



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Премьера нового российского легкого вертолета состоится на HeliRussia 2018
- В Ростове началось производство новых вертолетов Ми-28УБ
- «Ростех» передаст Минобороны первый транспортно-десантный вертолет Ми-38Т до конца года
- Росавиация подтвердила возможность эксплуатации Ка-226Т в условиях высоких температур

Новости вертолетной индустрии в России

- «РВС» продолжают успешную эксплуатацию вертолетов «Ансат»
- Правительство ищет подрядчика на оказание услуг санавиации
- Партия вертолетов Ка-52 вошла в состав нового полка армейской авиации ЗВО
- Вертолет на полозьях для спуска со снежных гор опробовали в эти выходные под Вологодой
- На территории Верхневолжья будет развиваться санитарная авиация
- «Вся Уфа» побывала в Центре по производству двигателей для вертолетов
- Томская область войдет в проект развития службы санавиации России
- Как будут работать отделения санавиации станций скорой помощи
- Зауралье планирует закупить новые вертолеты для санавиации
- Развитие санитарной авиации в Кировской области
- Два Ка-52 "Аллигатор" поступили в авиаполк на Кубани
- АО «Русские Вертолетные Системы» получили очередной вертолет «Ансат»
- «Вертолеты России» передали первый в 2018 году медицинский Ансат
- На КВЗ открылось новейшее гальваническое производство
- Рустам Минниханов и Андрей Богинский наградили работников КВЗ
- Около 17 млрд рублей будет вложено в строительство вертолетного комплекса в Батайске
- Новосибирский авиаремонтный завод снизил выручку на 10%

Новости вертолетной индустрии в мире

- Sikorsky продал 300-й вертолет модели S-92
- Индия ведёт переговоры о закупке вертолетов Ми-17 и фрегатов проекта 11356
- Вертолеты Airbus вытесняют американские модели из Армии США
- Американцы приступили к испытаниям нового скоростного вертолета
- Афганистан напомнил, что Россия «могла бы поставить вертолеты бесплатно»
- Убийца электроники: Ми-8 с системой «Рычаг-АВ» впервые замечен в Сирии

Новости аэрокосмической промышленности

- НПЦ газотурбостроения "Салют" в 2017 году получил чистую прибыль в размере 10 млрд рублей



- ivi и МАИ будут совместно готовить IT-кадры
- "Авиасалон" развивает сотрудничество с Республикой Татарстан
- Строительство в обход МАК приводит к периодическим «баталиям»
- Собран четвертый самолет-амфибия Бе-200ЧС для МЧС
- Учебный центр Flight Safety
- Мантуров заявил о возможности минимального участия РФ в авиасалоне в Фарнборо
- В правительство внесен проект указа о вхождении ОАК в «Ростех»
- Новый самолет Т-500 от калужской "Технологии" прошел летные испытания
- Путин поддерживает развитие санитарной авиации, но призывает использовать ее эффективно
- «Летающий трактор» Т-500: российский самолет решает амбициозную задачу

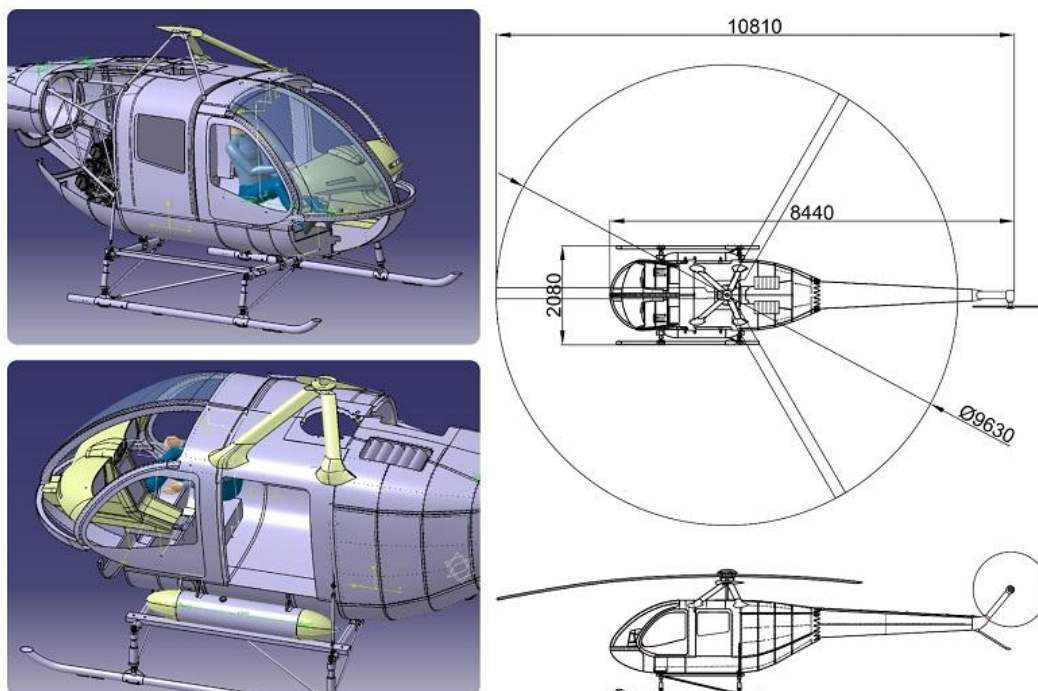
Новости беспилотной авиации

- В Новой Зеландии тестируют беспилотное летающее такси
- Аэропорты осваивают технику борьбы с дронами
- Аэронавигационный план может стать угрозой национальной безопасности России
- Конструктор рассказал об испытаниях беспилотника сопровождения "Сириус"

Новости вертолетных программ

Премьера нового российского легкого вертолета состоится на HeliRussia 2018

Проходящая в мае, выставка HeliRussia ежегодно радует посетителей показом интересных и смелых новинок из области вертолетной индустрии. Не станет исключением и мероприятие этого года: одна из интересных премьер – новый отечественный легкий однодвигательный вертолет «Касатка 505». Его разработку ведет российская компания AGAN AIRCRAFT GROUP, а в основу конструкции включена несущая схема и набор агрегатов военного спасательного вертолета Sikorsky S-52, представленного ещё в середине прошлого века.



Многоцелевой вертолет «Касатка 505» способен вместить четырех человек вместе с пилотом и предполагается к использованию в авиации общего назначения. Несмотря на свой возраст, конструкция Sikorsky S-52 остается удачной для вертолетов этого класса, а в «Касатке 505» она дополнена новым цельнометаллическим фюзеляжем балочно-стрингерной конструкции, современной авионикой и ползковым шасси. Вертолет планируется производить с применением самых современными технологий.

«Касатка 505» оснащается двигателем Lycoming O-540 и трехлопастным несущим винтом с демпферным механизмом. В своем классе его выгодно отличает высокая грузоподъемность и просторный салон. Дополнительную надежность конструкции «Касатки 505» дает проверенная несущая система вертолета S-52, который был испытан в самых суровых условиях, эксплуатируясь вооруженными силами США.

Увидеть опытный образец вертолета «Касатка 505» и узнать о ходе развития его программы можно будет на стенде компании AGAN AIRCRAFT GROUP на выставке HeliRussia 2018. Также компания продемонстрирует вертолет CH-77 Ranabot. Эта модель была впервые поднята в воздух в России совсем недавно – в ноябре 2017 года. CH-77 Ranabot – легкий двухместный вертолет итальянского производителя Heli-Sport, который идеально подходит для частного использования и обучению пилотированию.

11-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018 будет проходить с 24 по 26 мая в МВЦ «Крокус Экспо» в Москве.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

В Ростове началось производство новых вертолетов Ми-28УБ

В Ростове-на-Дону началось производство второй партии для Минобороны РФ учебно-боевых вертолетов Ми-28УБ. Первая партия машин с двойным управлением была поставлена в Центр боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в ноябре прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба Министерства обороны России.



Всего в Тверскую область после комплекса испытаний на земле и в воздухе отправились две машины Ми-28УБ. Они предназначены для обучения и подготовки пилотов ударного вертолета Ми-28Н "Ночной охотник".

"Главное отличие Ми-28УБ от своего предшественника - двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. В боевых условиях, в случае возникновения нештатной ситуации, управление машиной может взять на себя второй член экипажа", - говорится в официальном сообщении военного ведомства.

Поскольку машина предназначена для подготовки вертолетчиков, то в ней установлен "пульт имитации отказов". Он позволяет моделировать отказ различного оборудования в полете и таким образом тренировать летчиков для действий в кризисной ситуации. Другим отличием Ми-28УБ стала расширенная кабина, что повлекло улучшение обзора с рабочего места летчика-оператора.

Кстати, просторные кабины и дублирующее управление оборудование будут установлены на новых вертолетах Ми-28НМ, которые прошли глубокую модернизацию с учетом опыта боевых действий в Сирии и Ираке. Кроме того, у нового "Ночного охотника" будет модифицирован фюзеляж,



модернизированы двигатели, бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования и обзорно-прицельная система. Вертолет также получит аппаратуру связи с беспилотными летательными аппаратами.

[\(Российская газета\)](#)

«Ростех» передаст минобороны первый транспортно-десантный вертолет Ми-38Т до конца года

Холдинг «Вертолеты России», входящий в Госкорпорацию «Ростех», и представители минобороны России приступят к совместным испытаниям первого серийного вертолета Ми-38Т во II квартале 2018 года. По итогам испытаний, транспортно-десантный вертолет Ми-38Т будет передан министерству обороны в IV квартале 2018 года.

В настоящий момент на Казанском вертолетном заводе (КВЗ) идет агрегатная сборка первого серийного вертолета Ми-38Т. Данная модификация имеет существенные отличия от базовой сертифицированной модели Ми-38. Так, все агрегаты и комплектующие в Ми-38Т — российского производства, предусмотрена установка средств связи для военных нужд и дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета.

«Ми-38Т — это современный транспортно-десантный вертолет, который может применяться как для перевозки личного состава, так и для доставки грузов. Гражданская модификация может быть использована в качестве поисково-спасательного вертолета, а также для полетов над водной поверхностью. У этой машины большой потенциал и множество сфер применения», — сообщили в аппарате авиационного кластера Госкорпорации «Ростех».

Вертолет оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117 В отечественного производства и интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях. На машине используются композитные материалы, в том числе в несущем и хвостовом винтах. Ми-38Т имеет высокую степень автоматизации: пилотажно-навигационный комплекс позволяет выполнять в автоматическом режиме полет по маршруту и заход на посадку, стабилизацию на любом режиме полета, а также висение. Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 обеспечивает экипаж информацией в объеме и качестве, обеспечивающем высокий уровень безопасности выполнения полетов.

«В этом году мы ожидаем начала опытной эксплуатации Ми-38Т в ВКС России. К вертолету проявляют интерес как российские, так и зарубежные коммерческие эксплуатанты, которые часто испытывают необходимость в повышенной грузоподъемности, дальности полета и энерговооруженности. Требования военных к технике всегда более высокие, и их отзывы по результатам совместных испытаний и дальнейшего применения Ми-38Т помогут понять, в каком направлении проводить модернизацию вертолета», — заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

Росавиация подтвердила возможность эксплуатации Ка-226Т в условиях высоких температур

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало холдингу "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) дополнение к сертификату типа вертолета Ка-226Т, разрешающее эксплуатацию в экстремально высоких температурах окружающего воздуха. Документ позволит начать коммерческие поставки вертолета в страны с жарким климатом.



Выданный Росавиацией сертификат стал итогом испытаний, которые специалисты холдинга и иранской компании Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) провели в Иране в сентябре 2017 года. Их целью было подтверждение возможности эксплуатации вертолета при температуре окружающего воздуха до +50 градусов по Цельсию.

"Потенциальные эксплуатанты Ка-226Т уже имели шанс ознакомиться с его возможностями на конференции, которую мы проводили по итогам испытаний в Иране осенью прошлого года. Безусловно, документальное подтверждение станет дополнительным аргументом в наших переговорах с компаниями, проявляющими интерес к приобретению этих вертолетов", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны и способен перевозить до 1 тонны полезной нагрузки. Основной отличительной особенностью вертолета является модульность его конструкции – на Ка-226Т легко устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до 6 человек, или модули, оснащенные специальным оборудованием. Вертолет обладает высокими летно-техническими характеристиками. Например, за счет более мощных (по сравнению с версией Ка-226А) двигателей на 20% выросла энерговооруженность Ка-226Т, а практический потолок составляет 7300 м – один из лучших в классе легких вертолетов.

Вертолет оснащен современным комплексом авионики и специальной аварийстойкой топливной системой. Максимальная скороподъемность 10 м/с, экологичность и низкая шумность полета, высокая маневренность позволяют эксплуатировать Ка-226Т в различных климатических и рельефных условиях, в том числе над городами в условиях плотной застройки. Ка-226Т незаменим при нестабильной атмосфере и сильных ветрах в степной местности. Вертолёт может эксплуатироваться в разном климате при резких температурных перепадах, а также в условиях, когда существует вероятность обледенения. Все это делает вертолет одним из лучших в своем классе.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

«РВС» продолжают успешную эксплуатацию вертолётов «Ансат»

Компания Helimed, структурное подразделение компании ЗАО "Русские вертолетные системы" (РВС), с 2017 года на регулярной основе осуществляет работы по оказанию медицинской помощи в Волгоградской, Псковской и Курганской областях в рамках приоритетного проекта "Развитие санитарной авиации". Специализированная авиационная служба является крупнейшим гражданским эксплуатантом вертолётов типа "Ансат" со встроенным медицинским модулем. По итогам восьми месяцев специалисты Helimed эвакуировали в общей сумме более 400 пациентов. Об итогах работы за год и опыте эксплуатации "Ансатов" "АвиаПорту" рассказали в "РВС".



История вопроса

Напомним, в 2016 году президиум Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию утвердил проект "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации" (короткое название проекта -



"Развитие санитарной авиации"). В рамках утверждённой программы было выделено 3,3 млрд рублей бюджетных средств, которые распределили по 34 регионам. В этом же году холдинг "Вертолеты России" представил гражданскую версию вертолётa "Ансат", оснащённую медицинским модулем, и один из первых серийных вертолётов был передан компании "Русские вертолетные системы". Таким образом, появление на рынке специализированной машины, а также соответствующего государственного проекта, стало драйвером для создания специализированного подразделения "Русских вертолетных систем" - Helimed, которое сегодня является пилотным гражданским эксплуатантом "Ансатов".

ЗАО "Русские вертолетные системы" было основано в 2006 году как специализированное вертолётное предприятие, обладающее собственным парком воздушных судов. В "РВС" рассказали, что при создании компании использовался как отечественный, так и зарубежный опыт - была учтена специфика работы российской и советской санавиации, а также проанализированы принципы работы американских и европейских операторов. Наибольший интерес в период создания компании представляла экономическая сторона вопроса: уделялось внимание схемам взаимодействия операторов и лизинговых компаний, механизмам координации работы со страховыми компаниями, подробно рассматривались вопросы сотрудничества между операторами санавиации и экстренными, наземными, а также диспетчерскими службами.

Взяв за основу опыт иностранных коллег и наработки в области санавиации, которые были сделаны в СССР, на российском авиационном рынке была создана уникальная компания полного цикла, способная сегодня выполнять широкий круг задач, начиная от создания концепции работы оператора, проектирования и строительства наземной инфраструктуры и заканчивая обучением лётно-технического персонала, а также, при необходимости, оказания медицинской помощи. В частности, сегодня авиа-медицинское подразделение Helimed выполняет санитарные миссии в Псковской, Волгоградской и Курганской областях. Ожидается, что в 2018 году количество регионов присутствия компании значительно увеличится. В РВС отметили, что главное преимущество проекта Helimed заключается в плотном взаимодействии с профессиональным сообществом, регулирующими и правоохранительными органами, а также региональными и федеральными органами власти на постоянной основе. Также компания активно сотрудничает с ведущими лечебными учреждениями и медицинскими компаниями.

Ансат - полет нормальный

На первом этапе создания службы Helimed базовым воздушным судном была выбрана гражданская версия вертолётa "Ансат". В РВС объяснили, что решение было обусловлено способностью машины работать в сложных климатических условиях, а также выгодными экономическими показателями и возможностью плотного взаимодействия между "Русскими вертолетными системами", разработчиками и производителями вертолётa и медицинского модуля.

Сейчас парк воздушных судов компании представлен пятью вертолётami данного типа, четыре из которых оснащены современным медицинским модулем производства "Казанского агрегатного завода", ещё один борт - в VIP исполнении. В компании ожидают, что в 2018 году ещё как минимум шесть "Ансатов" пополнят парк "РВС". Напомним, что согласно договору, заключённому в декабре



2017 года, в 2018 году "Вертолеты России" передадут Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) ещё 31 машину для нужд санавиации. Таким образом, уже в 2018 году парк "Ансатов" в "РВС" достигнет 11 машин.

С 1 июня 2017 по 21 декабря 2017 года суммарно по трём регионам вертолёт "Ансат" совершили 410 вылетов для эвакуации пациентов. Общий налёт по всем вертолётам РВС за прошедший период составил 835 часов, время дежурства - 10 124 часа. Так, в Волгоградской области за аналогичный период медицинские вертолёты компании за 4 764 часа дежурств доставили 197 пациентов в различные лечебные учреждения. Налёт на "Анасатах" составил 381 час. В Курганской области, где Helimed оказывает услуги санитарной авиации с августа 2017 года, специализированные машины эвакуировали 171 пациента, а также провели четыре консультации на месте. Общий налёт вертолётов составил почти 340 часов, время дежурства - свыше 4 150 часов. В Псковской области с 23 сентября по 21 декабря 2017 года медицинские вертолёты "РВС" оказали скорую помощь 42 пострадавшим. Налёт по всему парку ВС компании в регионе составил почти 114 часов, дежурства проводились свыше 1 210 часов. В "РВС" рассказали, что чаще всего за помощью обращались пациенты с инсультами, инфарктами в "тяжёлом состоянии". Кроме того, за отчётный период был зафиксированы случаи перевозки пациентов из одного лечебного заведения в другое.

Представители компании подчеркнули, что все заявленные производителем лётно-технические характеристики "Ансата" были подтверждены за время эксплуатации. "Все вертолёты "Ансат", поставляемые РВС для выполнения медицинских полётов - абсолютно новые машины. Они прекрасно ведут себя и днём, и ночью. Отдельно стоит отметить то, что "Ансат" эффективно выполняет поставленные задачи в самых разных климатических условиях", - отметили в РВС.

Медицинский модуль, которым оснащены вертолёты "Ансат", предназначен для применения в качестве средства обеспечения медицинской эвакуации одного носилочного пострадавшего "крайне тяжёлой" и "тяжёлой" степени тяжести состояния, непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма. Модули комплектуются аппаратами интенсивной вентиляции лёгких (не только стационарными, но и портативными), системами мониторинга и дефибриляции, инфузионными насосами, аспираторами, укладками врачей скорой медицинской помощи. Сейчас РВС прорабатывается вопрос о дополнении медицинского модуля специальными кувезами - "инкубаторами" для новорождённых и недоношенных детей.

Подготовка кадров

С появлением на российском рынке вертолётной техники новой современной машины возникла необходимость в специализированных кадрах, способных управлять данным типом ВС. "РВС" является единственной гражданской компанией в России, осуществляющей подготовку лётно-технического состава для вертолёт "Ансат" на базе собственного авиационного учебного центра компании (АУЦ). На сегодняшний день центр является единственным сертифицированным учебным заведением по подготовке пилотов на данный тип вертолёт. Обучение в АУЦ проводится по утверждённой Росавиацией программе, в рамках которой курсанты проходят полный теоретический курс, тренажёрную и лётную подготовку. После окончания курса все специалисты стажировались, а



затем получают свидетельства, соответствующие Федеральным авиационным правилам. В РВС заявили, что за время работы АУЦ было подготовлено 26 специалистов инженерно-технического состава и 36 командиров для вертолётов "Ансат".

Взаимодействие с регионами

В РВС "АвиаПорту" также рассказали, как и на каком уровне в регионах присутствия компании реализуется программа санавиации. В трёх областях предприятие представлено в виде обособленных подразделений, каждое из которых возглавляет региональный директор. В его обязанности входит взаимодействие с региональными учреждениями, в том числе с местными центрами медицины катастроф и лечебными учреждениями. Для более оперативной и централизованной работы, в регионах были созданы производственные диспетчерские службы (ПДСП), чьей задачей является максимально быстрая организация вылета вертолёта к пострадавшему.

При поступлении запроса от диспетчера "Центра медицины катастроф" (ЦМК) подразделение РВС оценивает погодную обстановку и принимает решение о вылете. В свою очередь, диспетчерские службы аэропортов обеспечивают подразделения актуальной информацией о воздушной обстановке в районе выполнения задач. Как отметил в РВС, в сутки в среднем производится два вылета, однако в отдельные дни их количество может достигать до пяти. Благодаря успешной кооперации между всеми задействованными службами, в регионах процедура согласования полёта вертолётов с пометкой "MEDEVAC" проходит в течение 5 минут.

Что касается наземной инфраструктуры, всего в 2017 году "Русские вертолетные системы" оборудовали в регионах 70 вертолётных площадок для обеспечения нужд системы здравоохранения. Кроме того, в Волгоградской и Псковской областях были построены два центра постоянного базирования, оснащённые современным светотехническим оборудованием, позволяющим осуществлять ночные старты и посадки, а также оперативное техническое обслуживание вертолётной техники.

Как ранее сообщал "АвиаПорт", в феврале 2018 года в Курганской области открылся вертолётный центр оперативной медицины. Он расположен в непосредственной близости к Курганскому областному центру медицины катастроф и оборудован сертифицированной вертолётной площадкой для вертолётов массой до 6,5 тонн, ангаром, позволяющим проводить техническое обслуживание вертолётов данного типа, а также светосигнальным оборудованием, благодаря чему услуги санавиации могут оказываться в круглосуточном режиме.

Совместно с компанией "Авиасервис" в регионах присутствия "Русские вертолетные системы" организовали система топливообеспечения. Сейчас в каждом регионе функционируют по 3-5 топливозаправочных комплексов. Специалисты компании ежедневно проверяют качество топлива и обеспечивают сохранность качества продукта согласно требованиям.

В планах компании создание специализированных хабов санитарной авиации для оптимизации использования вертолётной техники, медоборудования, топливной инфраструктуры, а также с целью повышения эффективности координации работы региональной санавиации.

[\(АвиаПорт\)](#)

Правительство ищет подрядчика на оказание услуг санавиации

22 марта состоится аукцион на оказание услуг по программе санавиации. На торгах будет разыгран госконтракт на сумму 61,7 млн рублей. Представители отрасли отмечают сокращение расходов на эти цели.

Формально контракт предполагает предоставление основного и резервного вертолетов с апреля по декабрь текущего года. Но президент авиакомпании "Вяткаавиа" Олег Кочкин пояснил корреспонденту "Навигатора", что контракт на 61,7 млн рублей рассчитан фактически на пять месяцев.



Он также подтвердил, что "Вяткаавиа" планирует продолжить сотрудничество с региональным правительством в сфере санавиации и примет участие в объявленном конкурсе.

- В текущем году частота полетов по программе санавиации несколько уменьшилась. Если в прошлом году на эти цели было выделено около 188 млн рублей, то в текущем году планируется направить лишь 148 млн рублей,- отметил Олег Кочкин.

Впрочем, пока сохраняется риск того, что область вообще может "выпасть" из федеральной программы. С июля по требованию минздрава РФ авиаторы должны будут заменить старый

резервный Ми-2 (если в аукционе победит "Вяткаавиа") новым вертолетом легкого класса. Однако производственный план по вертолетам "Ансат" предполагает выпуск в текущем году всего 12 машин, 9 из которых уже закреплены за другими авиакомпаниями.

[\(Навигатор-Киров\)](#)

Партия вертолетов Ка-52 вошла в состав нового полка армейской авиации ЗВО

Два звена новых боевых вертолетов Ка-52 "Аллигатор" поступили в состав сформированного в декабре прошлого года вертолетного полка ЗВО, дислоцированного в Смоленской области.

Боевые машины с Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" были переброшены в Псков военно-транспортной авиацией в разобранном виде, где специалисты произвели их окончательную сборку. После этого вертолеты уже своим ходом совершили перелет к месту постоянной дислокации.

На этой неделе экипажи, которые прошли специальную переподготовку в центре переучивания летного состава армейской авиации, расположенного в Тверской области, совершили первые учебные полеты на новых Ка-52, сообщает пресс-служба Западного военного округа.

[\(ЦАМТО\)](#)

Вертолет на полозьях для спуска со снежных гор опробовали в эти выходные под Вологдой

Аппарат построили сотрудники ВИПЭ ФСИН России. На необычной технике молодые люди выиграли конкурс «Нарядись и прокатись».



Для участия в испытании требовалось создать свой собственный агрегат, который может быстро съехать со снежной горы. Всего на конкурс приехали более 40 участников на самых разных устройствах.



Инженеры ВИПЭ установили на свой вертолет рулевое управление и тормоза, а также приборы навигации, измерения скорости ветра.

«Мы каждый день что-то придумываем и конструируем, в коллективе нас даже прозвали Винтиком и Шпунтиком за страсть к инженерии. Месяца не прошло с того момента, как мы стали победителями конкурса необычных транспортных средств в номинации «Самый скоростной спуск» в Вологодском районе со своим «самолетом». Разумеется, мы не могли упустить возможность блеснуть своими идеями в области построения необычных санок и в этот раз», – рассказывают создатели самолета Андрей Глазов и Павел Швецов. Для выступления на конкурсе жена Андрея Глазова сшила для молодых людей яркие костюмы.

Необычная машина при разгоне набрала скорость не меньше 30 метров в секунду, уверяют специалисты. Зрители выход инженеров из ВИПЭ сопроводили бурными аплодисментами.

[\(Вологда.рф\)](#)

На территории Верхневолжья будет развиваться санитарная авиация

На территории Верхневолжья будет развиваться санитарная авиация. Сообщается, что на данный момент на вооружении службы два вертолётa. Также в регионе планируется оборудовать около 20 новых вертолётных площадок.

Напомним, еще с прошлого года в регионе развивается проект «Мобильное здравоохранение». В прошлом году мобильные бригады медиков приняли в муниципальных образованиях более 8 тысяч человек. Уже в этом марта специалисты бригад будут работать в 17 муниципалитетах, график приемов можно посмотреть на сайте регионального Министерства здравоохранения.

Отметим, что в области также проходит модернизация центральных больниц, проходит и их оборудование. Самые главные направления — это замена лифтов, устройство пандусов, модернизация автопарка, приобретение высокотехнологичной медицинской техники. В 2017 году проведён капитальный ремонт 107 объектов здравоохранения.

[\(Tver.fm\)](#)

«Вся Уфа» побывала в Центре по производству двигателей для вертолетов

Россия отказалась от вертолетных двигателей из Украины. Их производством теперь занимается Уфимское моторостроительное производственное объединение. Центр по изготовлению узлов для летательных аппаратов построили в рамках целевой федеральной программы импортозамещения. На производстве побывала и наша съемочная группа.

Высокая точность и сноровка – именно эти качества сотрудников важны при изготовлении деталей для двигателя ВК- 2500, предназначенных для вертолетов типа "Ми" и "Ка". От качества элементов турбины зависит работа летательных аппаратов. Особую роль в производстве играет высокотехнологичное оборудование.



«Каждая деталь проходит цикл обработки, в данном случае после обработки корпуса он уходит в сварочный цех, где будет собираться далее», - говорит заместитель начальника центра по производству "ДОК - УМПО" Дмитрий Ерехов.

Таких высокотехнологичных станков в цехе более 50. А над полным циклом производства деталей для двигателя вертолета работает порядка 70 сотрудников. Начиная с выполнения чертежей и завершая обработкой изделия.

«При реализации данного проекта предусмотрено выполнение в этом году 250 моторокомплектов с учетом использования производственно-технического центра. Что вкуче позволяет говорить о выполнении программы импортозамещения по данному типу изделия», - комментирует начальник производственно-технологического центра №185 "ОДК - УМПО" Игорь Новиков.

Современный производственно-технологический центр разместился в корпусе, который был возведен еще в 1970 году. Тогда здесь располагался Уфимский завод автомобильных моторов. В 2006 производство было ликвидировано, а помещение стало пустовать. Кардинально все изменилось в прошлом году.

«С целью обеспечения реализации импортозамещения принято решение о включении данного проекта в федеральную целевую программу. Были выделены государственные средства в районе 2 миллиардов рублей. В этом корпусе были проведены исследования, которые подтвердили, что он в надлежащем состоянии и можно производить реконструкцию данного корпуса», - рассказывает начальник производственно-технологического центра №185 "ОДК - УМПО" Игорь Новиков.

При реконструкции производственного центра были соблюдены все современные требования санитарных и строительных норм и правил. Это позволило создать комфортные условия для сотрудников, а также обеспечить энергоэффективность здания. В УМПО данный отдел не будет единственным. В будущем планируется расширить производство и построить еще три центра подобных этому.

Это в свою очередь позволит создать дополнительные рабочие места. В общей сложности над изготовлением деталей для двигателя вертолетов будут работать порядка 700 сотрудников.

[\(Вся Уфа\)](#)

Томская область войдет в проект развития службы санавиации России

Замминистра здравоохранения РФ Татьяна Яковлева и губернатор Сергей Жвачкин во вторник оправили команду врачей автополиклиники в рейс по отдаленным селам Томской области; по словам замминистра, проект «Маршрут здоровья» будет тиражироваться в других регионах РФ, а Томская область войдет в пилотный проект развития национальной службы санавиации.

Ранее сообщалось, что проект «Маршрут здоровья» – аналог «Плавучей поликлиники» и также нацелен на оказание медпомощи жителям отдаленных и труднодоступных населенных пунктов



Томской области. Впервые медики отправились в рейс в 2017 году и за пять месяцев обследовали 9 тысяч человек в 100 населенных пунктах. «Маршрут здоровья» вошел в проект Всероссийской стратегии здорового образа жизни.

Во вторник Жвачкин и Яковлева, которая находится в Томской области с рабочим визитом, дали старт проекту «Маршрут здоровья» в 2018 году. Медики побывают в семи районах: Асиновском, Томском, Кривошеинском, Колпашевском, Шегарском, Первомайском, Парабельском и в городе Кедровый. Первая его точка – село Минаевка Асиновского района.

«Такую практику (плавучие поликлиники и автополиклиники) нужно по всей России практиковать... Кроме того, что у вас будут плавучие поликлиники, поезда здоровья, должна быть еще и санавиация... Уже готов проект постановления правительства по развитию национальной службы санавиации. И в этот пилотный проект, конечно, в первую очередь войдет Томская область», – сказала Яковлева.

Со своей стороны глава Томской области отметил, что «Маршрут здоровья» отправляется в отдаленные села уже во второй раз. Автомаршрут был создан по просьбе жителей населенных пунктов, расположенных вдали от Оби, которые не могут воспользоваться услугами «Плавучей поликлиники».

«Как эту задачу решить? Автоматически родилась идея создать «Маршрут здоровья», который в прошлом году уже себя зарекомендовал. Мы слышали цифры, сколько было принято пациентов. Поэтому сегодня, как мы и говорили, это уже стало хорошей традицией для региона», – добавил губернатор.

[\(РИА Томск\)](#)

Как будут работать отделения санавиации станций скорой помощи

Минздрав России подготовил проект поправок к Порядку оказания скорой медпомощи по процедуре санитарно-авиационной эвакуации. Согласно предложениям министерства, если нужно эвакуировать пациента самолетом с места происшествия или места нахождения (то есть вне медицинской организации), то соответствующее решение принимает старший бригады скорой помощи. Он сообщает об этом старшему врачу станции (отделения) скорой медпомощи, который связывается со старшим врачом отделения санитарной авиации. Эвакуация проводится вертолетом или самолетом с медицинским модулем, а готовность воздушного судна к полету не должна превышать одного часа летом, и двух часов – в холодный период года.

Кроме того, проект поправок содержит Правила деятельности отделения санитарно-авиационной эвакуации центра медицины катастроф (станции скорой медпомощи). Функциями такого отделения являются, в том числе, эвакуация пациентов всеми видами транспорта и экстренная доставка медработников, лекарств, медизделий, препаратов крови и (или) ее компонентов, расходных материалов и других медицинских грузов к месту ЧС или в медицинскую организацию. В отделении будут работать врачи самых разных специальностей, фельдшер, медсестра, медицинский дезинфектор и, конечно, водитель.

Врачи скорой медицинской помощи такого отделения получают, согласно проекту, дополнительные функции:

- организация и проведение дистанционных консилиумов;
- взаимодействие с оператором, предоставляющим транспортные услуги, в том числе авиационные;
- взаимодействие с экстренными оперативными службами, в том числе службой пожарной охраны, службой реагирования в чрезвычайных ситуациях, полицией, аварийной службой газовой сети, службой «Антитеррор».

Кроме того, проект поправок предлагает распространить правила медицинской эвакуации и на ФГУ. ([Гарант.ру](#))

Зауралье планирует закупить новые вертолеты для санавиации

В Курганской области региональные власти не исключают возможности увеличения количества вертолетов для медицинской авиации. Об этом сообщил губернатор Алексей Кокорин на встрече с командой «Молодежка ОНФ» 13 марта.

Глава региона отметил, что в последнее время медицинская авиация в области используется эффективно. На территории Зауралья уже оборудовано 17 вертолетных площадок. Власти планируют построить такие площадки во всех районах и увеличить количество вертолетов.

«За этим будущее, я считаю. Когда задают вопрос, а эффективно ли это с точки зрения бюджетных вложений, то отвечаю: даже спасение одной жизни никакими деньгами не соизмеримо. Мы и дальше будем продолжать, чтобы у каждого муниципального образования была возможность доставить больного на первом этапе с районных больниц до областных и клинических учреждений, где могут оказать более высокотехнологичную медицинскую помощь. Может, через некоторое время и количество вертолетов будет увеличено», — сообщил губернатор.

([Вечерние Ведомости](#))

Развитие санитарной авиации в Кировской области



Кировская область занимает 4 место в рейтинге регионов по итогам развития санитарной авиации. Всего за период реализации проекта было совершено около шестисот вылетов. И финансирование системы здравоохранения будет увеличиваться, об этом сообщил Президент России Владимир Путин в ежегодном Послании Федеральному Собранию.

В областную больницу доставлен пациент с инсультом из самого северного района - Лузского, и практически сразу вертолет отправится на юг - в Вятские Поляны. Сейчас благодаря созданию в регионе Единой службы скорой



помощи и санитарной авиации медицинская эвакуация стала оперативнее и доступнее.

Александр Скачков, пациент (Уржумский район):

"Я поступил сюда 26 февраля с диагнозом обширный инфаркт, я плохо помню начало, меня привезли на вертолете, не знаю, день был или ночь, сегодня уже 12 марта, нахожусь на лечении".

Талгат Нигаматуллин, пациент Вятскополянский район:

"Большое спасибо авиации, за то, что оперативно работает, все спокойно, нормально посадка, подъем, мен понравилось, никаких резких движений не было, именно как больному человеку, отношение лечащих врачей, большое спасибо".

Вертолеты доставляют пациентов круглосуточно. В Кирове оборудованы три взлетно-посадочные площадки, есть они и во всех районах области.

Антон Завалин, руководитель регионального сосудистого центра:

"Правило золотого часа" и своевременная доставка пациентов из удаленных районов имеет очень большое значение, действительно, сказывается на качестве лечения, на его результатах, жизнь человека бесценна, и мы применяем все методики, не только хирургические, теперь они доступны жителям всей Кировской области, независимо от дорог, расстояний".

Об увеличении финансирования системы здравоохранения говорил Президент России Владимир Путин в недавнем Послании Федеральному Собранию. Кировская область в этом году на развитие медицины получит дополнительно более 192 млн. рублей из федерального бюджета. Средства направят на строительство ФАПов, офисов врачей общей практики, закупку передвижных медицинских комплексов и оснащение детских поликлиник.

[\(ГТРК Вятка\)](#)

Два Ка-52 "Аллигатор" поступили в авиаполк на Кубани

Два новых вертолета Ка-52 "Аллигатор" поступили в воинскую часть армейской авиации 4-й армии ВВС и ПВО, дислоцированную в Краснодарском крае. Об этом сообщает руководитель пресс-службы Южного военного округа Вадим Астафьев.

"В настоящее время специалистами завода-изготовителя в авиаполку производится окончательная сборка вертолетов Ка-52, после которой последует контрольный облет и окончательная передача военной техники личному составу воинской части", - сказал Астафьев.

Он напомнил, что всего, в соответствии с планом переоснащения войск Южного военного округа, парк этой воинской части с начала года пополнили четыре вертолета такого типа.

Боевой ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" предназначен для огневого поражения бронетехники, живой силы и вертолетов противника и является модернизированной версией Ка-50 "Черная акула". По оценкам специалистов, в сравнении с предшественником он имеет лучшие аэродинамические характеристики, менее заметен для радаров, повысились скоростные и маневренные возможности. Управление рассчитано на двух пилотов, что повышает эффективность маневрирования и боевого применения "Аллигатора".

[\(ТАСС\)](#)

АО «Русские Вертолетные Системы» получили очередной вертолет «Ансат»

14 марта на территории Казанского вертолетного завода состоялась передача очередного, уже шестого, вертолета «Ансат» крупнейшему гражданскому эксплуатанту воздушных судов данного типа - АО «Русские Вертолетные Системы».



В мероприятии приняли участие Президент Республики Татарстан Р.Н. Минниханов, Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» А.И. Богинский, заместитель Генерального директора по авиации ПАО «ГТЛК» А.И. Королев, Генеральный директор ПАО «КВЗ» Ю.Л. Пустовгаров, Генеральный директор ООО «РВС-Холдинг» (головной компании АО «Русские Вертолетные Системы») М.Ю. Казачков.

В торжественной обстановке генеральный директор Холдинга «Вертолеты России» А.И. Богинский вручил символический ключ от вертолета «Ансат» (бортовой номер 33072) заместителю Генерального директора по авиации ПАО «ГТЛК» А.И. Королеву и генеральному директору ООО «РВС-Холдинг» М.Ю. Казачкову.



Борт 33072 стал первым поставленным вертолетом в рамках подписанного в декабре прошлого года контракта между АО «РВС» и «ГТЛК» на поставку в 2018 году 6 вертолетов «Ансат» с медицинским модулем.

Вертолет будет задействован в новых регионах присутствия и станет 5-м специализированным медицинским вертолетом данного типа в парке Компании.

Подготовка пилотов для новых вертолетов будет проводиться на базе авиационного учебного центра «Русские Вертолетные Системы». Работа центра позволила подготовить квалифицированные кадры для крупнейшего гражданского эксплуатанта вертолетов данного типа — специализированной авиационной медицинской службы Helimed, подразделения АО «Русские Вертолетные Системы». За время работы АУЦ было подготовлено 26 специалистов инженерно-технического состава и 36 командиров для вертолетов «Ансат». Сертифицированный сервисный и авиационный учебный центр по подготовке летно-технического состава для вертолетов типа «Ансат» находится на территории Хелипарка «Подушкино» в городе Одинцово.

[\(РВС\)](#)

«Вертолеты России» передали первый в 2018 году медицинский Ансат

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках заключенного контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) поставил первый в 2018 году вертолет Ансат в медицинском исполнении. Воздушное судно было передано компании "Русские Вертолетные Системы". В этом году ГТЛК получит от "Вертолетов России" еще 11 медицинских Ансатов.

Вертолетную технику ГТЛК получает в рамках федерального проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации", предусматривающего развитие в России санитарной авиации. В прошлом году по контракту с ГТЛК "Вертолеты России" передали лизинговой компании 29 медицинских вертолетов. По новому контракту в 2018 году ГТЛК получит 31 вертолет: 12 Ансатов, 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1.

"Медицинские вертолеты жизненно необходимы в труднодоступных регионах и для нас очень важно максимально оперативное пополнение региональных авиационных парков современной санитарной техникой. Поэтому мы заблаговременно, в сентябре 2017 года, начали производство вертолетов и ставим себе задачу передать их все до конца I полугодия 2018 года", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Мы рады передать компании "Русские Вертолетные Системы" первый в этом году медицинский вертолет в рамках контракта с нашим партнером по реализации программы санитарной авиации, холдингом "Вертолеты России". До конца 2018 года ГТЛК планирует передать региональным авиакомпаниям все полученные от "Вертолетов России" вертолеты, решая таким образом поставленную руководством страны задачу по обновлению парка воздушных судов и предоставлению экстренной медицинской помощи в труднодоступных регионах России", - отметил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.



Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Первым заказчиком медицинской версии нового вертолета Ансат в медицинском исполнении производства Казанского вертолетного завода стало Министерство Здравоохранения Республики Татарстан. Вертолет, который предназначен для медико-эвакуационных работ и оказания экстренной медицинской помощи на борту, уже поступил в распоряжение Республиканской клинической больницы в качестве средства для экстренной медицинской эвакуации и транспортировки пострадавших.

Напомним, что в 2017 году первый Ансат с медицинским модулем по контракту с ГТЛК был передан заказчику в конце мая, в 2018 году сроки сдвинулись – первая передача состоялась уже в марте.

[\(Вертолеты России\)](#)

На КВЗ открылось новейшее гальваническое производство

На Казанском вертолетном заводе (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) состоялось торжественное открытие обновленного гальванического производства. Модернизация позволит увеличить производительность труда на 15% и на столько же сократить производственный цикл. Строительство новой станции очистки сточных вод и установка современного насосного оборудования повысили экологичность производства и позволят сэкономить около 2,3 млн рублей в год.

В церемонии открытия приняли участие президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский и генеральный директор Казанского вертолетного завода Юрий Пустовгаров.

Решение о модернизации гальванического производства было принято согласно стратегии развития холдинга "Вертолеты России". Общий размер инвестиций на ввод модернизированного цеха в эксплуатацию составил почти 2 млрд рублей, из которых 70% - собственные средства предприятия, а 30% получены из федерального бюджета.

В рамках модернизации был построен новый корпус общей площадью 12957,5 кв.м, в котором разместились участки нанесения гальванических и лакокрасочных покрытий, которые раньше находились в отдельных корпусах. За счет объединения общая производственная площадь сократилась на 27%. Было заменено изношенное технологическое оборудование на критически важном производстве, а также снижен объем вредных выбросов в окружающую среду.



Новое гальваническое производство КВЗ включает в себя 6 автоматических и 2 ручные линии, которые теперь сконцентрированы по типам обрабатываемого металла. Оборудование автоматических линий изготовлено по техническому заданию КВЗ компанией Aquacom Hard (Чехия).

Автоматизация производства позволила сократить производственный цикл на 15% за счет оптимизации технологических процессов, автоматизации контроля и регулировки параметров, а также повысить качество наносимых покрытий и снизить количество перепокровов на 40% за счет исключения человеческого фактора в управлении процессом.

Малярный участок оснащен 2 окрасочно-сушильными камерами для окраски крупногабаритных узлов и панелей, а также 4 окрасочными и 4 сушильными камерами для окраски деталей внутреннего набора вертолета. Оснащение участка современным оборудованием позволило увеличить пропускную способность за счет ускоренной сушки при повышенных температурах, улучшить качество лакокрасочных покрытий и снизить затраты на энергоносители на 27% за счет уменьшения объема вентилируемых помещений.

"Модернизация производственной базы необходима для успешного осуществления одной из ключевых инициатив в стратегии развития "Вертолетов России" до 2025 года – запуска новых продуктов, отвечающих последним рыночным требованиям. Современное предприятие позволит повысить качество выпускаемой техники, снизить ее себестоимость за счет более точного и оперативного изготовления деталей и, таким образом, сделает ее более конкурентоспособной", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ликвидация очистных сооружений старого типа и ввод оборотного водоснабжения значительно повысили экологичность производства. Новая эффективная технология очистки позволит возвращать 87% сточных вод снова в технологический процесс и уменьшить объем их сбросов в городскую канализацию на 91%. Образующиеся после очистки сточных вод концентрат и шлам собираются в транспортные контейнеры для последующей утилизации. Газообразные продукты испарений от химических ванн также проходят очистку перед выбросом в атмосферу. Кроме того, новое энергоэффективное насосное оборудование позволит ежегодно экономить до 40% энергоресурсов.

Меры, принятые на повышение экологичности производства, принесут ежегодную экономию около 2,3 млн рублей.

"Открытие обновленного гальванического производства – один из важных этапов формирования высокотехнологичной инфраструктуры завода и очередной преодоленный рубеж программы реконструкции предприятия. Сейчас старое гальваническое производство демонтируется. После ремонта помещений там разместится новый заготовительно-штамповочный цех. Кроме того в краткосрочных планах завершение модернизации цехов подготовки производства", - заявил генеральный директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

[\(Вертолеты России\)](#)

Рустам Минниханов и Андрей Богинский наградили работников КВЗ



Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов и генеральный директор холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский вручили сотрудникам Казанского вертолетного завода (КВЗ) республиканские награды и почетные грамоты холдинга. Церемония состоялась в рамках открытия на предприятии нового гальванического производства.

Нагрудными знаками и званиями "Заслуженный машиностроитель Республики Татарстан" награждены начальник агрегатно-сборочного цеха Олег Макаров и главный механик Владимир Коновалов.

Андрей Богинский вручил почетные грамоты четверым сотрудникам КВЗ. Наград удостоились – коррективщик ванн цеха покрытий Заудат Гизатуллин, главный металлург Марина Ожегова, мастер участка Радис Сабитов, оператор-гальваник на автоматических и полуавтоматических линиях Инга Шимарина. Большинство награжденных сотрудников работают на предприятии свыше 15 лет. Все они внесли значительный вклад в развитие завода.

Открытие обновленного гальванического производства стало очередным важным этапом формирования высокотехнологичной инфраструктуры КВЗ. На данный момент разработано полтора десятка отдельных инвестиционных проектов, составляющих комплексную инвестиционную программу, утвержденную холдингом "Вертолеты России". На основании этих программ была произведена полная реконструкция механообрабатывающего производства. Открыт новый малярно-отделочный цех, в строительство и оснащение которого было инвестировано более 460 млн руб. Также на предприятии полностью завершена реконструкция лопастного производства. Она позволила обеспечить мощности производства по выпуску лопастей и деталей из композиционных материалов для вертолетов Ансат и Ми-38 в полном объеме. Кроме того, завершена реконструкция агрегатно-сборочного производства. Модернизировано и складское хозяйство, и материально-техническое снабжение. При этом активно внедряются информационные технологии во все виды деятельности предприятия. Следующим этапом масштабной модернизации должен стать переезд в новый корпус заготовительно-штамповочного производства.

[\(Вертолеты России\)](#)

Около 17 млрд рублей будет вложено в строительство вертолетного комплекса в Батайске

Объем инвестиций в создание летно-испытательного комплекса для вертолетов в Батайске оценивается в 17 млрд рублей, сообщил журналистам в среду гендиректор АО "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Там три очереди. Полностью проект — это летно-испытательная станция, окончательная сборка и учебный центр — по плану должны быть завершены не позднее 2024 года, сама летно-испытательная станция — это 2021-2022 годы. Общий объем инвестиций — более 17 млрд рублей", — сказал А.Богинский.

Ранее сообщалось, что холдинг "Вертолеты России" в июне 2018 года приступит к строительству летно-испытательного комплекса предприятия "Роствертол" в Батайске. В рамках проекта планируется перенести агрегатно-сборочное производство "Роствертола", цех окончательной сборки и



производственно-логистический комплекс, будут развернуты центр поддержки и эксплуатации вертолетной техники и авиационный учебный центр.

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") — единственный в стране разработчик и производитель вертолетов. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами.

[\(Интерфакс-Недвижимость\)](#)

Новосибирский авиаремонтный завод снизил выручку на 10%

По итогам 2017 года Новосибирский авиаремонтный завод уменьшил выручку с 5,1 до 4,6 млрд руб. Как следует из отчетности компании, по сравнению с предыдущим годом валовая прибыль предприятия снизилась с 1,9 до 1,6 млрд руб. В тоже время в компании снизились коммерческие расходы (с 1 млрд до 537,3 млн руб.) и управленческие (со 193,8 до 165,8 млн руб.). Чистая прибыль завода за прошлый год выросла с 289,8 до 663,9 млн руб

Новосибирский авиаремонтный завод входит в холдинг «Вертолеты России». Летом прошлого года предприятие выполнило контракт по капитальному ремонту четырех военно-транспортных вертолетов Ми-17 Министерства обороны Венгрии в рамках контракта, заключенного в июле 2016 года. На новосибирском заводе были выполнены работы по восстановлению двигателей и фюзеляжей, заменены лопасти несущего и рулевого винтов, электропроводка и гидравлика.

[\(Коммерсантъ Новосибирск\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Sikorsky продал 300-й вертолет модели S-92

Юбилейный экземпляр был передан Era Group, являющейся оффшорной компанией, ведущей деятельность в Мексиканском заливе. Компания Era почти 70 лет занимается транспортировкой пассажиров и грузов для нефтяных платформ, расположенных на шельфе. С самого начала своей деятельности она использует воздушные суда концерна Sikorsky.

В 2016 году это предприятие стало первым оператором, использующим в коммерческой деятельности вертолеты марки S-92 GWE (Gross Weight Expansion) с увеличенным взлетным весом. Концерн Sikorsky и Era являются партнерами с 1956 года, когда компания начала эксплуатацию S-55. В настоящее время Era ведет деятельность во многих странах мира, в том числе в Бразилии, где оказывает услуги для компании Aeróleo.

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

Индия ведёт переговоры о закупке вертолётов Ми-17 и фрегатов проекта 11356



Российско-индийское военно-техническое сотрудничество (ВТС) развивается, идут переговоры по вертолётам Ми-17, фрегатах для военно-морских сил республики, заявил помощник президента РФ по ВТС Владимир Кожин.

"У нас идут серьёзные переговоры по вертолётам Ми-17 и по Военно-морскому флоту - это наши проекты 11356. Они в разной стадии. Но, в общем, мы на выходе", - сказал В.Кожин в телеэфире "Россия 24" (ВГТРК) в понедельник.

При этом он отметил, что, несмотря на усилившуюся активность в Индии США и Израиля, ничего отрицательного в ВТС Москвы и Дели не произошло. Кожин также отметил, что в минувшем году "закончены все формальности по большому проекту - совместному производству вертолётов Ка-226".

"Индия наш крупнейший, привилегированный партнёр. Индия - единственная страна, с которой подписан план стратегического сотрудничества в области ВТС до 2020 год. Поэтому говорить, что у нас на индийском треке какой-то провал, нельзя", - заявил В.Кожин.

В целом дела в ВТС с различными странами он охарактеризовал как "волнообразную синусоиду": "есть пики, есть провалы". По оценке В.Кожина, с Индией у РФ "по-прежнему очень тесные взаимоотношения".

"В этом году, - сказал В.Кожин, - Индия где-то примерно на пятой позиции в объёме нашего экспорта. Но у нас с Индией очень большие программы стратегического сотрудничества. У нас есть планы по разработке современных истребителей".

Он напомнил, что в Индии налажено лицензионное производство авиационной техники российской разработки - самолётов Су-30МКИ, танков Т-90С, действует предприятие "БраМос" по производству ракет.

"Говорить о том, что у нас резкий спад (с Индией в ВТС - "ИФ-АВН") - этого нет", - заявил В.Кожин.

При этом он отметил, что конкуренция на индийском рынке обострилась. "США, - сказал В.Кожин, - увидев, что индийский рынок от них немножечко "поплыл" в сторону, все свои санкции, которые наложили на Индию ещё с 2005 года, а также в 2011 году, недавно отменили".

Активизировался в регионе Израиль, сказал помощник президента РФ.

"Первые вопросы, которые они обсуждали, - отметил В.Кожин, - это, конечно же, военно-техническое сотрудничество. Они предлагают своё. Мы к этому абсолютно готовы. Мы спокойно на это реагируем. Мы готовы к честной и конкурентной борьбе. Подчёркиваю: к честной. Здесь у нас с партнёрами не очень получается, я имею в виду американскую сторону".

[\(ИНТЕРФАКС-АВН\)](#)

Вертолеты Airbus вытесняют американские модели из Армии США



Airbus Helicopters получил контракт стоимостью около 273 млн долларов США на поставку 35 дополнительных вертолетов UH-72A Lakota для United States Army (сухопутные войска Соединенных штатов). Соглашение также охватывает обучение и инструктаж по техническому обслуживанию, летной эксплуатации и управление программами.

17 вертолетов UH-72A Lakota будут предназначены для начального обучения летчиков на базе Форт Рукер, а 18 других – обучения операторов систем оборудования и разведки в различных центрах боевой подготовки, относящихся к сухопутным войскам США.

Airbus выпускает вертолеты марки Lakota на своих заводах в Коламбус, в штате Миссисипи. С начала 2007 производитель поставил для US Army более 412 единиц UH-72A. Изначально предполагалось, что они заменят устаревшие Bell UH-1 Iroquois, используемые для поддержки гуманитарных миссий. В 2014 году армия решила приобрести еще 155 дополнительных Lakota для замены также учебных TH-67 Creek и для пополнения флота легких многоцелевых вертолетов.

UH-72A используются американцами в различных военных миссиях, в том числе: патрулирования границ, медицинской эвакуации, перевозки военнотружущих, VIP, небольших грузов, а также для обеспечения операций по внутренней безопасности. В течение последних месяцев эти вертолеты принимали участие в борьбе с пожарами в Калифорнии и помогали в борьбе с последствиями ураганов Ирма и Харвей.

Заказ на 35 дополнительных вертолетов обеспечит сохранение рабочих мест на заводах Коламбус. Последний из заказанных до этого момента UH-72A покинул ангар 28 февраля этого года.

AircargoNews.ru

Американцы приступили к испытаниям нового скоростного вертолета

Консорциум американских компаний Sikorsky и Boeing приступил к наземным испытаниям бортового оборудования, узлов и агрегатов перспективного скоростного многоцелевого вертолета SB>1 Defiant. Как пишет Defense News, параллельно завершается сборка первого летного образца вертолета, который, как ожидается, совершит первый полет в конце лета 2018 года.

SB>1 будет предложен на тендер JMR Армии США и, если победит в нем, заменит устаревающие ударные вертолеты AH-64 Apache, многоцелевые UH-60 Black Hawk, транспортные CH-47 Chinook и разведывательные OH-58 Kiowa. Вторым участником тендера JMR станет конвертоплан V-280 Valor, разработкой которого занимается компания Bell Helicopter.



К настоящему времени программу испытаний уже прошло программное обеспечение перспективного вертолета SB>1, двигатель, трансмиссия, гидравлическая и топливная системы. Все эти системы и узлы испытывались по отдельности. Теперь они будут проверены на наземном стенде, а затем на летном прототипе.

Как ожидается, масса SB>1 составит 13,6 тонны. Вертолет сможет развивать скорость до 250 узлов (463 километра в час) и перевозить 12 человек десанта в полной выкладке. При проектировании Defiant используются технологии, полученные при разработке демонстратора технологий скоростного вертолета-разведчика S-97 Raider. Этот аппарат совершил первый полет в конце мая 2015 года.

Новый вертолет будет построен по соосной схеме с толкающим винтом в хвостовой части. Кабина пилотов будет рассчитана на двух человек с посадкой бок о бок.

Bell Helicopter представила проект конвертоплана Valor весной 2013 года, а наземные его испытания начала в конце июля 2017-го. В декабре прошлого года аппарат совершил первый полет. Ожидается, что новый конвертоплан сможет выполнять полеты на скорости до 519 километров в час, а его боевой радиус составит 1,5 тысячи километров.

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

Афганистан напомнил, что Россия «могла бы поставить вертолеты бесплатно»



Кабул заинтересован в российских вертолетах Ми-17 и Ми-35 и предлагает Москве поставлять их бесплатно, заявил в интервью РИА Новости посол Афганистана Абдул Каюм Кочай.

Он напомнил о долгой истории военно-технического сотрудничества Афганистана и России. "Афганские вооруженные силы и в наше время по большей части оснащены вооружением и оборудованием российского (советского) производства. В свое время мы у России приобретали вертолеты модификации Ми-17 и Ми-35. Некоторые из этих вертолетов находятся в рабочем состоянии, некоторые нуждаются в капитальном ремонте и (или) продлении срока эксплуатации", - сказал посол.

По его словам, афганская сторона заинтересована в приобретении российских вертолетов, так как они показали себя в условиях Афганистана с лучшей стороны.

При этом посол отметил, что у афганского правительства не хватает средств для приобретения этих машин, а американцы отказываются выделять деньги, как они это делали раньше. Однако, напомнил Кочай, американцы будут бесплатно поставлять вертолеты типа Black Hawk. По его мнению, и Россия могла бы поступить так же, передав вертолеты типа Ми-35, которые необходимы афганской армии для контртеррористических операций. "Подобный жест доброй воли российских властей в рамках ведения совместной борьбы против общего врага, то есть международного терроризма, несомненно, по достоинству будет оценен как общественностью двух стран, так и международным сообществом", - подчеркнул посол.

Спецпредставитель президента России по Афганистану Замир Кабулов еще в 2016 году говорил, что Москва и Кабул обсуждают различные варианты поставок ударных вертолетов Ми-35. По его словам, Афганистан хотел бы получить эти вертолеты "максимально безвозмездно", но Россия настроена на поставки только на коммерческой основе.

[\(РИА Новости\)](#)

Убийца электроники: Ми-8 с системой «Рычаг-АВ» впервые замечен в Сирии

Вертолет радиоэлектронной борьбы Ми-8 МТПР-1 со станцией активных помех "Рычаг-АВ" впервые "засветился" в Сирии. Фотография винтокрылой машины с установкой, которую специалисты между собой называют "убийцей электроники", появилась в Сети.



Данное мобильное средство РЭБ считается одним из самых мощных, если речь идет о необходимости выведения из строя электронной начинки боевых самолетов и крылатых ракет.

По мнению военных экспертов, именно применение "Рычага-АВ" сыграло значительную роль в снижении эффективности проведенного в апреле прошлого года массированного удара американских крылатых ракет по сирийской военно-воздушной базе Эш-Шайрат. Российские источники тогда сообщали, что до цели долетели лишь 23 "Томагавка", остальные 36 крылатых ракет сбились с курса.

Данный комплекс радиоэлектронной борьбы может прикрыть значительные территории. Речь идет о сотнях квадратных километров. Изогранный цифровой интеллект системы запоминает электронные портреты целей противника, собирая их в своеобразной библиотеке.

При необходимости комплекс сам выбирает необходимые характеристики излучения, которое глушит вражескую электронику со 100%-ной эффективностью.

Сообщалось, что элементы "Рычага-АВ" могут монтироваться не только на вертолеты, но также и на наземные мобильные и стационарные средства. Уникальная разработка российских ученых также может быть задействована в интересах Военно-морского флота.

([Российская Газета](#))

Новости аэрокосмической промышленности

НПЦ газотурбостроения "Салют" в 2017 году получил чистую прибыль в размере 10 млрд рублей



АО "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют" (входит в "Объединённую двигателестроительную корпорацию") по итогам работы в 2017 году получило чистую прибыль в размере более 10 млрд рублей, говорится в сообщении пресс-службы предприятия.

По данным пресс-релиза, результаты финансовой и производственно-хозяйственной деятельности предприятия были озвучены на расширенном оперативном совещании под председательством заместителя генерального директора - управляющего директора НПЦ газотурбостроения "Салют" Виталия Клочкова.

В рамках заседания директор по экономике и финансам НПЦ "Салют" Светлана Травникова заявила, что выручка предприятия в прошлом году составила 46 млрд рублей, прибыль от продаж достигла 15 млрд рублей, что на 18% превышает запланированные компанией показатели. Средняя заработная плата по предприятию в 2017 году составила 55 тыс. 490 руб.

В свою очередь, технический директор НПЦ "Салют" Александр Громов подчеркнул, что по итогам 2017 года предприятие выполнило план по изготовлению серийной продукции на 100%. Директор по качеству Александр Машинистов также отметил, что "сдача продукции заказчику с первого предъявления на "Салюте" находится на уровне 99,2%, а количество изделий, не прошедших стендовые испытания, не превышает 1,8% от общего количества".

В. Клочков подытожил отчёт по итогам работы предприятия за 2017 год. "В прошлом году были полностью завершены работы по выполнению государственного оборонного заказа, и в дальнейшем направление боевой авиации для предприятия по-прежнему остаётся приоритетным", - заявил он.

Напомним, НПЦ газотурбостроения "Салют" и его филиалы занимаются изготовлением и сервисным обслуживанием авиадвигателей для самолётов семейства Су-27 и МиГ-29, самолётов Як-130 и Т-50 (ПАК-ФА). Предприятие также участвует в программе создания двигателя ПД-14 для самолёта МС-21. В 2017 году на предприятии продолжилась реализация инвестиционных проектов по освоению производства комплектующих для турбовальных двигателей типа ТВ7-117, ВК-2500, а также по модернизации стендовой базы в филиале МКБ "Горизонт" в рамках второго этапа.

[\(АвиаПорт\)](#)

ivi и МАИ будут совместно готовить IT-кадры

Крупнейший в России онлайн-кинотеатр ivi и Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет) открывают совместную магистерскую программу «Управление процессом разработки программного обеспечения».

Эксперты ivi примут участие в разработке всей программы, чтении спецкурсов, проведении совместных мероприятий, постановке задач на проектные работы, организации стажировок для студентов. Также студенты курса будут иметь возможность посещать специальные лекции и мероприятия компании ivi. Всё это поможет обучающимся приобрести прикладные знания в области информационных технологий и послужит хорошим отправным пунктом на карьерном пути.



Начало набора на новую программу стартует летом 2018 года, поступление будет осуществляться по результатам вступительных испытаний и отдельного конкурса портфолио. Программа курса создана на основе практического опыта, накопленного экспертами ivi, и реализована совместно с методистами МАИ.

Рассказывает Дмитрий Волошин, советник ректора Московского авиационного института: «Мы рады партнёрству с ivi, одним из технологических лидеров среди отечественных интернет-компаний. Масштаб и сложность задач, с которым сталкивается ivi в своей деятельности, позволит нам привнести лучшие практики в управлении разработкой ПО в учебный процесс. МАИ продолжает создание долгосрочных партнёрств для реализации образовательных проектов, мы ждём лучших экспертов отечественных ИТ-компаний для развития отрасли и сокращения существующего кадрового дефицита».

Сотрудники компании станут преподавателями программы: они поделятся со студентами актуальными знаниями из динамично развивающейся ИТ-индустрии. За время обучения у студентов сложится глубокое понимание различных практических аспектов.

В рамках программы студенты смогут выбирать один из образовательных треков для прикладного погружения: собственный проект в составе команд или работа в проекте ivi или МАИ.

«Работа с вузами — глобальная тенденция всех отраслей. В сфере ИТ такой метод взаимодействия с будущими специалистами эффективно и качественно решает проблему нехватки кадров. Участие в образовательном процессе позволяет прикладывать руку к формированию учебных планов, корректируя набор дисциплин и подачу практических знаний таким образом, что ещё до окончания программы специалист вооружается практическими навыками, которые позволяют ему быстро адаптироваться в ИТ-среде», — комментирует Евгений Россинский, директор по технологиям онлайн-кинотеатра ivi.

Полученные выпускниками новой магистратуры навыки и компетенции позволят им также успешно работать в любой ИТ-компании: совместная магистерская программа отвечает самым актуальным вызовам и трендам цифровой индустрии.

[\(МАИ\)](#)

"Авиасалон" развивает сотрудничество с Республикой Татарстан

ОАО "Авиасалон", официальный устроитель Международных авиационно-космических салонов, развивает сотрудничество с Республикой Татарстан в области выставочно-конгрессной деятельности. Основные направления взаимодействия были зафиксированы в четырехстороннем соглашении, подписи под которым поставили представители Министерства промышленности и торговли Республики Татарстан, Государственной корпорации Ростех, ОАО "Авиасалон" и ОАО "Казанская ярмарка".

Стороны намерены установить тесное взаимодействие при подготовке и проведении четырнадцатого Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 и девятой Международной



специализированной выставки "Авиакосмические технологии, современные материалы и оборудование. "АКТО-2018" (август 2018 года, г. Казань). В частности, совместными усилиями планируется привлечь для участия в выставках предприятия малого и среднего бизнеса, включая комплектаторов второго и третьего уровня.

Расширяя практику организации на салонах МАКС масштабных региональных экспозиций, ОАО "Авиасалон" обсудил с заинтересованными сторонами формирование специализированного павильона "Made in Tatarstan". Как ожидается, в рамках этого проекта предприятия аэрокосмической отрасли региона смогут не только представить свои продукцию и услуги, но и создадут коммуникационную площадку для установления взаимовыгодного сотрудничества с потенциальными контрагентами.

Помимо развития партнерства в организации крупных отраслевых мероприятий, стороны инициировали реализацию ряда проектов социальной направленности. В частности, отмечая значимость работ по повышению популярности и престижа авиационных профессий в современном обществе, участники соглашения обсудили детали организации авиационного праздника "Я выбираю небо!", который ежегодно проводится в Республике Татарстан.

[\(Авиасалон\)](#)

Строительство в обход МАК приводит к периодическим «баталиям»

В конце ноября 2015 г. премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление № 1283 о передаче функций МАК по сертификации авиатехники, ее разработчиков и изготовителей Минтрансу, Минпромторговли и Росавиации. Новая структура Авиарегистр Росавиации получила право на сертификацию авиатехники гражданского назначения. В соответствии с постановлением правительства № 1283, с этого момента выдаваемые МАК новые сертификаты не стали иметь юридической силы в России.

В Росавиации заявляют, что сейчас МАК имеет право вести работу только по заявкам на сертификацию, поступившим до перераспределения полномочий, т.е. до декабря 2015 г. Одним из первых крупных летательных аппаратов, который был сертифицирован Авиарегистром Росавиации, стала грузовая версия вертолета средней грузоподъемности Ми-38. Сертификат на типовую конструкцию среднего транспортного вертолета Ми-38 был выдан Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) 30 декабря 2015 г.

Эксперты связывают появление постановления № 1283 с конфликтом, который произошел при остановке деятельности авиакомпания «Трансаэро» конце октября 2015 г. решением руководства Росавиации и одновременным решением Авиарегистра (АР) МАК приостановить деятельность сертификата на самолеты семейства «Боинг-737». Стоит напомнить, что руководителем МАК является Татьяна Анодина. Она же мать совладельца авиакомпания «Трансаэро» Александра Плешакова.

Прошло более двух лет, но по-прежнему происходят конфликты двух Авиарегистров, причем пострадавшей стороной являются предприятия отечественной авиапромышленности и структуры, занимающиеся продажей гражданской авиатехники.



В «старом» Авиарегистре не перестают заявлять, что любые изменения или дополнения в сертификат типа, выданный АР МАК, могут быть внесены только органом, выпустившим его, – АР МАК.

Например, Авиационный регистр (АР) МАК сертифицировал американский вертолет средней грузоподъемности Сикорский S-92А и его модификации. Документ был выдан 30 марта 2017 г. Авиарегистр Росавиации аннулировал этот документ.

В 2016 г. АР МАК аннулировал сертификат на вертолет средней грузоподъемности Ми-171. В конце сентября того же года Авиарегистр Росавиации восстановил аннулированный МАК сертификат на машину Ми-171 и его модификации. В Росавиации пояснили, что это решение «должно предотвратить возможный срыв поставок Ми-171 за рубеж, вызвать который могло нежелание ряда иностранных государств валидировать более новый сертификат Авиарегистра МАК».

В мае 2016 г Администрация гражданской авиации Китая (CAAC) приостановила сертификацию SSJ-100 в связи с изменениями в системе сертификации в России. Перераспределение функций оказалось настоящим «подарком» зарубежным структурам, которые при наличии соглашений в области летной годности, заключенных с МАК, начали «вставлять палки в колеса» заключению контрактов на поставку российской гражданской авиатехники за рубеж.

В течение более трех лет АР МАК вел работу по сертификации самолета МС-21 и валидацию турбореактивного двигателя PW1431G-JM американской компании «Пратт-Уитни», который сейчас установлен на авиалайнере МС-21.

Росавиации в срочном порядке пришлось договариваться с китайскими авиационными властями о продолжении валидации для получения экспортных сертификатов на самолет «Сухой Суперджет-100» (SSJ-100), иначе об экспорте машин SSJ-100 в КНР пришлось бы на многие годы забыть.

Корпорации «Иркут», чтобы продолжать процесс сертификации перспективного авиалайнера МС-21-300, пришлось подавать «новую» заявку на получение сертификата в Авиарегистр Росавиации и на валидацию двигателя PW1431G-JM. АР МАК. «Новому» Авиарегистру пришлось вести по этому поводу длительные переговоры с АР МАК.

В Росавиации подтвердили, что сейчас экспортные сертификаты выдает Минпромторговли России, и что при этом в работах по-прежнему, хотя и в меньших объемах задействован АР МАК.

Можно с большой долей уверенности предполагать, что «двоевластие» будет продолжаться до тех пор, пока новая структура не проведет полную «инвентаризацию» выданных ранее сертификатов, а на это уйдет много лет.

[\(Жуковские вести\)](#)

Собран четвертый самолет-амфибия Бе-200ЧС для МЧС

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК) им. Г. М. Бериева завершил сборку четвертого самолета-амфибии Бе-200ЧС для МЧС. Речь идет о воздушном судне с бортовым номером RF-31380 и серийным номером 306. Об этом сообщили в головной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).



Воздушное судно 12 марта впервые поднялось в воздух с заводского аэродрома ТАНТК им. Г.М. Бериева. Самолет изготовлен по контракту с МЧС от 25 мая 2011 г., когда ведомство разместило заказ на шесть бортов. Изначально планировалось, что в 2017 г. будет передано министерству пять таких воздушных судов. Предыдущее ВС поступило заказчику в декабре 2017 г.

После завершения приемо-сдаточных испытаний самолет передадут для эксплуатации в Хабаровский авиационно-спасательный центр МЧС.

Бе-200 используются в том числе за рубежом – в Греции, Португалии, Испании, Франции и Индонезии для тушения пожаров и проведения спасательных операций. Летом 2017 г. предприятие получило твердый заказ от китайской компании Energy Leader Aircraft Manufacturing на поставку двух Бе-200. Тогда же меморандум о покупке трех таких воздушных судов с ТАНТК им. Бериева заключило Минобороны Аргентины.

В конце прошлого года руководство ТАНТК им. Г. М. Бериева заявляло о готовности увеличить темпы производства самолетов-амфибий. Отметим, что собранные на таганрогском предприятии Бе-200 должно было получить и другое ведомство — Минобороны, однако поставки так и не состоялись в срок.



Ранее производством воздушных судов этого типа занимался Иркутский авиационный завод (также входит в ОАК), тогда как таганрогское предприятие выступало в качестве разработчика Бе-200.

ATO.ru

Учебный центр Flight Safety

Так, в конце февраля 2018 года специалисты службы ИАС авиакомпании проходили обучение в международном учебном центре Flight Safety в Париже. Курс подготовки включал в себя подробное изучение конструкции двигателя серии РТ6А (Pratt & Whitney Canada), их эксплуатацию и техническое обслуживание. В дополнении к этому была освоена технология инспекции так называемой «горячей части» двигателя – деталей и узлов, непосредственно участвующих в процессе превращения энергии сгорания авиационного топлива в полезную работу.

Двигатель Pratt & Whitney РТ6А – является одним из самых массовых и используется на различных типах воздушных судов по всему миру.

Напомним, что авиакомпания «АэроГео» с 2014 года является первым и единственным в России провайдером услуг сервисного центра Pratt & Whitney Canada.

BizavNews

Мантуров заявил о возможности минимального участия РФ в авиасалоне в Фарнборо

Участие России в авиасалоне в Фарнборо (Великобритания) возможно на минимальном уровне, заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, отвечая на вопрос "Интерфакса".

"Может быть, минимальное какое-то участие будет. Но, честно говоря, не настраивались тратить деньги на серьезные какие-то экспозиции", - сказал он.

Авиасалон "Фарнборо" состоится летом 2018 года.

"Если честно, Ле Бурже и Фарнборо себя изжили, потому что техника, которая у нас сегодня производится, поставляется несколько на другие рынки", - заявил министр. "Мы делаем больший акцент, например, на участие в китайских выставках, в Сингапуре, Бахрейне, Латинской Америке - это наши рынки, мы туда поставляем свою технику, и мы в основном делаем акцент именно на этих рынках", - сказал Мантуров.

Вместе с тем он отметил, что "Фарнборо и Ле Бурже для нас, честно говоря, всегда были престижем".

Организаторы "Фарнборо" запретили РФ выставлять продукцию военного назначения на выставке в 2018 году, сообщил ранее в интервью "Интерфаксу" заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук.

"Сожалеем, что в результате такого решения мы не сможем использовать эту площадку для обмена опытом и демонстрации наших возможностей", - сказал Пунчук. Замглавы службы сообщил, что ранее



ФСВТС России определило "Рособоронэкспорт" организатором российской экспозиции военной техники на "Фарнборо", но теперь данное решение отменено.

Ранее в четверг стало известно, что "Ростех" и его холдинги могут не поехать на выставку "Фарнборо-2018". "Участие в "Фарнборо" для нас пока под вопросом, так как организаторы выставки фактически запретили российским компаниям демонстрацию военной продукции. Однозначно, это одно из проявлений недобросовестной конкуренции в сфере торговли вооружениями - с подобными вещами сталкиваемся все чаще и чаще", - заявил "Интерфаксу" представитель "Ростеха".

"Однако мы не спешим отказываться от возможностей, которые дают подобные мероприятия. Площадка британского авиасалона может быть использована, например, для презентации гражданской продукции нашего авиационного кластера", - заявили в "Ростехе".

В 2014 и в 2016 году РФ сталкивалась с трудностями при участии в авиасалоне в Фарнборо. Три года назад российская делегация не смогла попасть в Великобританию из-за отказа в визах, в 2016 году "Ростех" и ряд других корпораций из-за санкций повезли на выставку только гражданскую продукцию. ([Интерфакс](#))

В правительство внесен проект указа о вхождении ОАК в «Ростех»

Минпромторг внес в правительство согласованный с президентом проект указа о вхождении Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в госкорпорацию «Ростех». Об этом журналистам сообщил глава министерства Денис Мантуров. По его словам, процесс перехода «займет какое-то время».

«Думаю, что с учетом опыта прохождения согласования, всех процедур подготовки указа и последующего внесения традиционно после указа это занимает около 12 месяцев. С учетом того, что у "Ростеха" особый статус в рамках отдельного закона, управление переходит после подписания указа», — цитирует «РИА Новости» господина Мантурова.

Напомним, госкорпорация вложит в капитал ОАК примерно 30 млрд руб. на программу создания среднемагистрального самолета МС-21. Кроме того, обсуждается вариант объединения ОАК с холдингом «Вертолеты России».

([Коммерсантъ](#))

Новый самолет Т-500 от калужской "Технологии" прошел летные испытания

ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина (город Обнинск Калужской области, входит в холдинг «РТ-Химкомпозит» Госкорпорации Ростех) в 2018 году планирует выпустить 30 экземпляров специализированного воздушного судна для авиахимработ Т-500 в рамках стратегии по увеличению объема гражданской продукции.



Разработанный ОНПП «Технология» самолет Т-500 был впервые представлен на Международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2017». В данный момент судно проходит заключительный этап сертификации, и к концу года ожидается выпуск первой серии машин.

Как сообщает пресс-служба компании, универсальный самолет нового поколения будет использоваться для выполнения мониторинга окружающей среды (особенно в пожароопасный период), обследования промышленных объектов большой протяженности, воздействия на гидрометеорологические явления, обработки лесов от вредителей, ликвидации разливов нефтепродуктов. В отличие от предыдущих моделей, воздушное судно полностью создано из композитных материалов. При этом стоимость Т-500 будет в два раза ниже стоимости зарубежных аналогов.

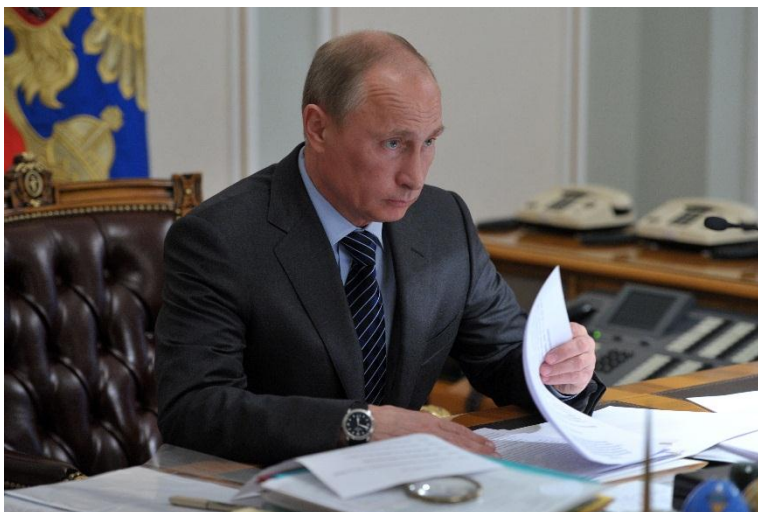
«В 2018 году мы планируем выпустить 30 воздушных судов, а с 2019 года готовы выйти на мощность 120 самолетов в год. Уже сейчас у нас намечены первые направления сбыта: в покупке самолетов выразил заинтересованность Рослесхоз. Заинтересованность в закупках также выразили зарубежные заказчики из Португалии и Эквадора», — отметил индустриальный директор кластера Вооружение Госкорпорации Ростех Сергей Абрамов.

Как пояснил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин, самолет уже успешно прошел летные испытания. С конца весны планируется начать организацию серийного производства. ([Знамя](#))

Путин поддерживает развитие санитарной авиации, но призывает использовать ее эффективно

РФ будет поддерживать развитие санитарной авиации в регионах, но она должна использоваться эффективно. Об этом сообщил президент России Владимир Путин на встрече с работниками сферы здравоохранения.

"Ясно, что в нашей огромной стране не обойтись без такой авиации, и мы будем помогать с санитарной авиацией, но нужно, чтобы это эффективно использовалось", - сказал Путин. В качестве негативного примера он привел случаи, когда медицинское учреждение закупает



авиационную технику, но она простаивает, потому что у учреждения или нет соответствующих специалистов, или не хватает денег на обслуживание такого парка.

"Мы со своей стороны будем делать все для развития, без этого не обойтись в России. И то, что уже есть, работает, как правило, эффективно. Но нужно за такими вещами следить и отвечающим за здравоохранение на местах, и самому медицинскому сообществу".

[\(ТАСС\)](#)

«Летающий трактор» Т-500: российский самолет решает амбициозную задачу

Гендиректор ОНПП "Технология" Андрей Силкин рассказал об амбициозной задаче в вопросе производства главной разработки компании - "летающего трактора" Т-500, сообщает пресс-служба ОНПП.

Развитию самолетов, которые относятся к классу малой авиации, сейчас уделяется огромное внимание российского государства. Ведь с учетом столь обширной территории страны, обеспечить развитую транспортную инфраструктуру без самолетов такого типа просто невозможно. Поэтому в последнее время создается все больше проектов многофункциональных самолетов. Особняками из них можно по праву считать ТВС-2-ДТС производства СибНИА им. С.А. Чаплыгина, а также разработку "Технологий" Т-500.

Они обладают крайне высокими техническими характеристиками и находятся на финальной стадии на пути к серийному производству. По словам Силкина, самолет Т-500, который уже успел получить прозвище "летающий трактор", успешно прошел испытания. Сейчас решается один из самых главных вопросов для компании - успеет ли компания осуществить сертификацию до конца весны. Ведь именно на этот период назначен по срокам процесс запуска серийной сборки крайне перспективного самолета.

Представитель ОНПП отметил, что это сейчас самая амбициозная задача, которую ставят перед собой специалисты. По словам Силкина, он уверен в успехе, поскольку за время разработки Т-500 также

сталкивался с подобными осложнениями, с которыми всегда справлялся. Учитывая интерес, который проявляют к данной разработке как на российском, так и на зарубежном рынке, можно дать положительные оценки возможности закончить подготовку к серийному производству.

[\(Политэксперт\)](#)

Новости беспилотной авиации

В Новой Зеландии тестируют беспилотное летающее такси

Первое в мире беспилотное летающее такси тестируется в городе Крайстчерч на Южном острове Новой Зеландии, сообщает газета New Zealand Herald.



По данным издания, беспилотное летающее такси получило название Cora. Транспортное средство может подниматься и приземляться вертикально, как вертолет, и лететь, как самолет. Разработка проекта длилась в течение восьми лет. Компания Zephyr Airworks, разрабатывающая проект, планирует выпустить такси на рынок в течение шести лет.

"Подобные тесты позволяют нам рассмотреть будущие возможности для транспорта, которые могут иметь далеко идущие преимущества для ежедневных поездок и даже могут поддержать наш растущий туристический рынок", - заявила глава администрации города Крайстчерч Джоанна Норрис, слова которой приводит газета.

По данным издания, такси работает на электрическом двигателе и поэтому безопасно для окружающей среды.



Как сообщает газета, прототип такси способен перевозить двух человек.

Во вторник также была запущена партнерская программа в области инноваций, которая нацелена на привлечение иностранных компаний для разработки инновационных продуктов на территории Новой Зеландии. Данная программа будет оказывать поддержку другим подобным проектам.

Генеральным директором корпорации Kitty Hawk, в которую входит Zephyr Airworks, является Себастьян Трун, который также был директором исследовательской лаборатории Google X, разрабатывающей беспилотный автомобиль.

В декабре 2016 года Alphabet выделил проект по разработке беспилотного автомобиля в отдельную компанию под названием Waymo. Ранее в течение 6 лет проект существовал как часть исследовательской лаборатории X. Компания планирует запустить сервис по совместному использованию автомобилей. В проекте будут задействованы минивэны Fiat Chrysler Automobiles и использована технология полуавтопилота.

[\(РИА Новости\)](#)

Аэропорты освоят технику борьбы с дронами

Росавиация подготовила меры защиты гражданских аэропортов от несанкционированных полетов беспилотников. Дроны-нарушители планируется принудительно приземлять. Для этого вокруг аэропортов разместят специальное оборудование. По мнению экспертов, проблема действительно актуальна: нельзя исключить использования беспилотников против гражданской авиации. Главный вопрос здесь — правильный выбор технологических решений.

Не только в России, но и во всем мире существует задача защиты особо охраняемых объектов от несанкционированных полетов беспилотников массой до 100 кг. Наибольшую опасность представляет их возможное применение в террористических целях. Боевики ИГИЛ (запрещенная в России террористическая группировка) уже продемонстрировали в Сирии, что при атаках на аэродром даже примитивные дроны могут нести достаточно серьезную бомбовую нагрузку.

Как рассказал «Известиям» глава Росавиации Александр Нерадько, агентство разработало меры для принудительного приземления беспилотных летальных аппаратов (БЛА), проникших в контролируемые зоны аэродромов.

— Этими функциями, возможно, будут наделены специальные службы аэропортов. Необходимое оборудование может быть расставлено вдоль периметра объекта. БЛА могут принудительно посадить либо вернуть в точку вылета, — пояснил Александр Нерадько.

Сейчас на аэродромах РФ нет специальных подразделений для защиты от несанкционированных полетов дронов. Как сообщили «Известиям» в нескольких крупных российских аэропортах, такие задачи сейчас относятся к компетенции органов управления воздушным движением и Росавиации.



В аэропорту Домодедово согласны закупить решение по защите от БЛА, которое было бы сертифицировано и разрешено для использования на аэродроме.

— Московский аэропорт Домодедово готов участвовать в разработке законопроекта по защите территории аэродрома от беспилотников. Со своей стороны компания уже направила письма в соответствующие органы, — заявил «Известиям» представитель Домодедово.

По словам эксперта рабочей группы по безопасности экспертного совета комитета по обороне и безопасности Совета Федерации Юрия Захарченко, создание специализированных подразделений для борьбы с беспилотниками можно только приветствовать. Но проблему необходимо решать комплексно.

— У российской науки и промышленности сейчас есть уникальная возможность создать эффективный высокотехнологический комплекс борьбы с БЛА, — отметил Юрий Захарченко. — Ему необходима возможность быстрого развертывания для защиты любых объектов. Создаваемый комплекс должен обладать конкурентной ценой, быть простым в управлении.

Как считает эксперт, законодательные ограничения на продажу и эксплуатацию БЛА не помешают террористам и хулиганам, но ударят по рынку применения беспилотников в гражданских целях.

По мнению гендиректора Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) Глеба Бабинцева, потенциальную опасность для гражданских пассажирских самолетов представляют даже легкие дроны, с каждым годом набирающие всю большую популярность у россиян. На такие «игрушки» даже не обязательно вешать бомбы.

— Любительский квадрокоптер при попадании в двигатель воздушного судна во время набора высоты или снижения может привести к критической поломке с фатальными последствиями, — рассказал «Известиям» Глеб Бабинцев. — Кроме того, нельзя исключить использования дронов в террористических целях против гражданских аэропортов. При атаке злоумышленник, скорее всего, использует дрон самолетного типа. Он способен сохранять траекторию полета на высокой скорости даже в случае, если системы радиоэлектронной борьбы отключат его двигатели и бортовую электронику.

Как пояснил «Известиям» эксперт в сфере беспилотников Денис Федутин, производители гражданских дронов включают в их штатное программное обеспечение блокировку полетов в запретных зонах. Это касается территорий аэродромов и других особо охраняемых объектов. Однако такие ограничения можно преодолеть.

При борьбе с дронами широкого используется перехват или глушение управляющих ими радиопульсов. Также применяется так называемый spoofing — подмена спутникового сигнала GPS более мощным ложным для изменения траектории полета БЛА.



— Но вблизи аэродромов эти технологии можно применять лишь с ограничениями, — отметил Денис Федутинов. — Нет гарантии, что в зоне воздействия спуфинговых ловушек или других систем борьбы не окажутся пассажирские лайнеры.

В компании «Элвис-НеоТек» (специализируется на системах безопасности аэродромов) рассказали, что стопроцентную гарантию безопасности дает только физическое устранение дрона. Для этого, беспилотные воздушные перехватчики могут набросить сеть на аппарат-нарушитель. Существуют также специальные липкие конфетти, облепляющие беспилотник и лишаящие его возможности продолжать полет.

— Для повышения защиты воздушных гаваней можно создать комплексы раннего обнаружения БЛА с использованием радиолокационных станций, тепловизоров и оптики высокого разрешения, — отметил представитель «Элвис-НеоТек».

Существующее законодательство позволяет перехватывать управление дронами и производить их принудительную посадку при нарушении границ запретных зон. Как рассказал «Известиям» руководитель юридической компании «Центр правосудия» Вахтанг Шарабов, границы таких зон утверждаются нормативными актами субъектов федерации.

Как ранее сообщали «Известия», экспертная группа Военно-промышленной комиссии РФ занимается анализом существующих отечественных разработок и технологий противодействия беспилотным авиасистемам. Планируется выработать общие подходы и методы борьбы в этой сфере.

[\(Известия\)](#)

Аэронавигационный план может стать угрозой национальной безопасности России

Целью Аэронавигационного плана Российской Федерации заявлено обеспечение наибольшей эффективности пользователей воздушного пространства при безусловном обеспечении безопасности полетов и национальной безопасности.

В действительности, решения, заложенные в проект документа, не учитывают развития беспилотной авиации и несут угрозу национальной безопасности России.

Как стало известно относительно недавно, рядом государственных структур ведется разработка Аэронавигационного плана Российской Федерации. Разработку документа ведут одновременно Министерство транспорта России в согласовании с Государственной корпорацией по ОрВД, Министерством обороны и Правительственной комиссией по транспорту. Издание "Ведомости" сообщает, что при затратах в 210 миллиардов рублей реализация плана позволит в дальнейшем экономить до 70 миллиардов рублей ежегодно.

На прошедшем 2 марта 2018 года совещании в Минтрансе России было объявлено, что данный документ исчерпывающе определяет меры и технические решения по интеграции БВС в общее воздушное пространство, в частности, заместителем Министра транспорта Александром



Алексеевичем Юрчиком было сказано, что основной технологией для всех без исключения воздушных судов утверждена Многопозиционная Система Наблюдения (МПСН).

Это подтверждается в ключевых выводах предложенного к рассмотрению авиационной общественности проекта Аэронавигационного плана (АНП), содержащего тезис: «В перспективе технологии МПСН и АЗН могут стать основой для наблюдения за полетами БАС».

Решение, мягко говоря, странное. Попытка увековечить в России одну единственную технологию для всех видов авиации, без учета их технологической и экономической специфики, является необоснованной. Более того, это выглядит, как прямое лоббирование монопольных интересов конкретных промышленных гигантов, обладающих лишь указанной технологией, лишая российскую науку и инновационный бизнес права на разработку и внедрение новых перспективных технологий.

Важно отметить, что ни ИКАО, ни США не рассматривают эту технологию для организации полетов БВС по причинам технического и экономического характера!

Методы наблюдения воздушных судов

Общая позиция ИКАО в части наблюдения любых воздушных судов в наземной системе УВД состоит в использовании следующих технических методов и средств:

- радиолокационное поле наблюдения на основе вторичных радиолокаторов (ВРЛ) режимов А/С/S;
- поле наблюдения на основе многопозиционных систем наблюдения (МПСН);
- поле на основе спутниковых навигационных данных, с помощью которых реализуют Автоматическое Зависимое Наблюдение радио-Вещательного типа (АЗН-В).

Беспилотные воздушные суда (БВС) могут наблюдаться системой УВД одним из трёх методов, указанных выше, или комбинацией этих методов. Станция МПСН представляет собой сложный наземный комплекс приемных антенн и центра обработки информации, связанных линиями электропередач и каналами обмена данными. Сигнал от воздушного судна принимается МПСН только в одну сторону и передается в наземную систему УВД (диспетчеру).

Для использования МПСН беспилотником достаточно иметь на борту передатчик для МПСН, а на земле ту самую сложную и дорогую инфраструктуру, принимающую сигналы этого передатчика. При этом, чем ниже высота полета БВС, чем плотнее застройка или сложнее рельеф местности, тем чаще придется ставить огромные наземные станции, обеспеченные энергетикой и связью, отсутствующими на большей части территории Российской Федерации. Кроме того, при дефиците энергии и грузоподъемности передатчик МПСН чрезвычайно не выгоден для использования на малых БВС до 30 кг.

Наблюдение за БВС - не есть интеграция в воздушное пространство



Мировой опыт и практика подтверждают - наблюдение БВС системой УВД и интеграция БАС в гражданское воздушное пространство не одно и то же. Действительная безопасная интеграция требует не только видимости воздушного судна наземным диспетчером, но полной ситуационной осведомленности каждого участника воздушного движения, особенно там, где диспетчера нет, и наблюдение наземными средствами за воздушными судами не ведется. Внешний пилот должен не только сообщать о местоположении своего БВС, но и видеть на своем мониторе другие воздушные суда, находящиеся за пределами визуальной видимости.

Позволяя наблюдать за БВС наземному диспетчеру, МПСН не дает никакой обратной осведомленности пилоту воздушного судна.

Безусловно, наблюдение БВС системой УВД необходимо, но это лишь часть общего процесса интеграции. Аэронавигационный план не учитывает, каким образом будет организовано взаимодействие внешнего пилота с БВС и с УВД. Между тем, чтобы управлять БВС, внешний пилот должен знать положение, скорость и другие параметры БВС, т.е. пилот должен осуществлять наблюдение своего БВС в классическом его понимании, при этом должны выполняться требования по наблюдению RSP (Required Surveillance Performance) для заданного воздушного пространства.

Комитет ИКАО по ДПАС в своих документах однозначно требует от внешнего пилота и от соответствующей аппаратуры, в частности, от линии передачи данных о положении воздушного судна, соблюдения требований RSP для рассматриваемого воздушного пространства. Рассчитывать на то, что система УВД будет определять местоположение БВС и затем каким-то образом будет передавать эту информацию внешнему пилоту, не приходится, поскольку на значительной территории России МПСН бесполезно, так как диспетчерское обслуживание воздушных судов не производится, тем более для маловысотных полетов.

К чему приведет МПСН

По положениям ИКАО, наиболее предпочтительным видом связи внешнего пилота и УВД является связь через борт БВС. Использование на борту БВС аппаратуры в режиме ответчика ВРЛ влечёт за собой необходимость установки на каждой станции внешнего пилота (СВП) оборудования с функциями вторичного радиолокатора. Обычно СВП в лучшем случае базируется на малой грузовой машине-фургоне или наблюдение/управление БВС производится с помощью носимой внешним пилотом аппаратуры. Ни по размерам потребляемой мощности и другим техническим параметрам, ни по стоимости оборудования типа вторичной радиолокации для БАС с позиции СВП - МПСН использована быть не может. Мобильная СВП также исключает возможность использования оборудования МПСН, представляющего совокупность синхронизированных по времени и разнесенных на значительное расстояние (15-20 км и более) приемников радиоизлучения.

Таким образом, использование на борту БВС функций ответчика ВРЛ и передатчика МПСН, не используемых внешним пилотом для управления БВС, в условиях бортовых ограничений по массе, энергопотреблению и другим факторам - непродуктивно. Перспектива для сообщества беспилотчиков устанавливать на борту БВС ответчики ВРЛ или передатчики МПСН в отрыве от решения вопроса взаимодействия внешний пилот – БВС - загубит растущий рынок Аэронет.



Хакерам на потеху

Важнейший акцент на безопасности мировое сообщество делает на защищенности от перехвата, искажения данных злоумышленниками. Вопросам кибербезопасности уделяется первостепенное внимание на всех мировых площадках, обсуждающих вопросы развития современной авиации. Понимая необходимость развития технологий АЗН-В, мировое авиационное сообщество признает, что на базе 1090ES эта технология беззащитна против кибератак, о чем прямо сказано в Руководстве ИКАО по авиационному наблюдению Doc 9924, изданному в 2017 году.

Неоднократно проведенные в России и проводимые в мире практические эксперименты показывают, с какой легкостью сегодня может быть искажен сигнал, фальсифицирована наблюдаемая диспетчером картина при использовании стандарта 1090ES. Над решением вопроса много лет и пока безрезультатно работает промышленность США. К сожалению, ограничения стандарта 1090ES не позволяют создать на его основе достаточно защищенный канал передачи данных. Любые заявления на эту тему - введение в заблуждение.

Решение о разработке дополнительного оборудования в виде МПСН появилось как вынужденная мера в ответ на кибератаки в виде передачи спуфинговых данных. И эта мера используется, например в США, очень ограниченно, в местах со сложным рельефом, и только как временное решение до поиска новой технологии, о чем сегодня открыто говорят авиационные власти США.

Угроза национальной безопасности

Проектом АНП предусмотрено: «В качестве технологии будет рассмотрены АЗН 1090 и альтернативные технологии, в том числе АЗН космического базирования». Необходимо учитывать, что реализация проекта Aireon в 2018 году («АЗН космического базирования») позволит зарубежным странам осуществлять следующие функции:

- возможность глобального, в том числе несанкционированного, наблюдения за деятельностью всех ВС и оборудованных транспортных средств (включая аэродромные ТС) на всей территории Российской Федерации. Фактически переход на так называемый «единый» стандарт 1090 предоставит иностранным спецслужбам возможность неограниченного глобального наблюдения за полетами российской государственной и экспериментальной авиации, в том числе при полетах в национальном воздушном пространстве и на ведомственные аэродромы;
- за счет наличия сегментированных спутниковых антенн имеется возможность не прецизионного определения на территории России района излучения сигналов на частоте 1090 МГц, даже в случаях, когда в сообщения не включена информация о географических координатах объекта (сигналы ответа ВОРЛ, МПСН, TCAS);
- в случае отсутствия технической возможности верификации сообщений АЗН-В «стандарта 1090» существует возможность ретранслирования через спутники Iridium 2-го поколения ложных «спуфинговых» сообщений АЗН-В, формируемых для целей осуществления террористических кибератак;



- может иметь место возможность намеренного искажения или блокировки сообщений АЗН-В заданного пользователя воздушного пространства, что в ряде случаев в комбинации с ложной информацией, распространяемой по каналам мировых информационных агентств, будет иметь серьезные политические последствия, включая создания предпосылок к началу межгосударственных вооруженных конфликтов.

Отметим, что в рамках национального проекта ALAS (Space-Based ADS-B Link Augmentation System), реализуемого в США в течение последних 7 лет для целей наблюдения, в национальном воздушном пространстве США используются сообщения АЗН-В, передаваемые как по линии передачи данных 1090ES, так и UAT, ретранслируемые через спутники 2-го поколения компании «Globalstar». Ожидается, что в 2019 году система ALAS обеспечит спутниковую поддержку сообщений АЗН-В в пределах всего национального воздушного пространства США.

Вызывает удивление, как мимо разработчиков и согласователей Аэронавигационного плана Российской Федерации прошли все эти факты! Ведь не случайно, российские беспилотники, используемые сегодня в специальных целях и некоторые виды государственной авиации используют совершенно другую технологию передачи данных. Понимают ли высшие ответственные лица государства, что утверждение МПСН на базе 1090ES создает угрозу национальной безопасности, а принудительное наталкивание России на этот путь вряд ли является случайной ошибкой?

В качестве вывода

Представляется необходимым отметить следующее: Планируемый в рамках проекта АНП тотальный переход на АЗН-В на базе линии передачи данных 1090 ES сделает невозможным интеграцию БВС в общее воздушное пространство, поставив барьер рынку Аэронет Национальной Технологической Инициативы. Тупиковость принятого решения и дыра в национальной безопасности очевидны. Вопрос требует повышенного внимания и обсуждения с привлечением представителей сообщества беспилотной авиации!

Как и зачем организовано появление такого документа мы исследуем в ближайшее время, следите за нашими публикациями.

[\(Ассоциация АЭРОНЭТ\)](#)

Конструктор рассказал об испытаниях беспилотника сопровождения "Сириус"

Беспилотный гражданский стратосферный самолет сопровождения "Сириус", способный находится в воздухе несколько дней, совершил свой первый испытательный полет и плавно приземлился, сообщил РИА Новости генеральный конструктор аппарата Александр Бегак.

"Цель проекта – создать гражданский конкурентоспособный на мировом уровне самолет сопровождения, в том числе и для арктического региона. Беспилотное воздушное судно-спутник сможет многодневно находится в воздухе и служить ретранслятором радиосигналов, проводить дистанционное зондирование Земли, обследовать трубопроводы, сопровождать суда в полярных широтах и осуществлять ледовую разведку", — рассказал Бегак.

Он отметил, что "Сириус" может быть оснащен оборудованием мониторинга контроля и управления целым роем дронов, а также выполнять другие спецзадачи. "Взлетный вес с полезной нагрузкой составляет 140 килограммов, высота полета — более 10 километров. Точную высоту, продолжительность полета и скорость пока не раскрываем. Размах крыльев беспилотника — порядка девяти метров, длина летательного аппарата — около двух метров", — уточнил конструктор.

По его словам, проект создается в рамках инициированной президентом РФ Владимиром Путиным Национальной технологической инициативы (НТИ), и в соответствии с утвержденной дорожной картой группы "Аэронет".



Создание авиационной лаборатории "Авиатор" состоялось в 2000 году. В том же году Бегак представлял Россию в первой международной экспедиции в Антарктиду и совершил парашютный прыжок на Южный полюс. По возвращению конструктору и его команде был выделен земельный участок в Пятигорске, где была создана научно-исследовательская авиационная лаборатория. Сейчас на ее базе действует также авиационно-технический клуб "Авиатор".

[\(РИА Новости\)](#)