирует осуществить уже в следующем году. Кроме того, к концу 2018 года будет готова первая VIP-модификация этого вертолётa.

В завершение А. Щербинин отметил, что холдинг активно продолжает совершенствовать систему послепродажного обслуживания техники на базе дочерней компании АО "Вертолетная сервисная компания" (ВСК). В частности, в этом году завершилось строительство современного логистического центра. "Сейчас наполняем его имуществом, и на текущий момент на складах у нас находятся запчасти на сумму 1,5 млрд рублей. Это позволяет обеспечивать их быструю их поставку эксплуатантам", - уточнил заместитель гендиректора.

[\(АвиаПорт\)](#)

«Вертолеты России» передали Ми-8МТВ-1 авиакомпании АРГО

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию "Ростех") передал авиакомпании "АРГО" многоцелевой вертолет Ми-8МТВ-1, произведенный на Казанском вертолетном заводе. Машина отправится в Ханты-Мансийский автономный округ.

Контракт на поставку вертолета был подписан в апреле 2017 года и стал первым, заключенным с этой авиакомпанией. Вертолет Ми-8МТВ-1 будет дислоцироваться в Сургуте, машину задействуют для выполнения авиаработ в интересах предприятий топливно-энергетического комплекса России. Воздушное судно выполнено в грузовом варианте, оснащено внешней грузовой подвеской и подготовлено к установке бортовой стрелы с лебедкой ЛПГ-150М. Наружные подвесные топливные баки позволят при необходимости увеличивать дальность полета.

Авиакомпания "АРГО" имеет большой опыт работы на российской авиатехнике, в том числе в труднодоступных регионах РФ. Воздушные суда авиакомпании привлекаются к разведке, мониторингу, патрулированию, перевозке вахтовых бригад, доставке оборудования, продовольствия и медикаментов. Также оператор обеспечивает выполнение лесоавиационных, строительно-монтажных, аварийно-спасательных и санитарных работ.

"Для Ханты-Мансийского автономного округа вертолетный транспорт имеет большое значение, поскольку с учетом климатических особенностей региона подчас является единственным способом связи. "Вертолеты России" готовы и в дальнейшем снабжать отечественных эксплуатантов современной и надежной техникой", - заявил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8МТВ-1 имеют уникальные летно-технические и эксплуатационные характеристики, они могут быть использованы практически во всех климатических условиях. Конструкция и оборудование вертолета Ми-8МТВ-1 позволяет эксплуатировать его при автономном базировании на необорудованных площадках. Вертолет Ми-8МТВ-1 создан на базе



вертолета Ми-8МТ и имеет улучшенные летно-технические характеристики. Ми-8МТВ-1 отличается более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом изменений в конструкции фюзеляжа.

Силовая установка вертолета Ми-8МТВ состоит из двух газотурбинных двигателей ТВ3-117ВМ и главного редуктора ВР-14. Мощность каждого двигателя составляет 2200 л.с. Максимальный вес перевозимого на внешней подвеске груза составляет 4 тонны, он зависит от дальности полета, высоты посадочных площадок над уровнем моря, температуры воздуха и других факторов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Армейская авиация ЮВО пополнилась новейшими вертолетами Ми-28УБ

Три новейших учебно-боевых вертолета Ми-28УБ поступили в 4 армию ВВС и ПВО Южного военного округа в субботу в рамках выполнения гособоронзаказа, сообщил РИА Новости начальник пресс-службы ЮВО Вадим Астафьев.

"Новые вертолеты пополнили парк авиационного полка армейской авиации в Краснодарском крае, а также соединение армейской авиации, дислоцированной в Ростовской области", — сказал он. В текущем году в ЮВО поступило более 20 единиц авиационной техники, в том числе вертолеты армейской авиации и самолеты оперативно-тактической и штурмовой авиации.

Главная особенность Ми-28УБ – двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. За счет этого достигается возможность обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на "Ночных охотниках". Кроме того, в боевых условиях, в случае возникновения нештатной ситуации, управление машиной может взять на себя второй член экипажа.

На вертолете также установлен пульт имитации отказов, который позволяет смоделировать для обучаемого летчика отказ оборудования в полете и улучшить натренированность обучаемого в нештатной ситуации. Еще одной особенностью новой модификации вертолета является наличие бортовой радиолокационной станции, которая существенно облегчает решение боевых и навигационно-пилотажных задач, в том числе в сложных метеоусловиях. Станция предназначена для обзора поверхности, обнаружения препятствий, определения и автоматического сопровождения целей.

Ми-28УБ оснащен модернизированным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования. Применение данного комплекса позволяет эффективно осуществлять поиск, обнаружение, распознавание и поражение наземных и воздушных целей. Для обеспечения необходимых эргономических параметров рабочих мест экипажа была изменена конструкция фюзеляжа вертолета. На Ми-28УБ расширена кабина, увеличена площадь бронированного остекления и улучшен обзор с рабочего места летчика-оператора.

[\(РИА Новости\)](#)



На обслуживание двух санитарных вертолётов в Приморье выделили 50 млн рублей

Средства выделяются на 2018 год.

Краевое государственное унитарное авиационное предприятие «Пластун-Авиа» (Артём) объявило открытый конкурс на выполнение работ по техническому обслуживанию двух вертолетов AS 350 В3е (регистрационные знаки RA-07283 и RA-07284). В настоящее время они используются в качестве вертолетов санитарной авиации.

Максимальная цена контракта составляет почти 50 млн рублей. Он будет действовать до 31 декабря 2018 года.

Работы по техническому обслуживанию (ТО) двух вертолетов включают работы по планеру и системам, в том числе оперативное ТО планера и его систем, дополнительные работы из раздела специальных ограничений, базовое ТО планера, работы по двигателю, дополнительные работы по обеспечению полётов и поддержанию летной готовности вертолетов, приобретение запасных частей и наземного оборудования.

[\(Prim.News\)](#)

Вертолеты «Томск авиа» вновь выставлены на продажу по сниженной цене

На торги в рамках банкротства авиакомпании «Томск авиа» выставлены 13 транспортных вертолетов Ми-8Т, фургон УАЗ «Буханка» и грузовик ЗИЛ. Общая начальная стоимость лотов составила 35,3 млн руб. Как следует из сообщения о проведении торгов, два вертолета находятся в аэропортах городов Колпашево и Стрежевой в Томской области, еще 11 расположены на территории Омского завода гражданской авиации. Торги пройдут в начале декабря. Эти вертолеты уже несколько раз выставлялись на продажу. Впервые 17 вертолетов Ми-8 пытались продать в январе 2017 года за 218,7 млн руб., затем — за 196,8 млн руб. На последних торгах в сентябре на продажу выставлялись уже 13 вертолетов общей стоимостью 74,1 млн руб.

Авиакомпания «Томск авиа», созданная в 2006 году, осуществляла региональные перевозки. Парк авиакомпании насчитывал 46 воздушных судов. Спустя семь лет «Томск авиа» оказалась в сложной финансовой ситуации из-за высокой закредитованности. С января 2015 года «Томск авиа» прекратила деятельность из-за отзыва лицензии, а в марте 2016 года признана банкротом с кредиторской задолженностью 486 млн руб. — в авиакомпании было введено конкурсное производство. Дело о несостоятельности томского перевозчика завели в 2013 году по заявлению авиакомпании «Ютэйр».

[\(Коммерсантъ Новосибирск\)](#)

Небесная помощь

Этой осенью в Псковской области началось возрождение санитарной авиации, которая прекратила существование в 1992 году. В конце сентября в регион поступил специально оборудованный вертолёт «Ансат», а уже в ноябре парк санавиации пополнил медицинский вертолёт Ми-8. За это время экстренную медицинскую помощь получили десятки пациентов из разных уголков Псковской области.

Корреспондент Псковского агентства информации узнала, кого эвакуируют «летающие реанимобили», чем они отличаются друг от друга, какие трудности возникли в регионе при реализации соответствующей федеральной программы и как они решаются.

Хорошо забытое старое

Участие Псковской области в федеральном проекте по организации оказания экстренной медицинской помощи с использованием санитарной авиации стало возможным благодаря поддержке вице-премьера правительства РФ Ольги Голодец. В сентябре 2017 года с легкой руки Андрея Турчака, на тот момент главы региона, Псковская область получила на оказание «небесной помощи» 21 миллион рублей из федеральной казны. Ещё 3 миллиона составило софинансирование из областного бюджета.

И вот, спустя 25 лет «вынужденного простоя», в регионе заработала санавиация: 23 сентября в Псков прибыл «Ансат» - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет отечественного производства. А уже 16 ноября первый вылет совершил борт МЧС Ми-8: решение о расширении санитарной авиации в регионе принял врио губернатора Псковской области Михаил Ведерников, который месяцем ранее сменил Андрея Турчака.



Сейчас оба вертолётa обеспечивают транспортировку тяжелых больных из районов в Псковскую областную клиническую больницу, Детскую областную клиническую больницу и Псковский перинатальный центр, а также в федеральные клиники Москвы и Санкт-Петербурга.



Чаще всего воздушная транспортировка требуется больным с сердечно-сосудистыми патологиями, инсультами, травмами. Эвакуируют на вертолётах беременных женщин с осложнениями и детей. Санитарные борты помогают провести лечебные мероприятия в пределах «терапевтического окна»: промежутка времени, когда лечение может быть наиболее эффективным. Часто именно это позволяет спасти жизнь пациента. Пригодится санавиация и при крупных ДТП (к счастью, пока такой работы у нее в Псковской области не было): вертолёт может быстро доставить бригаду медиков прямо на место аварии и забрать оттуда самых тяжелых больных.

Медицинская эвакуация

«Заказать» вылет вертолёта можно в дежурно-диспетчерской службе отделения санавиации Псковской областной клинической больницы. Здесь работают опытные фельдшеры, которые круглосуточно принимают заявки от районных лечебных учреждений и согласовывают очередность их исполнения.

Заместитель главного врача Псковской областной клинической больницы по спецработе Юрий Скляренко рассказывает, что в день поступает порядка 7 заявок на вылеты, помимо этого диспетчеры оказывают консультационную помощь, при необходимости направляют к пациентам реанимобили (в каждой смене дежурят по две машины для выездов в районы и по городу). Таким образом, диспетчер обрабатывает порядка 20 заявок в день.

Вызвать воздушное судно как Скорую помощь невозможно, но это понимают не все, и иногда в граждане звонят в диспетчерскую службу и заявляют: «Я хочу лететь на санавиации». Но частное лицо не имеет права заказать себе вертолёт, так как медицинская эвакуация – это прерогатива медиков.

«Важно, что борт может использоваться только для транспортной эвакуации больного, в то время как автомобиль может доставлять медиков для оказания практической квалифицированной помощи на месте», - подчеркивает Юрий Скляренко. Он пояснил, что машины Скорой помощи не всегда забирают больного, а вот вертолет используется исключительно как эвакуационное средство – прилетел, забрал больного, улетел и снова встал на дежурство. Важно понимать, что просто так санавиация не летает: он либо транспортирует пациента, либо находится в режиме дежурства, никаких консультационных вылетов быть не может.

Еще одно заблуждение, по словам Юрия Скляренко, заключается в том, что вертолёт может сесть куда угодно, вылететь в любое время дня и ночи по первому звонку. Чтобы взлететь, экипажу судна потребуется как минимум полчаса для проведения «разведки». Прежде всего, нужно понимать, подходят ли для полёта метеоусловия.

За три месяца работы санавиации в Псковской области погода была благоприятной только в 40% случаев, поэтому из 160 заявок исполнены только 39, то есть 1/4. «Да и у нас тут не эскадрилья», - добавляет Юрий Скляренко. По его словам, помимо ограничений по погоде и времени суток, есть вопросы с кадровым обеспечением. Дело в том, что на два борта санавиации и один реанимобиль пока что приходится только две бригады, в каждую из которых входят врач и медсестра. К тому же, медики не сидят в ожидании вылетов, они работают в стационаре больницы и привлекаются по мере



необходимости. Врачей и медсестёр, числящихся в санавиации, могут снять с операции или вызвать из дома, так как в приоритете именно выездная работа.

Помощь за один день

Но всё это не мешает оказывать помощь пациентам, заверил анестезиолог-реаниматолог Александр Андреев, один из самых опытных на сегодняшний день врачей псковской санавиации.

Он, как и другие члены бригад санитарной авиации, получил сертификат о прохождении курсов во Всероссийском центре медицины катастроф в Москве. На его счету уже десятки вылетов. Врач рассказал, что окончательное решение о транспортировке принимает именно тот, кто забирает пациента. Он оценивает медицинские показатели, оговаривает, каким образом лучше забрать больного из лечебного учреждения. Если состояние пациента действительно требует эвакуации, его готовят к вылету, причем так, чтобы вмешательство во время полёта было минимизировано - все необходимые манипуляции проводятся на земле.

По словам доктора, иногда требуется постоянно находиться рядом с пациентом, и в таких случаях для врачей удобнее «Ансат». «Ми-8 большой, и посадочные места находятся далеко от пациента», - пояснил он. К тому же, рассказал Александр Андреев, в «Ансате» медики спокойно могут общаться друг с другом через специальные переговорные устройства в виде наушников с гарнитурой.

В любом случае, оба вертолёта позволяют уменьшить время транспортировки пациентов из районов в областной центр, а иногда это имеет критическое значение. По мнению Александра Андреева, санавиация региону необходима: «Потому что достаточно длинные расстояния иногда бывают. Мы находимся в больнице, которая оказывает помощь всему населению области».

Положительно оценивают появление санавиации и в самих районах. По мнению главврача Порховской межрайонной больницы Татьяны Горбуновой, эта услуга очень востребована. Она заверила, что проблем с организацией вылетов не бывает, однако, тоже высказала сожаление в связи с плохими погодными условиями: «Вчера была заявка, но нелетная погода, пришлось везти транспортом. А так всегда прилетают, если есть возможность». За прошедшее время из Порховской межрайонной больницы улетели 5 пациентов, и все они довольны оказанной услугой, как и медики.

Сергей Петухов в конце октября обратился в порховскую больницу с острым инфарктом миокарда. Утром ему стало плохо, он вызвал Скорую помощь. Медики оперативно приехали, осмотрели больного, сделали кардиограмму и приняли решение – надо отправлять в Псков. Петухов был госпитализирован в местную больницу и ждал там вертолет. Порхович несколько не удивился, что придётся лететь, так как уже знал, что в регионе появилась санавиация. В 11:40 «вертушка» прилетела, бригада медиков осмотрела больного, подготовила его к полету, погрузила на борт, и спустя 20 минут пациент был в Пскове.

Уже в 13:45 мужчине сделали операцию. «Все в один день, все быстро, - вспоминает Сергей Петухов. - Все это правильно». Сейчас он вернулся в Порхов, находится на больничном и наблюдается у



терапевта: «Ощущения нормальные. После перенесенной операции уже адаптируюсь, к жизни возвращаюсь потихоньку».

Выигранное время – спасённая жизнь

Технически обеспечением полетов санавиации в Псковской области занимается ЗАО «Русские вертолётные системы» в рамках государственного контракта. Об авиационной составляющей и нормативах нам рассказал представитель компании, руководитель полётами в регионе Андрей Александров.

По его словам, готовность вертолёт к взлёту в летнее время составляет 20 минут, зимой – 30. Экипаж получает вызов от дежурного по санавиации в областной больнице, и за указанный промежуток времени должен прибыть к вертолёту, оценить метеоусловия и принять решение, можно ли взлетать. Экипажи «Ансата» и Ми-8 постоянно находятся в режиме дежурства в 10-минутной доступности. Небольшой вертолёт, который базируется в Серёдке, забирает медиков из областной больницы со специально оборудованной площадки и туда же возвращает их вместе с пациентом. А вот к борту МЧС доктора добираются наземным транспортом, так как вертолёт находится в аэропорту. Когда Ми-8 возвращается из районов, на взлётную полосу приезжает машина Скорой помощи, которая забирает бригаду и пациента. Это связано с размерами боевого вертолёт, который может приземляться только на больших площадках – в аэропортах, на стадионах, футбольных полях.

Андрей Александров заметил, что размер - не единственное отличие двух бортов. Так, современный «Ансат» сделан на казанском авиационном заводе, он новенький и еще, как говорится, «блестит». Борт оборудован специальным медицинским модулем со всем необходимым для оказания экстренной медицинской помощи. В нем возможна перевозка одного пострадавшего при сопровождении двух медработников. Управляется судно двумя пилотами.

Ми-8 выпущен на том же заводе, только немного раньше. Это боевой вертолёт, он уже давно в небе, но также приспособлен для нужд санавиации. К слову, в советское время в качестве «воздушных реанимобилей» использовались только Ми-2 и Ми-8, в которых из медоборудования были лишь носилки и кислородный баллон. Сейчас же вертолеты санавиации позволяют транспортировать любых больных, даже подключенных к аппарату искусственной вентиляции легких. Прямо на борту можно сделать и кардиограмму.

Кроме срока эксплуатации есть у «Ансата» и Ми-8 более существенные различия, в основном, касающиеся диапазона использования. Так, борт МЧС может летать в облаках, по приборам, в условиях среднего обледенения на маршруте. Для «Ансата» нужна хорошая погода на протяжении всего маршрута, в то время как Ми-8 готов отправиться на вызов при наличии подходящей летной погоды только в месте вылета и посадки.

Важно, что транспортировка санавиацией в большей степени зависит именно от погодных условий. «Самая главная беда – погода, от нее зависит безопасность полетов. Мы сами можем лететь, но мы не имеем права рисковать жизнями тех, кого мы везём», - подтвердил командир авиационного звена Жуковского авиационно-спасательного центра МЧС России, летчик 1-го класса Михаил Асанов. Он



пояснил, что порог метеоусловий есть не только у воздушных судов, но и у самих летчиков. Так, «Ансат» может взлетать при горизонтальной видимости 4000 тысячи метров и границе нижних облаков 400 метров, для Ми-8 данные показатели снижены вдвое. А вот сам Михаил Асанов вправе лететь при видимости 1000 м и границе облаков 100 метров. И если на дежурстве окажется он, а не член экипажа с более низким порогом метеоусловий, борт вылетит, и больной будет спасён.

Кстати, экипажи меняются, в их состав входят по три человека – представители «Жуковского». В день, когда экипаж вернулся из Великих Лук (откуда он до этого три дня не мог улететь из-за тумана), с Михаилом Асановым были командир воздушного судна Евгений Власов и бортовой механик-инструктор Альберт Сметанин.

Командир авиационного звена добавил, что у Ми-8 есть ещё несколько преимуществ. В частности, он может пролететь 1000 км без дозаправки, а «Ансат» - всего 350. Поэтому, скорее всего, при необходимости транспортировки псковичей в лечебные учреждения других регионов будет использоваться именно Ми-8. В зависимости от удаления площадки рассчитывается и количество вылетов. Кроме того, борт МЧС может транспортировать сразу двух больных, так как в нём установлен двухместный модуль для тяжелобольного пациента и пострадавшего, не требующего аппаратного подключения. Есть там и 8 посадочных мест для врачей и сопровождающих. Михаил Асанов считает, что в санавиации должны быть разные вертолёты: и маленькие, и большие, и средние.

Лётчик также рассказал, что экипаж авиационно-спасательного центра МЧС РФ «Жуковский» чаще всего забирает тяжелобольных пациентов из Великих Лук, также уже слетали в Себеж и Пушкинские Горы. Однако, по его словам, не все районы готовы принять Ми-8, опять же, из-за его размера.

Скорость вертолёт, как отметил Михаил Асанов, почти в четыре раза выше, чем у автомобиля. «Во время войны как было: если санитарка вовремя не вытащила раненого с поля боя - человек пропал. Так и мы: не прилетели вовремя – человек может умереть», - сравнил лётчик. «Выигранное время – спасённая жизнь», - подтвердил его слова Евгений Власов.

Дело новое, дело трудное

Обеспечение рейсов и организация приземления борта санавиации должны быть гарантированы в любое время суток. «Это необходимо для спасения жизни людей», - подчеркнул один из пилотов Ми-8. Однако в Пскове аэропорт работает пока только до 17:00, хотя Ми-8 может приземляться, в основном, только туда. Главный врач Псковской областной клинической больницы Анатолий Волков рассчитывает, что региональные власти смогут решить эту проблему.

Руководитель полётами Андрей Александров согласился, что организация взаимодействия с органами управления воздушным движением займет определенное время. Он подчеркнул, что сейчас идёт процесс становления, наблюдается положительная динамика. Заявок от медучреждений поступает очень много, так что оба вертолёт постоянно востребованы. Есть и текущие заявки, и работа на перспективу.



Но контракт с «Русскими вертолётными системами» заключён до конца текущего года, и потому у многих возникают вопросы: а что будет дальше? Этим вопросом задаются многие, в том числе первый заместитель председателя Псковского областного Собрания депутатов, экс-главврач областной больницы Виктор Антонов.

«Санавиация, бесспорно, нужна. Только подходить к этому надо особо», - уверен он. «В принципе, любая подвижка вперед - это хорошо», - сказал парламентарий и добавил, что со временем необходимо проанализировать итоги работы санитарной авиации.

В числе плюсов санавиации он назвал скорость реагирования. Особенно это касается юга Псковской области, где пока не развито оказание специализированной помощи пациентам с инфарктами и инсультами.

Однако Виктор Антонов считает, что в некоторых случаях больных было бы комфортнее доставлять в лечебные учреждения на оснащённых реанимобилях, так как «дороги в регионе неплохие».

А вот Анатолий Волков твёрдо уверен, что за санавиацией будущее: качество дорог зачастую оставляет желать лучшего, а транспортировка не должна ухудшить состояние больного, быть максимально безопасной. К тому же, фактор времени накладывает существенный отпечаток на организацию медицинской помощи: бывают ситуации, когда больного нужно доставить в областную больницу в течение первых часов с момента обращения к медикам.

А что же дальше? А дальше - перспектива развивать санитарно-авиационную помощь в регионе, которая не оканчивается действующем контрактом в 2017 году, это государственная программа, и она преследует цель долгосрочного проекта, добавил Анатолий Волков.

Его поддерживает и заместитель, Юрий Скляренко. «Будет куча проб и ошибок, но надо понимать, что это здорово, - считает он. - Да, дорого - в разы дороже, чем на машине, - но и в разы быстрее». «Это не Голливуд, это реальная жизнь. Скоро эта экзотика станет элементом реальной жизни, - подытожил Юрий Скляренко. - Это серьёзная работа врачей, нелёгкий труд лётчиков, и к этому нужно относиться с уважением, но без эпатажа. Как к Скорой помощи, только в воздухе».

Медики уверены, что санавиация пришла в регион надолго. Уже сейчас специалисты перинатального центра, детской областной больницы и великолукские медики отправились в Москву на обучение для работы в санавиации, и совсем скоро количество «летучих» медицинских бригад значительно увеличится.

[\(Псковское агентство информации\)](#)

Курганская областная дума внесла изменения в закон о транспортном налоге

Курганская областная дума 28 ноября приняла сразу в двух чтениях изменения в закон о транспортном налоге на территории региона. Законопроект предусматривает увеличение налоговых ставок для автобусов, с года выпуска которых прошло более 15 лет.



Как пояснил председатель комитета по бюджету, финансовой и налоговой политике Марат Исламов, проект закона устанавливает дифференцированные ставки транспортного налога для пассажирского транспорта с целью стимулирования обновления парка автобусов, в том числе задействованных в региональных пассажирских перевозках.

Кроме того, законопроект **предлагает увеличить ставки транспортного налога** для самолетов, вертолетов и иных воздушных судов. Документ получил положительное заключение губернатора региона Алексея Кокорина.

[\(Вечерние Ведомости. Екатеринбург\)](#)

На X Вертолетном форуме подвели итоги работы санавиации в 2017 году

24 ноября 2017 года в Москве, Крокус-Экспо состоялся X Вертолетный форум на тему: «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли». Организатор мероприятия Ассоциация Вертолетной Индустрии.

В рамках пленарного заседания форума Гусева Оксана Игорьевна, Директор Департамента организации экстренной медицинской помощи и экспертной деятельности Министра здравоохранения Российской Федерации выступила с докладом «Взаимодействие органов здравоохранения с операторами вертолетной техники в целях развития системы санитарной авиации в России».

Оксана Игорьевна отметила, что «санитарная авиация позволила перейти на качественный и новый уровень мед помощи, как и в мегаполисах так и в отдаленных местах. Благодаря этому спасли тысячи жизней. Совместная работа на форуме имеет огромное значение не только для вертолетного форума, но и для развития более глобальных задач и их выполнения».

Также в своем докладе она подвела итоги работы санавиации в 2017 году и представила актуальную статистику. По ее данным в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», в 34 субъектах РФ было совершено более 5 000 вылетов вертолетами санитарной авиации благодаря чему осуществлена воздушная эвакуация 6 881 пациента, среди которых 1380 детей, построено 40 новых вертолетных площадок.

Особое внимание Оксана Игорьевна уделила вопросам взаимодействия медиков и авиационной среды, поддержание и развитие инфраструктуры, квалификации пилотов, требованиям к воздушному судну, правового регулирования и ночного старта.

Юбилейный форум собрал широкий круг специалистов, ими были рассмотрены наиболее «наболевшие» вопросы организации различных авиаработ на вертолетах с целью обозначить конкретные пути оптимизации законодательного регулирования выполнения вертолетных работ для самых разных секторов экономики.

[\(Helimed\)](#)



Представитель Вертолетов России на 10 Вертолетном форуме рассказал, когда поступят первые вертолеты санавиации в 2018 году

24 ноября 2017 года в Москве, Крокус-Экспо состоялся X Вертолетный форум на тему: «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли». Организатор мероприятия Ассоциация Вертолетной Индустрии.

В рамках пленарного заседания форума Зам генерального директора по маркетингу развития бизнеса холдинга Вертолеты России Щербинин Александр Витальевич рассказал делегатам форума, что "контрактные обязательства с ГТЛК хорошо отработаны и производство новых вертолетов уже начато". Первые вертолеты в рамках реализации программы пополнения воздушных судов отечественных авиакомпаний начнут поступать с конца первого квартала 2018 года.

Все вертолеты будут задействованы в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Александр Витальевич доложил, что вертолет Ансат в Волгоградской области с 1 июня 2017 года налетал 410 часов предложил и продлить данную программу до 2025 года, отметив ее важность как для граждан Российской Федерации, так и для участников рынка. При этом отметил, что за последние годы в отрасли для операторов происходит увеличение себестоимости полетов

Юбилейный форум собрал широкий круг специалистов, ими были рассмотрены наиболее «наболевшие» вопросы организации различных авиаработ на вертолетах с целью обозначить конкретные пути оптимизации законодательного регулирования выполнения вертолетных работ для самых разных секторов экономики.

[\(Helimed\)](#)

Второй медицинский Ансат заступил на дежурство в Курганской области

Второй медицинский вертолет Ансат специализированной авиационной медицинской службы Helimed, подразделения компании АО «Русские Вертолетные Системы» заступил на дежурство в Курганской области. Вертолет с бортовым номером RA-20006 совершил перелет с тремя дозаправками из Хелипарка Подушкино (Московская область, Одинцовский район) на вертолетную площадку Центра медицины катастроф Курганской области.

С 28 ноября 2017 года вертолет приступил к дежурству в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.



Вертолет обладает самой просторной в своем классе кабиной и оснащен медицинским модулем производства Казанского агрегатного завода, который позволяет обеспечить медицинскую эвакуацию одного носилочного пострадавшего «крайне тяжелой» и «тяжелой» степени тяжести состояния, непрерывный мониторинг состояния пострадавшего, поддержание жизненно важных функций организма и проведение медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии в объеме специализированной врачебной помощи, а также обеспечение возможности ухода за эвакуируемым пострадавшим.

В регионе с августа 2017 работает вертолет Ансат компании АО «Русские Вертолетный Системы» с бортовым номером RA-20009, за три месяца работы которого стало возможным эвакуация 106 пострадавших.

РВС крупнейший гражданский эксплуатант вертолетов Ансат в Российской Федерации, в парке компании 5 вертолетов данного типа суммарный налет которых превысил 1000 часов. Эксплуатация специализированной авиационной медицинской службой Helimed нового отечественного многофункционального вертолета позволила существенно нарастить возможности санавиации в Российской Федерации.

Об «Ансате»

Вертолеты типа «Ансат» являются прорывными машинами для отечественного вертолетостроения: российская компания впервые разработала и успешно запустила в производство легкий многоцелевой двухдвигательный вертолет, способный по своим потребительским качествам не только успешно конкурировать с западными аналогами на российском рынке, вертолет обладает самой просторной в своем классе кабиной, объем которой составляет 8 кубических метров.



В основе преимуществ «Ансата» лежит не только его цена, но и лучшая приспособленность отечественной машины к российским условиям и особенностям эксплуатации. Ансат может развивать максимальную скорость до 275 км/ч и совершать перелет на расстояния свыше 500 км.

[\(PBC\)](#)

В Совете Федерации состоится заседание, посвящённое санавиации в Арктике

В соответствии с пунктом 4.18. Плана мероприятий Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на осеннюю сессию 2017 года 12 декабря 2017 года состоится заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему «О развитии санитарной авиации в Арктической зоне Российской Федерации». Заседание пройдет в 15:00 в здании Совета Федерации.

На заседании Совета планируется обсудить вопросы нормативно-правового регулирования развития санитарной авиации, строительства и реконструкции аэродромов и посадочных площадок, обновления парка воздушных судов, развития санитарно-авиационной транспортной системы на территории Арктической зоны Российской Федерации.

[\(Helimed\)](#)

Размер пакета акций «Вертолетов России» составит не более 25%

Объем пакета акций холдинга "Вертолеты России", который может быть продан инвесторам, составит не более 25%, сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

"Что касается возможного объема, думаю, он будет ограничен на сегодняшний день общим объемом free float - не более 25%", - сказал он.

В феврале 2017 года госкорпорация "Ростех" подписала соглашение о продаже 12% акций "Вертолетов России" консорциуму Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и арабских инвесторов за \$300 млн.

Всего планируется продать 25% акций "Вертолетов России" в два этапа: на первом этапе Ростех продал 12% акций компании за \$300 млн, второй этап предполагает привлечение еще \$300 млн. При этом 100% акций холдинга оценены в \$2,35 млрд.

Интерес к покупке до 5% акций холдинга проявляла индийская компания, однако переговоры были заморожены.

[\(ТАСС\)](#)

Проект «Развитие санавиации» могут продлить до 2025 года

Министерство здравоохранения РФ готовит предложение о продлении приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации» («Развитие санитарной авиации») до 2025 года и выделении необходимого финансирования из федерального бюджета. Об



этом заявил руководитель приоритетного проекта Минздрава Михаил Ламзин на церемонии передачи вертолета Ми-8 с медицинским модулем для нужд санитарной авиации Алтайского края.

Приоритетный проект по развитию санитарной авиации был утвержден премьер-министром Дмитрием Медведевым в октябре 2016 года.

Согласно паспорту проекта, с 2017 по 2019 год 34 регионам, обладающим труднодоступными территориями, ежегодно перечисляется субсидия в размере 3,3 млрд рублей на закупку авиауслуг для полетов санитарной авиации. Предполагается, что с 2020 года регионы начнут закупать эти услуги самостоятельно.

При этом региональные власти, согласно условиям проекта, должны были осуществить подготовку необходимой инфраструктуры – вертолетных площадок с 15-минутной доступностью от крупнейших медучреждений региона, а также закупать услуги у авиакомпаний, имеющих отечественные вертолеты с медицинским модулем производства не позднее 2014 года.

В качестве цели проекта было заявлено увеличение количества экстренных госпитализаций в первые сутки с 67,1% до 90%.

В начале ноября 2017 года индустриальный директор авиакластера ГК «Ростех», экс-министр обороны Анатолий Сердюков предложил создать единую национальную службу санитарной авиации в России.

Подробное исследование рынка санитарной авиации читайте в тематическом обзоре [Vademecum](#).
([Vademecum](#))

«Ростех» размечает площадку для национальной службы санавиации

ГК «Ростех» пытается закрепить за собой перспективную нишу в индустрии здравоохранения. По инициативе госкорпорации в паспорт федерального приоритетного проекта «Развитие санавиации» могут быть внесены изменения, предоставляющие АО «Национальная служба санитарной авиации» (структура «Ростеха») статус единственного поставщика на рынке госзаказа объемом как минимум 3 млрд рублей. Vademecum предпринял попытку предполетного досмотра.

Изменить утвержденный в 2016 году паспорт федерального приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации», передав всю авиационную медпомощь единственному оператору, предложил в ноябре индустриальный директор авиационного кластера ГК «Ростех» и экс-министр обороны Анатолий Сердюков. По его заявлению, единственным поставщиком таких услуг в России должно стать АО «Национальная служба санитарной авиации», которое, по данным СПАРК-Интерфакс, принадлежит АО «Рычаг», входящему в структуры «Ростеха» (25%) и Фонду развития санитарной авиации Сергея Кастюка (75%). В период с 2018 по 2021 год эта компания должна обеспечить авиационной инфраструктурой 1 785 медучреждений, создать центр управления полетами и IT-систему.



Когда его заявление примет вид нормативного акта, Сердюков не уточнил. Полномочия по внесению изменений в паспорт приоритетного нацпроекта имеет Совет при Президенте РФ по стратегическому развитию, но эта структура оставила запрос Vademecum без ответа. «На самом деле инициатива централизовать санавиацию идет от самого Чемезова [Сергей Чемезов, генеральный директор ГК «Ростех». – Vademecum], и он уже довел свои идеи на эту тему до руководства страны. С учетом компетенций корпорации это вполне логично, так что нет оснований предполагать, что инициатива не будет одобрена», – рассказывает близкий к ГК источник.

Основания для масштабного выхода именно в этот сегмент у корпорации действительно есть. «Ростех» накопил значительные компетенции в авиастроительстве: в отраслевой

кластер, возглавляемый Анатолием Сердюковым, сейчас входят «Вертолеты России», Объединенная двигателестроительная корпорация, концерн «Радиоэлектронные технологии» и холдинг «Технодинамика». Кроме того, как сообщил 22 ноября «Коммерсантъ», опираясь на источники в правительстве и на предприятиях ОПК, уже подготовлен проект президентского указа о включении в структуру «Ростеха» Объединенной авиастроительной корпорации.

С другой стороны, механизм централизации, имеющий целью импортозамещение и снижение стоимости товаров и услуг, уже был апробирован ГК «Ростех» в других секторах индустрии здравоохранения. Опыт работы ГК на этом рынке показал: «Ростех» выбирает те ниши, на которые у государства уже не хватает ресурсов, а затем для практической реализации госзаказа привлекает крупнейших операторов сегмента. Например, единственным поставщиком сервисов ЕГИСЗ (электронные медкарта и регистратура) корпорация стала уже после того, как на систему было выделено и израсходовано более 33 млрд бюджетных рублей, однако ЕГИСЗ так и не стала единой. Спустя два года после получения полномочий ГК приобрела одного из крупнейших поставщиков IT-решений для индустрии здравоохранения – казанскую компанию «Барс Групп».

Той же стратегии «Ростех» придерживался, создавая дочернюю компанию «Нацимбио», ставшую впоследствии единственным поставщиком значительной доли номенклатуры лекарственного госзаказа и получившую от учредителя целый ряд производственных и дистрибьюторских армпредприятий. Детали санавиационного проекта представители ГК раскрывать отказались. Попробуем разобраться

ЧАРТ ПОБЕРИ

ТОП20 поставщиков санавиауслуг

	КОМПАНИЯ	СУММА Контрактов на поставку авиауслуг за 2015–2017 годы, млн рублей*
1	ООО «Авиационная компания «Ямал»	1 378,97
2	АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги»	921,33
3	ООО «Аэрогео»	734,16
4	ООО «Авиакомпания «СКОЛ»	715,59
5	АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»	621,49
6	АО НПК «ПАНХ»	576,96
7	АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд»	391,78
8	АО «Авиакомпания «Восток»	387,82
9	АО «Комиавиатранс»	360,01
10	АО «Нижневартовскавиа»	307,15
11	Группа компаний «Хели-Драйв»*	272,69
12	АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд»	267,48
13	АО «Авиакомпания «Баргузин»	264,55
14	ЗАО «Русские Вертолетные Системы»	257,82
15	ООО «Авиа-Сибирь»	222,33
16	АО «Авиакомпания «Ангара»	206,48
17	ООО «Вяткавиа»	203,32
18	ООО «Авиационная компания «Витязь-Аэро»	183,50
19	ГП ЧАО «ЧукотАВИА»	172,60
20	АО «Камчатское авиационное предприятие»	159,49

*ООО «Хели-Драйв», ООО «Хели-Драйв Медспас», ООО «Хели-Драйв Северо-Запад», ООО «НССА»

Источники: zakupki.gov.ru, zakupki360, Аналитический центр Vademecum



сами, что привлекло «Ростех» в санавиацию и какую стратегию экспансии корпорация выберет на новой взлетной полосе.

ГНЕЗДОВАЯ ПОРУКА

О том, что начиная с 90-х годов отечественная авиация находится в упадке, не стесняются говорить ни чиновники, ни крупнейшие участники рынка. Выступая на X Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2017 генеральный директор ЗАО «Русские Вертолетные Системы» (РВС) Алексей Зайцев заявил о фактическом отсутствии санитарной авиации в России, поскольку «она представлена самолетами и вертолетами советского времени». А холдинг «Вертолеты России», входящий в ГК «Ростех», в июле 2017 года оценивал нужду российской санавиации в 230–350 специально оборудованных медицинских вертолетов.

«В начале 90-х годов финансирование снизилось настолько, что в течение двух лет – 1993-1994 годов – использование авиатранспорта в медицинских целях прекратилось на половине территории страны – в европейской части России практически везде, кроме Воронежа и Дагестана, – с горечью говорит начальник отдела медицинской эвакуации Всероссийского центра медицины катастроф (ВЦМК) «Защита» Ольга Гармаш. – Там, где без авиации невозможно оказывать медицинскую помощь, количество вылетов сократилось в разы, и эта ситуация сохранялась долгое время, а остаточные явления имеют место и сейчас».

Сегодня санитарная авиация работает на трех уровнях: федеральном, межрегиональном и региональном. «Основные пациенты на федеральном уровне – это граждане, которые находятся за рубежом без медицинской страховки либо с недостаточной медицинской страховкой, а также нестраховые случаи, – делится опытом работы главврач Центра медицинской эвакуации ВЦМК «Защита» Наталья Баранова. – По стране в последнее время основное количество эвакуаций идет из зоны юго-востока России через Ростов-на-Дону и из Крыма – в основном дети с различной соматической патологией и пациенты, требующие лечения в федеральных центрах». На внутрироссийские направления, уточняют в «Защите», привлекаются самолеты МЧС России, а из-за рубежа эвакуация россиян осуществляется, как правило, регулярными рейсами авиакомпаний. Ежегодно специалисты ВЦМК обеспечивают порядка 150 эвакуаций из-за рубежа и спасение еще 500–600 пациентов в России.

Лидерство в региональной санавиации России, как по оснащенности, так и по отлаженности системы, держит Москва, в которой служба работает с 2009 года. Сейчас в столице ежедневно дежурят три вертолета ВК-117С-2, оснащенные модулями с медицинским оборудованием – аппаратами ИВЛ, дефибрилляторами, мониторами жизненно важных функций и другими приборами, еще две винтокрылые машины находятся в резерве на случай чрезвычайных ситуаций. Вертолеты вылетают по заданиям МЧС и Центра экстренной медицинской помощи столицы. И полеты, и сами воздушные суда санавиации Москвы полностью финансируются из бюджета региона: первые вертолеты закупались правительством Москвы в 2008-2009 годах, еще два вертолета суммарной стоимостью 887 млн рублей были переданы Московскому авиационному центру в 2015 году.



Другим коридором пошла санитарная авиация в Санкт-Петербурге, где было создано первое в этой сфере ГЧП. Заслуга в появлении такого формата принадлежит предпринимателю Ивану Яценко: в 2014 году он сформировал при собственном вертолетном центре «Хели-Драйв» медицинское подразделение и обратился к властям города с предложением о создании службы санавиации. Власти Петербурга пошли навстречу – и с тех пор вертолеты «Хели-Драйв» спасают жизни в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Общие инвестиции Яценко в организацию вертолетного центра и добавление к нему скоромощных опций превысили 2 млрд рублей. В силу специфики деятельности и высокого уровня подготовки занятых в проекте специалистов «Хели-Драйв» привлекалась к статусным международным проектам – ее вертолеты, например, выиграли контракт на дежурство во время гонок «Формулы-1» в Сочи.

За годы работы служба достигла впечатляющих результатов: смертность при ДТП в Ленинградской области удалось снизить на 60%, летальность при кризисных состояниях сердечно-сосудистых заболеваний – с 35% до 3%. В 2014 году основатель центра Иван Яценко получил из рук уполномоченного по правам человека в РФ Эллы Памфиловой медаль «Спешите делать добро». С 2017 года санитарные вертолеты группы компаний «Хели-Драйв» по госконтрактам работают не только в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, но и в Подмосковье.

На этом, пожалуй, успешные примеры оказания санавиационных услуг заканчиваются. Проанализировав данные государственных закупок авиауслуг для нужд санитарной авиации за неполных три года – с начала 2015-го по ноябрь 2017 года, – Аналитический центр Vademecum обнаружил контракты на общую сумму 10,51 млрд рублей. Для этого с помощью сервиса zakupki360 были выгружены контракты с общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности, связанным с услугами авиации или работами скорой помощи – 22010111, 511020000, 6220000, 511012000, 869014000, 522319115, в которых упоминалась «медицинская помощь» или «санитарная авиация» с 1 января 2015 года по 13 ноября 2017-го, исключены повторы и закупки, не имеющие отношения к санавиации. Так была получена итоговая выборка в нескольких сотен тендеров из 43 регионов (в инфографике «Взмахнули крылом» – 42 позиции, поскольку Санкт-Петербург и Ленинградская область проводят совместные тендеры). В этом перечне отсутствует Москва, которая самостоятельно обеспечивает полеты, и те субъекты, где, помимо закупки авиауслуг у внешних поставщиков, функции санавиации выполняют собственные воздушные суда, полеты которых финансируются напрямую из регионального бюджета.

Лидерами санавиационного госзаказа стали регионы, обладающие большой площадью труднодоступных территорий, – Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа (по 1,38 млрд рублей каждый), Красноярский край (919 млн рублей) и Якутия (740 млн). В пятерку лидеров вошел и Краснодарский край (601 млн рублей). Замкнула рейтинг Новгородская область, потратившая в анализируемом периоде на санитарную авиацию всего 1 млн рублей.

Несмотря на то, что большей части регионов авиауслуги предоставляют государственные авиакомпании, аэропорты или даже МЧС, вершину рейтинга по объему оказанных услуг заняли частные перевозчики. Лидером стала авиакомпания «Ямал» (1,38 млрд рублей), второе, третье и четвертое места рейтинга заняли «ЮТэйр – Вертолетные услуги» (921 млн рублей), «Аэрогео» (734 млн рублей), «Авиакомпания «СКОЛ» (715 млн рублей). Группа компаний «Хели-Драйв» (ООО



«Национальная служба санитарной авиации», само ООО «Хели-Драйв», ООО «Хели-Драйв Медспас Центр», ООО «Хели-Драйв Северо-Запад») расположилась на 11-м месте с 272 млн рублей. Участники получившегося в результате наших расчетов ТОП20 выбрали 80% от всего объема контрактов по предоставлению санавиационных услуг на рынке госзаказа.

Понятно, что этот разрозненный и разнокалиберный авиаотряд неспособен удовлетворить тематические запросы отечественной индустрии здравоохранения. Доля услуг, оказанных с применением санитарной авиации, оценивается ВЦМК «Защита» в 9–11% от общего объема экстренной медицинской помощи. При этом потребность в услугах санитарной авиации, например, в Европейской части России составляет не менее 30%, а на территориях Сибири и Дальнего Востока – от 50% до 80%.

ВЫХОД НА РУЛЕЖКУ

Попытки поставить санавиацию России на крыло неоднократно предпринимались как разного уровня органами исполнительной власти, так и профессиональными сообществами, но до законодательных актов и тем более – выделения финансирования дело доходило редко. Ситуация начала меняться только в последнее десятилетие: 15 августа 2011 года вышел приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ №931 «О рабочей группе по проблемам санитарной авиации в Российской Федерации», в этот think tank вошли руководители региональных центров медицины катастроф, представители МЧС, ВЦМК «Защита». В 2012-2013 годах была разработана Концепция развития санитарной авиации, где была дана оценка состоянию дел во всех регионах России и предложены пути выхода из кризиса. Уже в октябре 2013 года министр здравоохранения Вероника Скворцова, выступая на Правительственном часе в Совете Федерации, анонсировала реализацию пилотного проекта по развитию санитарной авиации в Хабаровском крае, Якутии и Архангельской области с общим бюджетом в 1 млрд рублей. Запрос Vademesum о судьбе пилотного проекта Минздрав проигнорировал.

На заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 25 октября 2016 года премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил паспорт приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации». В этом документе были названы 34 региона, обладающие труднодоступными территориями, которым выделялась федеральная субсидия на закупку услуг под нужды санавиации. Всего планировалось выделять по 3,3 млрд в год – более 10 млрд рублей до 2020 года, а в качестве цели заявлялось увеличение числа экстренных госпитализаций в первые сутки с базовой величины в 67% до 90%. Наибольшие объемы субсидий в 2017 году получили Якутия (402 млн рублей), Бурятия (237 млн рублей) и Красноярский край (171 млн рублей), наименьший – Пермский край (15 млн рублей).

В начале 2017 года правительство выпустило постановление №60, установившее правила предоставления субсидий регионам. Среди обозначенных в документе критериев, помимо наличия труднодоступных территорий, выделения из бюджета региона средств на создание парка санавиации и строительство вертолетных площадок, было особо прописано следующее условие: федеральные субсидии могут быть использованы регионом для закупки авиационных услуг только вертолетов



отечественного производства, сделанных после 2014 года и оснащенных медицинским модулем. Этот, пожалуй, самый примечательный критерий вступит в силу с 1 января 2018 года.

Как показал мониторинг Vademecum, обозначенным в ПП №60 требованиям отвечают два вертолета российского производства – «Ансат» и МИ-8МТВ (Ми-8АМТ), которые производятся в Казани и Улан-Удэ, на вертолетных заводах, входящих в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех».

Именно эти машины начиная с 2017 года при поддержке Минпромторга поставлялись в лизинг по льготным ценам через ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) региональным авиакомпаниям. Затем эти перевозчики выходили на тендеры по обеспечению авиационных услуг для эвакуации пациентов, а регион, в свою очередь, получал из федерального бюджета субсидию на оплату их услуг. По такой схеме ГТЛК, согласно договору с «Вертолетами России», должна была до конца 2017 года поставить в регионы 23 вертолета Ми-8 и шесть вертолетов «Ансат». Постановлениями правительства №1306 и № 1309 от 27 и 28 октября 2017 года ГТЛК была докапитализирована в общей сложности на 5,3 млрд рублей – для поставки в регионы до конца 2018 года еще 19 вертолетов Ми-8, 12 «Ансатов» и пяти самолетов Л-410 Уральского завода гражданской авиации: предполагается, что все переданные региональным авиакомпаниям суда могут использоваться для нужд санитарной авиации. Пресс-служба ГТЛК на запрос Vademecum о деталях взаимоотношений компании с контрагентами не ответила, а на сайте госзакупок удалось найти сведения лишь о контрактах на лизинг вертолетов Ми-8 между АО «Красавиа» на 600 млн рублей и АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» на 2,2 млрд рублей. Еще два вертолета Ми-8МТВ-1 были поставлены в Коми и Ненецкий автономный округ. Один «Ансат» по госконтракту стоимостью 217,7 млн рублей для нужд санитарной авиации был поставлен за счет республиканского бюджета Минздраву Татарстана. Пять «Ансатов» закупили РВС, ставшие оператором приоритетного проекта в Европейской части России – компания получила контракты на обеспечение авиаслужб в Псковской, Волгоградской и Курганской областях. Как сообщили Vademecum в компании, первые рейсы начались летом 2017 года – сейчас количество совершенных полетов превысило 280. Кроме того, РВС по соглашению с региональными заказчиками услуг построили две вертолетные площадки – в Волгоградской и Псковской областях.

Одним словом, полетели. Правда, к новичку парка «Ансату» авиационные эксперты отнеслись настороженно. У медицинской версии машины нет длительного опыта эксплуатации в суровых условиях, а дальность полета меньше, чем у Ми-8. В июне 2017 года Минпромторг даже объявил тендер на модернизацию «Ансата» с целью уменьшения вибраций, расширения температурного режима работы, грузоподъемности и дальности полета – контракт на 700,1 млн рублей получил сам производитель – Казанский вертолетный завод, комментарий представителей предприятия Vademecum получить не удалось. Руководитель отделения санитарной авиации Красноярского края Константин Барышников, оценивая перспективы «Ансатов» на региональных авиамагистралах, замечает: этому вертолету необходимо, «чтобы и авиакомпания была подготовлена, и центр технического обслуживания на базе приписки работал». Еще один минус в карму новичка – отсутствие обученных пилотов: в единственном сертифицированном летном центре «Ансатов» компании «РВС» пока подготовлено только 33 командира воздушного судна.

[\(Vademecum\)](#)



В работе санавиации нашли нарушения

Полеты на вертолетах выполняет «Вяткаавиа». Кировская транспортная прокуратура выяснила, что у компании не было сертификата летной годности на один из вертолетов МИ-2. Срок действия предыдущего истек 5 лет назад. А новый был получен через месяц после начала работы санавиации. Таким образом, компания поставила под угрозу своевременное оказание медпомощи пациентам в труднодоступных районах. При этом должностные лица станции медпомощи нарушение пропустили. Руководителям "Вяткаавиа" и скорой помощи внесли представления. Виновных наказали дисциплинарно.

mariafm.ru

В Курганской области на службу заступил второй вертолет медицины катастроф

Второй медицинский вертолет «Ансат» авиационной медицинской службы Helimed заступил на дежурство в Курганской области. Об этом «URA.RU» сообщили в АО «Русские вертолетные системы».

Новое воздушное судно позволит увеличить количество спасенных жизней и частоту вылетов вертолетов санавиации. Как отмечают в «РВС», к преимуществам «Ансата» относятся самая просторная в своем классе кабина, а также медицинский модуль, который ведет непрерывный мониторинг состояния пострадавшего и поддерживает жизненно важные функции организма. Машина также приспособлена к условиям эксплуатации в России, развивает скорость до 275 км/ч и совершает перелеты на расстояния свыше 500 км.

В ГБУ «Курганский областной центр медицины катастроф» предоставить оперативный комментарий агентству оказались не готовы.

Санитарная авиация работает в регионе с августа 2017 года. На обеспечение дежурства и вылетов вертолетов Курганская область получила субсидию в размере 102,5 млн рублей. За три месяца работы одного вертолета удалось эвакуировать 106 зауральцев, нуждающихся в экстренной медицинской помощи.

Ранее «URA.RU» сообщало, что результаты аукционов на закупку времени медицинских вертолетов пытался оспорить Курганский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ России.

URA.Ru

Генерального директора КВЗ наградили медалью Федерального медико-биологического агентства

Во время X Всероссийского форума Службы крови генеральный директор Казанского вертолетного завода Вадим Лигай удостоился медали Федерального медико-биологического агентства России "За содействие донорскому движению".

Всероссийский форум Службы крови проходит ежегодно. В 2017 году местом его проведения была выбрана Казань. На форуме участники обсудили результаты работы федеральной коммуникационной программы Службы крови и перспективы взаимодействия с донорским контингентом, а также



рассмотрели вопросы состояния и динамики развития донорства крови и ее компонентов в Российской Федерации. В ходе пленарного заседания прошла церемония награждения ведомственным знаком отличия - медалью ФМБА России "За содействие донорскому движению" представителей компаний, учреждений и организаций, активно содействующих донорскому движению. Всего медалями в рамках форума были награждены более 70 человек.

Кандидатура гендиректора ПАО "КВЗ" была представлена на награждение Министерством здравоохранения Республики Татарстан за поддержку сотрудников предприятия в проявлении активной гражданской позиции к социально-значимой проблеме донорства.

Ежегодно на Казанском вертолетном заводе проходит День донора. Медики выезжают на КВЗ и принимают всех желающих сдать кровь. Республиканский центр крови выплачивает донорам денежную компенсацию и выдает справку на 2 дня отдыха. КВЗ, в свою очередь, обеспечивает доноров бесплатным комплексным обедом в заводской столовой. Так, в 2017 году своей кровью во время Дня донора поделились 274 работника завода.

Кроме того, в ноябре медалью ФМБА России "За содействие донорскому движению" был награжден сотрудник КВЗ - сборщик-клепальщик Ришат Яппаров. Благодаря ему был проведен уникальный для нашей страны комплекс медицинских мероприятий по пересадке клеток костного мозга для спасения смертельно больного пациента, находящегося на лечении в клинике Института детской гематологии и трансплантологии им. Р.М. Горбачевой в Санкт-Петербурге. Подходящих для забора костного мозга доноров среди родственников пациента не оказалось. Добровольным неродственным донором стал рабочий Казанского вертолетного завода.

[\(КВЗ\)](#)

"Вертолеты России" предоставят авиазаводу "Прогресс" 4,8 млрд руб. для исполнения кредитного договора

АО "Вертолеты России" предоставит ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (ААК "Прогресс", Приморский край) заем на сумму до 4,8 млрд рублей для финансирования затрат на уплату процентов за пользование средствами по кредитному соглашению.

В сообщении авиазавода говорится, что договор процентного займа совет директоров одобрил в четверг.

Срок действия договора - до 31 декабря 2019 года, процентная ставка - 9% годовых.

[\(ИНТЕРФАКС\)](#)

«Вяткаавиа» объяснила инцидент с резервным вертолетом

29 ноября транспортная прокуратура выпустила релиз о нарушениях, допущенных «Вяткаавиа» при реализации госконтракта по санавиации. 1 декабря компания подготовила свою версию событий.



Транспортная прокуратура, как следует из сообщения от 29 ноября, проверяла, как соблюдается закон во время исполнения контракта по санавиации. По данным ведомства, КОГБУЗ «Станция скорой медицинской помощи» заключило контракт на 188 млн 74 тыс. рублей с ООО «Вяткаавиа» 6 июля 2017 года.

По условиям договора подрядчик должен был иметь в наличии два вертолета (основной и резервный). ООО «Вяткаавиа», указали в ведомстве, предоставило конкурсной комиссии документы на два вертолета Ми-2, однако на самом деле воздушное судно было только одно - срок действия летного сертификата на второй истек в 2012 году, а новые документы на вертолет получили только 22 августа 2017 года.

Таким образом, заключили в надзорном ведомстве, с 6 июля по 22 августа условия контракта выполнялись ненадлежащим образом, из-за чего под угрозу ставилась своевременность оказания медпомощи.

В «Вяткаавиа» не согласились с подобной трактовкой событий. Как следует из сообщения компании, полеты на резервном вертолете выполняются, когда «основной вертолет уходит на капитальный ремонт или останавливается на длительную форму обслуживания».

«29 июня 2017 года с Московского авиаремонтного завода из капитального ремонта на посадочную площадку «Кучаны» прибыл резервный вертолет Ми-2, - заявили в «Вяткаавиа». - 2 августа на него был получен сертификат летной годности».

Получить сертификат, подчеркнули в компании, можно было в любой день, поскольку вертолет прибыл из капитального ремонта облетанным с полным комплектом документов. «Но поскольку основной вертолет до 2 августа не планировалось ставить на обслуживание, а сертификат летной годности имеет ограниченный срок действия, сертификат был получен 2 августа», - заключили в «Вяткаавиа».

Newsler.ru

На вооружение ВМФ России поступят новые Су-30СМ и Ка-27

Партия военной авиационной техники из пяти новых истребителей Су-30СМ и восьми прошедших глубокую модернизацию вертолетов Ка-27 поступит в ближайшее время на вооружение морской авиации Военно-морского флота (ВМФ) России. Соответствующую информацию сообщил накануне командующий данного вида вооружённых сил Виктор Королёв.

Он также отметил, что в планах руководства провести ремонт и модернизацию 25 единиц авиационной техники. Главком ВМФ напомнил, что 2017 году в распоряжение флота поступили 30 новых судов. Береговые войска получили четыре РК «Бастион».

Ранее глава комитета Совфеда РФ по обороне и безопасности анонсировал взятие на вооружение ВКС высокотехнологичного многофункционального истребителя Су-57. Боевая машина, по словам



сенатора, уже прошла финальные испытания и в следующем году появится в штатных подразделениях российской армии.

[\(VistaNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Мантуров не исключил продажи акций «Вертолетов России» арабским партнерам

Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров не исключил продажи дополнительного пакета акций "Вертолетов России" арабским партнерам; по его словам, вопрос обсуждался во время его визита в ОАЭ.

"Да, такая опция существует, мы, в том числе, в рамках этой поездки обсуждали этот вопрос, мы открыты к принятию такого решения (продаже дополнительного пакета акций), все зависит от условий, но такой вопрос на повестке не стоит", — Мантуров журналистам.

В марте Мантуров сообщал, что индийская компания проявила предварительный интерес к покупке до 5% акций холдинга. Назвать компанию министр тогда отказался. Затем стало известно, что переговоры с индийской стороной заморожены.

"Ростех" в июне 2016 года подписал соглашение о продаже до 25% компании "Вертолеты России" Российскому фонду прямых инвестиций (РФПИ) и ближневосточным инвестфондам. В феврале 2017 года консорциум РФПИ и ближневосточных фондов приобрел 12% компании за 300 миллионов долларов.

При этом последующее потенциальное увеличение инвестиций консорциума может составить до 600 миллионов долларов. Другие иностранные инвесторы также смогут участвовать в сделке по приобретению 12-13% акций холдинга.

[\(РИА Новости\)](#)

Airbus Helicopters подвел производственные итоги за три квартала 2017 года

Как стало известно BizavNews, Airbus Helicopters за девять месяцев 2017 года передал заказчикам 242 вертолета на общую сумму в \$1,194 млрд. Поставки распределились следующим образом:

- H120 – 4 вертолета,
- H125/H125M – 85 вертолетов,
- H130 – 23 вертолета,
- AS355 NP/ASS555AP - один вертолет,
- H135/H135M – 33 вертолета,
- H145/H145M – 63 вертолета,
- AS365 N3+/AS565 Mbe – 2 вертолета,
- H175 – 8 вертолетов,

- H225/H225M – 4 вертолета,
- TIGER – 12 вертолетов.

В первом квартале текущего года было передано 74 вертолета (\$303 млн.), во втором – 101 вертолет (\$521,4 млн.), в третьем – 67 вертолетов (\$369,5 млн.).

Напомним, что объем поставок вертолетов компании Airbus Helicopters, несмотря на непростые рыночные условия, в 2016 году увеличился на 5% по сравнению с 2015 годом и составил 418 воздушных судов. Компания укрепила ведущие позиции на рынке вертолетов для гражданских и государственных заказчиков, сохраняя долю в сегменте военных воздушных судов.

Всего в 2016 году компания Airbus Helicopters получила 388 заказов по сравнению с 383 заказами в предыдущем периоде. Среди заказов на вертолеты в 2016 году - 188 легких однодвигательных вертолетов, 163 легких двухдвигательных вертолета модели H135/H145 и 23 машины семейства Super Puma. На конец 2016 года общее число заказанных воздушных судов составило 766 вертолетов.



Airbus Helicopters – подразделение компании Airbus, мирового лидера аэрокосмической отрасли предоставления сопутствующих услуг. Компания Eurocopter Group была создана в 1992 году в результате слияния вертолетного подразделения Aerospatiale (Франция) и Deutsche Aerospace (Германия). В январе 2014 в соответствии с новой политикой бренда Airbus компания Airbus Helicopters изменила буквенное обозначение в начале наименований своих продуктов с «ЕС» на «H». Линейка гражданских и военных вертолетов компании является крупнейшей в мире. Airbus Helicopters занимает 47% мирового рынка гражданского и ведомственного секторов. По состоянию на 2015 год в эксплуатации у более 3000 клиентов в 154 странах находилось порядка 12 000 вертолетов вертолетов



производства Airbus Helicopters. Общий налет воздушных судов компании составил более 3 млн часов за 2015 год. Компания Airbus Helicopters представлена по всему миру сетью центров обслуживания клиентов, сервисных и учебных центров, дистрибьюторов и сертифицированных агентов по продажам. Штат компании насчитывает более 22 000 человек по всему миру.

[\(BizavNews\)](#)

Источник: Россия поставит в Узбекистан 12 ударных вертолетов Ми-35

Министерство обороны Узбекистана и "Рособоронэкспорт" заключили контракт на поставку 12 ударных вертолетов Ми-35. Об этом в четверг на полях выставки "Россия и Узбекистан: 25 лет стратегического партнерства" корреспонденту ТАСС сообщил дипломатический источник.

"Контракт на поставку 12 ударных вертолетов подписан, поставки боевых машин начнутся в 2018 году. Длительные переговоры по соглашению и условиям его выполнения завершились в ходе недавнего визита в Узбекистан председателя правительства России Дмитрия Медведева", - уточнил источник.

По его данным, сейчас в столице Узбекистана находится делегация "Рособоронэкспорта", которая проводит переговоры в Минобороны и Госкомитете по оборонной промышленности республики.

"Российские специалисты прибыли в республику по приглашению узбекской стороны. Идут практические мероприятия по реализации договора о ВТС, который был подписан в ноябре минувшего года", - сказал источник.

Сотрудничество между странами

Договор о ВТС между РФ и Узбекистаном был подписан в ноябре 2016 года в Москве, он призван способствовать дальнейшему углублению взаимовыгодного сотрудничества в военно-технической сфере, в частности оснащению Вооруженных сил республики перспективными образцами вооружения и военной техники, ремонту, модернизации, обслуживанию и утилизации продукции военного назначения. В рамках реализации договора планируется разработка специальных программ в сфере ВТС, заключение контрактов между уполномоченными органами и организациями сторон, проведение консультаций и приглашение специалистов по конкретным вопросам ВТС.

В соответствии с договором, полномочными органами по его реализации определены Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству России и министерство обороны Узбекистана.

Транспортно-боевые Ми-35М предназначены для уничтожения бронетехники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск, а также транспортировки личного состава, эвакуации раненных, перевозки грузов и выполнения других задач. Вертолеты оснащены современным высокоточным оружием и способны выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях.

[\(ТАСС\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

Авиаремонтный завод Агрокома просит правительство РФ отложить закрытие ВПП ростовского аэродрома

ОАО "Ростовский завод гражданской авиации N412" (РЗГА, входит в группу "Агроком"), базирующееся на территории действующего аэропорта Ростова-на-Дону, обратилось в правительство РФ с просьбой о переносе срока вывода из эксплуатации взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта на 10 месяцев - до 30 декабря 2018 года, заявил "Интерфаксу" генеральный директор группы "Агроком" Сергей Сапотницкий.

Как сообщалось ранее, аэропорт Ростова-на-Дону планируется закрыть с 1 марта 2018 года - через 3 месяца после ввода в эксплуатацию в Ростовской области аэропорта "Платов". Новый аэропорт начнет обслуживание коммерческих рейсов с 7 декабря. Территорию старого аэропорта планируется со временем интегрировать в городскую застройку.

"В ноябре 2017 года ОАО "РЗГА N412" было признано победителем аукциона на капитальный ремонт еще трех воздушных судов типа Ан-26, срок окончания ремонта которых предусмотрен в декабре 2018 года. В связи с тем, что срок закрытия старого аэропорта, определенный распоряжением правительства, делает невозможным исполнение обязательств завода в рамках уже заключенных контрактов и, фактически, означает ликвидацию предприятия, нами направлено письмо в адрес правительства с просьбой рассмотреть возможность переноса срока закрытия взлетно-посадочной полосы действующего аэродрома на 30 декабря 2018 года", - сказал С.Сапотницкий.

По его словам, новых площадок для размещения авиаремонтного завода пока нет.

"С точки зрения организации нового производственного комплекса - именно строительства завода "с нуля", а не его переноса, так как невозможно перенести более 40 тыс. кв. метров ангаров и корпусов, - территория аэропорта "Платов" не является самой привлекательной площадкой по ряду причин: высокие затраты на строительство, перспективы развития компании на этой площадке", - добавил С.Сапотницкий.

Он также сообщил, что прорабатывался вариант размещения производственных мощностей завода на аэродроме в Батайске (пригород Ростова-на-Дону), который находится в ведении холдинга "Вертолеты России".

"Но, несмотря на переговоры на уровне Минпромторга РФ, мы не нашли взаимопонимания по этому вопросу со второй стороной", - отметил он.

В настоящее время РЗГА продолжает деятельность по капитальному ремонту и техобслуживанию самолетов на прежнем месте. На территории завода находятся три воздушных судна, из которых по двум срок окончания капитального ремонта приходится на май 2018 года (самолет Ан-26 авиации ФСБ России) и сентябрь 2018 года (самолет Ту-134 Минобороны России).



Как сообщалось ранее, закрытие действующего аэропорта может повлечь за собой закрытие РЗГА, на котором, по данным на апрель 2017 года, работает свыше 800 человек.

По информации пресс-службы группы "Агроком", РЗГА в 2016 году отремонтировал 10 самолетов: пять Ту-134 и пять Ан-26, а также 70 авиадвигателей.

ОАО "Ростовский завод гражданской авиации N412" предоставляет услуги по монтажу, техническому обслуживанию, ремонту и восстановлению летательных аппаратов и двигателей летательных аппаратов, включая составные части ракет космического назначения. Основным владельцем является ООО "Праймери-Дон" (входит в группу "Агроком"), которому принадлежит 81% акций предприятия.

Строительство аэропорта "Платов" вел холдинг "Аэропорты регионов" группы "Ренова". Оно было начато в 2014 году по поручению правительства РФ. "Платов" должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года. Общая площадь нового комплекса превышает 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. кв. м занял пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта - 5 млн пассажиров в год.

"Платов" стал первым в РФ аэропортовым проектом, который "с нуля" построил частный инвестор. Общий объем финансирования проекта достиг 47 млрд рублей, в том числе объем частных инвестиций - 19 млрд рублей (собственные средства "Реновы", а также привлеченные у Газпромбанка).

[\(Интерфакс\)](#)

ГТЛК обсудила с иностранными инвесторами итоги 2017 года

27 ноября 2017 года в рамках «Дня инвестора» в Лондоне руководство ПАО «ГТЛК» при поддержке инвестиционных банков Renaissance Capital, выступающего эксклюзивным рейтинговым и IR-консультантом ГТЛК, J.P.Morgan и Societe Generale провела серию встреч с представителями крупных иностранных институциональных инвесторов, на которых обсудила итоги деятельности и финансовые результаты компании в 2017 году.

В мероприятиях принимали участие представители акционера ПАО «ГТЛК», министерства транспорта РФ: Министр транспорта Максим Соколов и его заместитель Виктор Олерский. Акционер традиционно поддерживает ГТЛК в общении с инвестиционным сообществом, принимая участие во встречах с инвесторами. Так, руководство Минтранса РФ участвовало в роуд-шоу обоих выпусков еврооблигаций, а также в первом в истории компании «Дне инвестора», проведенном в ноябре 2016 года.

«Привлечение внебюджетных источников финансирования в транспортную отрасль является значимым инструментом в реализации важных и перспективных проектов в нашей стране. Успех размещения еврооблигаций ГТЛК является наглядным подтверждением инвестиционной привлекательности российской транспортной отрасли, в том числе на международном рынке капитала», – отметил Министр транспорта РФ **Максим Соколов**.

«ГТЛК является достаточно крупным эмитентом еврооблигаций и остается на сегодняшний день единственной российской лизинговой компанией, привлекающей финансирование через выпуски еврооблигаций. Мы стараемся выстраивать взаимодействие с крупнейшими международными институциональными инвесторами, следуя лучшим практикам в данной области, и как ответственный эмитент понимаем, что должны быть максимально транспарентны в общении с инвесторами.

Практику проведения «Дня инвестора» мы начали в прошлом году и планируем сделать ее традиционной. Такие встречи способствуют укреплению имиджа ГТЛК на международных рынках капитала, помогают получать качественную обратную связь и реагировать на настроения и пожелания инвесторов при планировании последующих публичных заимствований», – подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

В настоящее время в обращении находятся два выпуска еврооблигаций ПАО «ГТЛК» общим номинальным объемом 1 млрд. долл. США. Дебютный выпуск еврооблигаций компании объемом 500 млн. долл. США с погашением в 2021 году был размещен в июле 2016 года под 5,95% годовых. В мае 2017 года был размещен второй выпуск аналогичного объема, срок обращения составил 7 лет, ставка купона – 5,125% годовых.

В настоящее время ПАО «ГТЛК» имеет долгосрочные международные кредитные рейтинги «BB» (прогноз «стабильный») от Fitch Ratings, «Ba2» (прогноз «стабильный») от Moody's и «BB-» (прогноз «позитивный») от S&P Global Ratings.

[\(ГТЛК\)](#)

Поднят в воздух очередной серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС, построенный ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева"



27 ноября 2017 г. с заводского аэродрома ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева" (входит в состав ПАО "ОАК") поднялся в воздух очередной серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС (бортовой номер RF-31140, серийный номер 305), построенный для Министерства по делам гражданской обороны,



чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, в рамках Государственного контракта от 25 мая 2011 года.

Планируется, что после прохождения программы предъявительских и приемо-сдаточных испытаний, до конца этого года самолет будет передан заказчику для эксплуатации в комплексном Красноярском авиационно-спасательном центре Сибирского регионального центра МЧС России.

[\(ТАНТК им. Г.М. Бериева\)](#)

Рособоронэкспорт развивает систему послепродажного обслуживания вооружения и военной техники

АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) обсудил вопросы модернизации и развития системы обеспечения технической готовности вооружения и военной техники, поставляемых иностранным заказчикам.

Тематика послепродажного обслуживания вооружения и военной техники рассматривалась на заседании секции "Техника и вооружение сухопутных войск" научно-технического совета компании, которое прошло на территории ПАО "Орелтекмаш", входящего в ООО "Корпорация "Проект-техника".

"Современный рынок вооружения и военной техники предъявляет жесткие требования к продукции военного назначения в части поддержки ее технической и боевой готовности в течение всего жизненного цикла. Это выражается в стремлении иностранных заказчиков заключать комплексные контракты, в которых четко определены обязательства поставщика и покупателя по послепродажному обслуживанию закупаемого вооружения и военной техники в течение всего периода эксплуатации. Рособоронэкспорт учитывает эту тенденцию на мировом оружейном рынке и постоянно развивает свои возможности по предлагаемым продуктам и услугам", - заявил заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Игорь Севастьянов.

В последние годы послепродажное обслуживание поставляемой на экспорт продукции военного назначения превратилось в важнейший фактор обеспечения конкурентоспособности, которому стали уделять значительное внимание как инозаказчики, так и поставщики этой продукции. Опыт внешнеторговой деятельности Рособоронэкспорта показывает, что у партнеров компании постоянно растут требования по обеспечению успешной и эффективной эксплуатации вооружения и военной техники.

Кроме того, Рособоронэкспорт заинтересован в повышении привлекательности и эффективности послепродажного обслуживания поставляемой продукции, поскольку отлаженные бизнес-процессы в этой сфере становятся источником стабильных доходов и роста прибыли для предприятий российского оборонно-промышленного комплекса.

"Сегодня мы успешно сотрудничаем в вопросах организации послепродажного обслуживания поставляемой нами продукции с корпорацией "Проект-техника". Это один из глобальных лидеров по разработке и производству решений в области мобильной и стационарной инфраструктуры специального назначения. В рамках концепции комплексного подхода к обеспечению обслуживания



мы уже успешно выполнили и продолжаем выполнять ряд контрактов в Венесуэле, Республике Кипр, Уганде и Объединенных Арабских Эмиратах", - сообщил Игорь Севастьянов.

Также на заседании секции заявлялось о необходимости предприятиям оборонно-промышленного комплекса разработать и в дальнейшем предлагать иностранным заказчикам электронную эксплуатационную документацию и электронные иллюстрированные интерактивные каталоги, наличие которых, в настоящее время, становится обязательным условием при закупке основной номенклатуры имущества.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Росгидромет попал в невыгодные метеоусловия

Отсутствие согласованности между Росгидрометом и ФГУП "Госкорпорация по организации воздушного движения" об условиях закупок метеорологической информации вынудило "Аэрофлот" отказаться от услуг "Авиаметтелекома". Предполагалось, что ФГУП будет закупать у Росгидромета предполетную метеорологическую информацию и включить ее в аэронавигационный сбор, оплачиваемый авиакомпаниями. Но, по данным "Ъ", ведомства до сих пор не могут согласовать объем закупок, который, по оценкам источников "Ъ", может достигать 5 млрд руб., что не устраивает ФГУП. В отсутствие договора с авиаметподразделениями "Аэрофлот" вынужден запрашивать предполетную информацию у диспетчеров, что может отразиться на регулярности рейсов перевозчика.

Как сообщил Росгидромет, "Аэрофлот" с 25 ноября отказался от услуг "Авиаметтелекома Росгидромета" на предоставление метеорологической информации для полетов в аэропортах Москвы и еще в 41 аэропорту РФ.

В заявлении Росгидромета поясняется, что причиной отказа стал февральский приказ Минтранса №34, изменивший порядок возмещения затрат на производство и предоставление метеоинформации для полетов самолетов.

До вступления приказа авиакомпании перечисляли средства Росгидромету за предполетную информацию, а Госкорпорация по организации воздушного движения (ГК по ОрВД) - за данные, передаваемые диспетчерами экипажу во время полета. Но теперь предполетная метеоинформация должна оплачиваться в рамках ставок сбора за аэронавигационное обслуживание и должна возмещаться ГК по ОрВД по специальному контракту. В заявлении Росгидромета отмечается, что "механизм реализации данного приказа до сих пор отсутствует", а от ГК по ОрВД "не поступала информация об оплате услуг по метеообеспечению в период подготовки к полету в рамках сборов за аэронавигационное обслуживание". Поэтому у "Авиаметтелекома Росгидромета" "отсутствуют основания для предоставления метеорологической информации для рейсов "Аэрофлота", говорится в документе. В "Аэрофлоте" отказались от комментариев.

Представитель ГК по ОрВД заявил, что ФГУП уже "информировало отечественные авиакомпании о том, что временно не будет выставять им счета за метеообслуживание на этапе подготовки к полету". ГК также "рекомендовала сохранить действующие договоры с авиаметподразделениями



Росгидромета и иными уполномоченными организациями". Сейчас закупка у Росгидромета предполетной метеорологической информации "находится в стадии подготовки", для ее проведения "определяется нормативная база совместно с вышестоящими федеральными органами". Для согласования с ФАС рассчитывается объем необходимых для проведения закупки средств. Ранее договор о закупке не мог быть заключен из-за отсутствия нормативных документов, но "сейчас эта проблема близка к решению". В ГК отметили, что аэронавигационное обслуживание "непосредственно во время полетов будет всегда предоставляться". При этом, замечают в ГК по ОРВД, эта ситуация не коснулась зарубежных авиакомпаний - "даже в части предоставления предполетной метеоинформации".

Источник "Ъ" в авиаотрасли говорит, что согласование расчетов "затрудняет заявленный Росгидрометом объем затрат" - почти 5 млрд руб. на потребности авиации, что "выглядит несколько завышенной суммой".

Из них около 1 млрд руб. уплачивается по действующему договору между ГК и Росгидрометом. Замруководителя ФАС Александр Редько сообщил "Ъ", что услуга по предоставлению метеоинформации не регулируется антимонопольным органом, а сбор за метеообеспечение исключен из перечня аэропортовых сборов, соответствующие затраты включены в тариф за аэронавигационное обслуживание. Заявления о необходимости пересмотра тарифов за аэронавигационное обслуживание в ФАС не поступало. В то же время ФАС не видит оснований для увеличения платы за услуги по предоставлению метеоинформации, заказываемые на договорной основе, но "может вмешаться при наличии признаков нарушения законодательства о защите конкуренции".

В телеграмме Росавиации об изменении порядка получения метеорологической информации на этапе подготовки экипажей к вылету признается, что работа по этому вопросу "до сих пор не завершена". Но регулятор просит авиакомпании "обратить внимание на организацию надлежащей подготовки экипажей к выполнению полетов". По мнению Росавиации, "поспешное решение руководства "Аэрофлота", не принявшего во внимание рекомендацию Минтранса, может привести к сбоям в регулярности коммерческих воздушных перевозок и снижению уровня безопасности полетов, а также создает риски для страхового обеспечения авиаперевозок. Источник "Ъ", знакомый с ситуацией, поясняет, что Росгидромет предоставил предварительные расчеты за свои услуги только в октябре, поэтому ставки за предоставляемую информацию пока продолжает рассчитывать ФАС.

Собеседник "Ъ" говорит, что после расторжения договора с Росгидрометом "Аэрофлот" начал запрашивать на предполетном этапе метеорологическую информацию у диспетчеров, что "как минимум усложняет соблюдение расписания полетов и затрудняет работу аэропорта".

В июле для решения проблемы соответствующее поручение дал вице-премьер Аркадий Дворкович, курирующий авиатранспортную отрасль. Представитель вице-преьера заверила, что ГК "заключит до конца года договор с Росгидрометом и будет обеспечивать услуги по аэронавигации в полном объеме в соответствии с приказом Минтранса".

[\(Коммерсантъ\)](#)



Единые подходы к медобеспечению полетов будут разработаны для стран СНГ

Единые подходы к медицинскому обеспечению полетов будут разработаны для стран СНГ. Об этом сегодня сообщила журналистам ведущий консультант по авиационной медицине Федерального агентства воздушного транспорта "Росавиация" Елена Колесникова перед заседанием рабочей группы для подготовки предложений по вопросам медицинского и санитарно-эпидемиологического обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации государств СНГ, передает корреспондент БЕЛТА.

"Рабочая группа должна выработать единые подходы к системе медицинского обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации и подготовить единые требования к состоянию здоровья летного состава, диспетчеров, чтобы допустить их к управлению воздушным судном", - сказала Елена Колесникова. В том числе будут составлены единые требования к оказанию медицинской помощи пассажирам. "Надо понимать, какими медицинскими средствами необходимо оснащать воздушное судно, кто и как будет оказывать медицинскую помощь во время полета", - уточнила она.

Елена Колесникова подчеркнула необходимость принятия единых стандартов медицинского и санитарно-эпидемиологического обеспечения полетов для стран СНГ. "Сегодня пилоты стран СНГ мигрируют. Например, многие российские пилоты летают из Беларуси. Поэтому стандарты надо приводить к единому знаменателю, чтобы добиться полного понимания в критериях допуска по состоянию здоровья", - констатировала ведущий консультант. Заседание рабочей группы проходит с 30 ноября по 1 декабря. В обсуждении принимают участие представители Азербайджана, Армении, Беларуси, Молдовы, России, Таджикистана, Казахстана и Кыргызстана, а также Межпарламентской ассамблеи и Исполкома СНГ.

[\(БЕЛТА\)](#)

В ОАК прокомментировали слухи о передаче военного кластера "Ростеху"

Объединенная авиастроительная корпорация не в курсе якобы имеющихся намерений передать военные предприятия ОАК под контроль "Ростеха", заявил РИА Новости в среду первый вице-президент корпорации Александр Туляков.

"Первый раз об этом слышу", - сказал топ-менеджер.

Ранее в некоторых российских СМИ появилась информация, согласно которой в результате реформирования Объединенной авиастроительной корпорации за ОАК останется только гражданский дивизион самолетостроения, в то время как все предприятия военной авиации перейдут под контроль "Ростеха".

[\(РИА Новости\)](#)

Росэлектроника впервые примет участие в ведущей отраслевой выставке «Здравоохранение»

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех впервые примет участие в крупном мероприятии, ориентированном на рынок медицинского оборудования, и представит потенциальным партнерам



специализированные разработки электронной техники. Продукты холдинга будут продемонстрированы на международной выставке «Здравоохранение», которая пройдет 4-8 декабря в московском «Экспоцентре» в рамках форума «Российская неделя здравоохранения».

Посетители выставки смогут ознакомиться с широким рядом изделий предприятий холдинга – от высокотехнологичных комплектующих, до конечных аппаратных комплексов и потребительских товаров.

В частности, московское ПАО «Институт управляющих машин им. И.С. Брука» представит роботизированные узлы и аппараты – бионическую нижнюю конечность, мобильный электроэнцефалограф и трекер движения глаз. Кроме того, ведущий разработчик российской компьютерной техники предложит станцию «Эльбрус-801» для оснащения медицинских информационных систем.

Красноярское АО «НПП «Радиосвязь» представит устройство для стабилизации равновесия человека и восстановления функции ходьбы, а также технологию экзопротезирования челюстно-лицевых деформаций. Кроме того, предприятие продемонстрирует линейку устройств для онкологии – роботизированную систему магнитомеханической хирургии злокачественных опухолей, диагностическую мультиплексную электрохимическую систему, а также лечебные препараты и субстраты.

АО «Московский радиотехнический институт РАН» продемонстрирует электростимулятор головного мозга и системы на основе аппарата экстракорпоральной ударно-волновой терапии заболеваний опорно-двигательного аппарата «Медолит-Т».

Петербургское АО «НИИ телевидения» представит свои разработки устройств для диагностики, в частности, варикозов и глаукомы. А еще одно предприятие из северной столицы – АО «НИИ «Феррит-Домен» – предложит для использования при работе с высокочастотным медицинским оборудованием свои знаменитые радиопоглощающие материалы.

На стенде Росэлектроники будут также представлены аппараты магнито- и магнитосветотерапии и антистрессовый аппарат биоритмостимуляции нижегородского АО «НПП «Полет».

Частные посетители выставки смогут ознакомиться с серией ультразвуковых ингаляторов ростовского АО «Алмаз», в том числе, выполненных для самых маленьких пациентов в виде забавных зверушек.

Кроме того, лидер российской СВЧ-электроники – фрязинское АО «НПП «Исток», представит установку для локальной, региональной и общей ЭМ-гипертермии «Яхта-5».

Объединенная экспозиция холдинга «Росэлектроника» на выставке «Здравоохранение» - Экспоцентр, павильон 2, зал 2, стенд № 22С70. Выставка «Здравоохранение» проводится ежегодно с 1974 года. Мероприятие привлекает около 1 тыс. экспонентов и более 20 тыс. посетителей.

[\(Росэлектроника\)](#)



Развитию авиации на Севере мешают высокие сборы аэропортов

Развитию авиации в Арктической зоне РФ мешают высокие сборы аэропортов и изношенность инфраструктуры аэропортовых комплексов, считает председатель профильного комитета по экономической, инвестиционной и промышленной политике, предпринимательству, туризму и развитию инфраструктуры парламента Якутии Виктор Федоров.

"Мы этим (модернизацией аэропортов) 20 лет не занимались. Как советская власть кончилась, никто этим не занимался. Необходимо сеть аэропортов Якутии реконструировать. У нас дорогие бортовые сборы. Получается, что дорогое обслуживание. Например, в Якутске обслуживание (аэропорта) стоит в два-три раза дороже, чем во "Внуково". Большие сборы мешают развитию авиации и приводят к удорожанию тарифов", - цитирует Федорова ТАСС.

"Нужно, чтобы аэропорты занимались не бизнесом, а стратегическими вопросами обеспечения транспортной доступности населения и безопасности Российской Федерации", - подчеркнул председатель комитета.

По мнению парламентария, для развития малой и сверхмалой авиации в Арктической зоне РФ необходимо использовать опыт северных территорий США и Канады. По данным депутата, транспортная мобильность на воздушном транспорте населения республики в три раза ниже, чем в целом по РФ. В то же время, по словам народного депутата, транспортная мобильность населения Аляски на воздушном транспорте в восемь раз выше, чем во всех других штатах США. "Наши регионы схожи по климатическим условиям, хотя Аляска в два раза меньше по площади. На Аляске 738 тысяч населения, то есть регионы вполне сопоставимы по населению", - сказал парламентарий.

[\(SakhaNews\)](#)

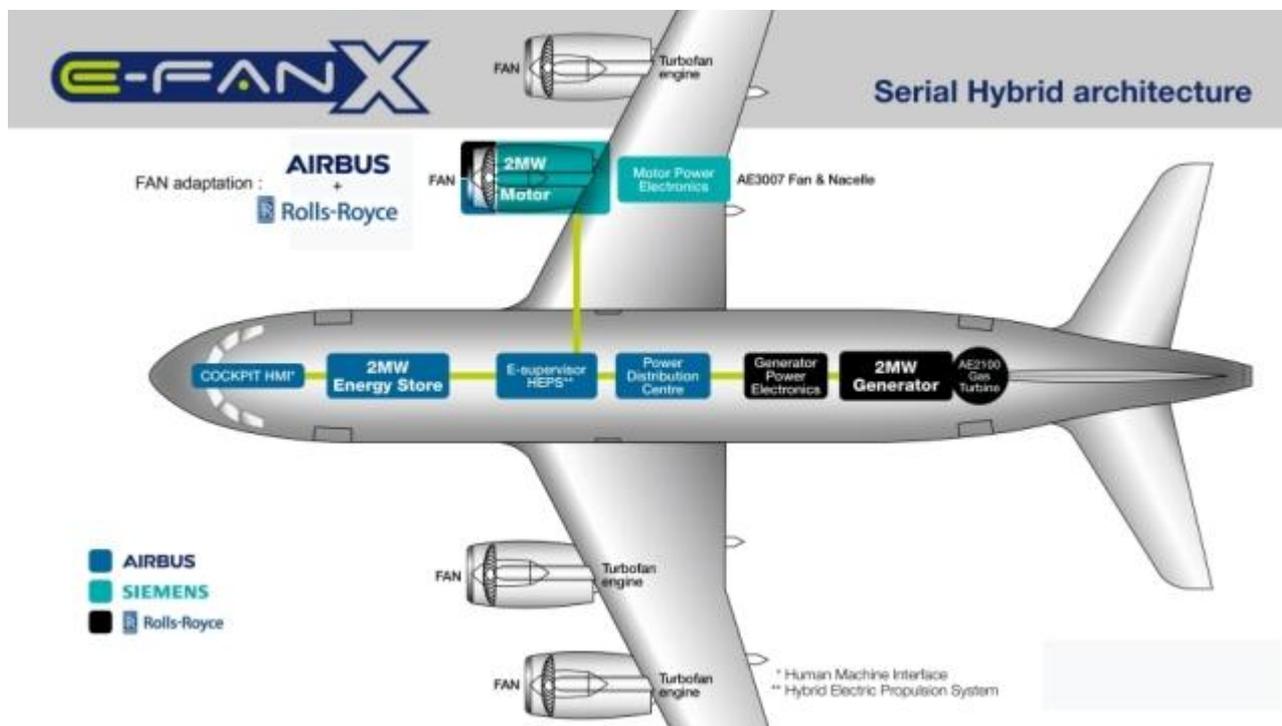
Airbus, Rolls-Royce и Siemens разработают гибридный самолет

Компании Airbus, Rolls-Royce и Siemens взяли за совместную разработку самолета с гибридной силовой установкой E-Fan X, рассчитанного на перевозку от 50 до 100 пасс. Предполагается, что демонстратор технологий поднимется в воздух в 2020 г. после наземных испытаний, сообщили в Airbus и Siemens.

Гибридная силовая установка мощностью 2 мВт будет тестироваться в составе летающей лаборатории на базе четырехмоторного регионального самолета BAe-146. В дальнейшем при условии успешных тестов воздушное судно оснастят еще одним электродвигателем.

В рамках испытаний будет тестироваться влияние на силовую установку высоких температур. Также будет проверяться высотное и скоростное воздействие на электрические системы. Кроме того, предполагается изучить проблемы электромагнитной совместимости и управления электротягой. По итогам испытаний разработчики смогут развить и усовершенствовать технологии, которые позволят быстро прогрессировать в создании гибридных электродвигателей. Программа также нацелена на формирование требований для будущего процесса сертификации электросамолетов параллельно с

обучением нового поколения конструкторов и инженеров, что также позволит приблизить появление пассажирских электросамолетов.



Участвуя в программе E-Fan X, Airbus будет отвечать за общую интеграцию систем, за архитектуру контроля гибридных электродвигателей и батарей, а также за сопряжение с органами управления самолета. Зонай ответственности Rolls-Royce станет турбовальный двигатель и двухмегаваттный генератор, а также силовая электроника. Совместно с Airbus Rolls-Royce станет работать над адаптацией двигателя под существующую гондолу. В свою очередь Siemens предоставит в том числе двухмегаваттные электромоторы, электронные блоки управления, конвертеры постоянного тока и систему распределения мощности.

Сотрудничество будет основываться на кооперации Airbus и Siemens по проекту E-Aircraft Systems House, стартовавшему в 2016 г. и направленному на разработку и совершенствование различных компонентов систем электродвигателей и их наземную демонстрацию на различных режимах мощности. В Airbus подчеркивают, что совместная работа над проектом проложит путь к появлению гибридного узкофюзеляжного пассажирского самолета, который будет безопасным, эффективным и экономичным. Не исключается, что 50–100-местное гибридное региональное ВС введут в эксплуатацию к 2030–2035 гг.

Одной из первоочередных задач для нынешней авиаотрасли является переход на более экологичные виды транспорта, которые будут более эффективны и менее зависимы от ископаемого топлива. Партнеры намерены достичь целей, указанных в стратегии развития авиации, утвержденной Еврокомиссией, согласно которой необходимо снизить к 2050 г. объемы выбросов углекислого газа на 75%, а оксидов азота на 90%. Попутно уровень шума должен быть снижен на 65%, что невозможно при использовании существующих технологий.



Boeing и JetBlue Airways также финансируют стартап Zunum Aero, который сейчас работает над прототипом гибридного самолета для перевозки 12 пасс. (в дальнейшем вместимость ВС планируется увеличить). Недавно компания Siemens также представила прототип двигателя для CityAirbus — летающего такси для использования в городских районах. Кроме того, проект с электродвигателями запущен и американской NASA. Над проектом гибридно-электрической силовой установки и электролетом работают также в Национальном исследовательском центре (НИЦ) "Институт им. Н. Е. Жуковского".

ATO.ru

Новости беспилотной авиации

Британских операторов дронов заставят сдавать экзамен по безопасности полетов

Владельцам дронов в Великобритании в будущем придется сдавать экзамены по безопасности полетов. Такое требование содержится в новых правилах полетов дронов, разработкой которых в настоящее время занимается правительство Великобритании. Согласно сообщению на сайте британского правительства, законопроект будет обнародован весной 2018 года. В том же году новые правила могут вступить в силу.

В настоящее время в Великобритании действует так называемый "кодекс дронов". Это свод правил полетов беспилотников, согласно которому британские операторы обязаны регистрировать и лицензировать аппараты массой более 20 килограммов. Дроны должны выполнять полеты в зоне прямой видимости оператора на высоте не более 120 метров.

Частным беспилотникам с камерами нельзя подлетать к людям, зданиям и автомобилям на расстояние ближе 50 метров. Кроме того, запрещены полеты в радиусе 150 метров от скоплений людей и мест проведения массовых мероприятий. Наконец, дронам нельзя выполнять полеты вблизи аэропортов и хелипортов.

Новые поправки, готовящиеся правительством Великобритании, ужесточат действующие правила. В частности, обязательной станет регистрация дронов массой более 250 граммов. Таким образом под это требование подпадет подавляющее большинство дронов, находящихся в свободной продаже. Для регистрации дрона после его покупки владелец должен будет сперва сдать экзамен на знание правил безопасных полетов.

В новом документе также отмечается, что хотя сегодня в Великобритании и действует "кодекс дронов", он практически не исполняется, а потому операторы часто нарушают требования этих правил. В новых правилах, разрабатываемых британским правительством, полиция получит право без специального судебного разрешения конфисковывать детали дронов или аппараты целиком.

Согласно предварительной версии правил, полиция сможет конфисковывать дроны, если те нарушат границы закрытой зоны, подлетят близко к аэропорту или залетят на территорию тюрьмы. После конфискации дрон может быть использован в качестве доказательства нарушения закона.



По данным британской исследовательской организации UK Airprox Board, в 2016 году в Великобритании был зафиксирован 71 случай опасного сближения пассажирских самолетов с дронами. Опасным сближением в авиации считается сближение самолета с другим самолетом на расстоянии менее 150 метров.

[\(N+1\)](#)

В Екатеринбурге выпустили памятку для операторов дронов

Власти Екатеринбурга выпустили памятку для операторов беспилотных летательных аппаратов. Тем, кто будет запускать дронов без разрешения, грозят штрафы.

Памятка опубликована на официальном портале администрации Екатеринбурга.

«Запрещается: выполнять полеты, включая любые виды маневрирования, которые могут создавать опасности для других; летать над людьми, сооружениями или транспортными средствами; приближаться ближе, чем на 50 метров к людям, сооружениям или транспортным средствам; летать на высотах выше 150 метров над уровнем земли; приближаться к выполняющим полет самолетам и вертолетам», — говорится в памятке.

За запуск дрона без разрешения властей гражданам грозит штраф до пяти тысяч рублей, организациям — до трехсот тысяч рублей.

Как подчеркивают городские власти, ограничения касаются в том числе и дронов, которые используются для фотосъемки или для доставки грузов.

[\(Политсовет\)](#)

Транспортные беспилотные системы – экспертиза Группы «Кронштадт»

Директор центра перспективных исследований Группы «Кронштадт» Владимир Воронов представил продукцию Группы «Кронштадт» в области беспилотных авиационных систем и рассказал о возможностях ее применения для гражданских задач.

Выступление эксперта проходило в рамках прошедшего в Москве V Международного экспортного форума «Сделано в России» на круглом столе «Продвижение гражданской продукции предприятий ОПК».

Участники встречи обсудили широкий спектр вопросов, посвященных готовности предприятий ОПК к экспорту продукции гражданского назначения, существующим и перспективным мерам государственной поддержки экспорта гражданской продукции ОПК, а также мерам финансовой поддержки экспорта гражданской продукции ОПК.

Было отмечено, что в условиях сокращения гособоронзаказа предприятиям ОПК необходимо находить альтернативные рынки сбыта продукции. В своем выступлении Владимир Воронов



рассказал, что одним из перспективных применений БЛА является создание транспортной авиационной беспилотной системы (Т-БАС), над которой «Кронштадт» уже ведет работу. Технологии и компетенции, которыми обладает компания, в сочетании с кооперацией с другими отечественными предприятиями позволят реализовать демонстрационный проект в короткие сроки.

Развертывание такой системы в Арктических и Восточных регионах Российской Федерации позволит повысить их транспортную связанность и обеспечить комфортный уровень жизни населения. Предварительные оценки показывают, что роботизация воздушных грузовых перевозок позволит существенно снизить стоимость летного часа.

Международный экспортный форум, организатором которого выступает Российский экспортный центр (РЭЦ), призван стать площадкой для обсуждения актуальных вопросов экспортной деятельности и выработки практических решений, которые будут способствовать наращиванию поставок российских товаров и услуг за рубеж.

[\(Кронштадт\)](#)

FAA предупреждает: столкновение с дроном опаснее, чем с птицей

Как сообщает Федеральное авиационное агентство США (FAA), многомесячные исследования, проведенные консилиумом из университетских ученых, показали, что столкновения с дронами могут повлечь большие повреждения самолетов, чем столкновения с птицами с аналогичными размерами и массой. Коммерческие воздушные суда рассчитаны на удар птиц массой до 3,63 кг (8 фунтов), а лобовое стекло – до 1,81 кг (4 фунта), однако эти элементы могут быть повреждены дроном с такой же массой.

Беспилотники построены в основном из твердых, прочных материалов, в то время как птицы состоят в основном из воды – утверждают ученые. Ими были проведены тесты, опирающиеся на компьютерное моделирование с дополнительными данными, полученными исследованием используемых в авиации материалов и компонентов.

Представляют собой опасность также литиевые аккумуляторы, применяемые в дронах. При ударе на большой скорости такой аккумулятор подвергается полному разрушению, но при низкой, например, при взлете и посадке, батарея может пробить оболочку и оказаться внутри фюзеляжа, вызывая пожар. Консилиум ученых планирует продолжить тесты до 2021 года и проверить последствия столкновений БПЛА с самолетами авиации общего назначения, вертолетами и турбовинтовыми двигателями.

[\(AircargoNews.ru\)](#)