



Анонсы главных новостей:

- Андрей Богинский поздравил летный и инженерно-технический состав АО "Камов" с успешным приземлением Ка-62 на ВЭФ-2018
- Аэрофлот назвал причины кризиса отрасли
- Венгерские военные получили первую пару отремонтированных в России ударных Ми-24
- Вертолеты России ведут переговоры с Росавиацией по поставкам «Ансатов»
- Вертолеты России рассчитывают начать экспорт «Ансатов» в 2019 году
- Гидроавиасалон-2018 подводит итоги работы
- ГТЛК поставит авиакомпании "ПАНХ" еще один Ми-8МТВ-1
- Египетские Ка-52 стали самыми мощными боевыми вертолетами в Африке
- Минобороны Индии приобретет российские вертолеты
- Модернизированный вертолет Ми-8МСБ получил европейский сертификат летной годности
- Первые десять серийных Т-500 проданы лидерному эксплуатанту на Гидроавиасалоне-2018
- Росавиация заявила о претензиях к системам безопасности Utair
- Ростех передаст Национальной службе санитарной авиации 150 медицинских вертолетов
- Санавиация Московской области в этом году выполнила более 200 вылетов
- Сердюков предложил сценарий списания всех старых вертолетов в России
- Сертификация вертолета Ка-62 может быть завершена до конца 2019 года
- ЮТэйр - Вертолетные услуги стал партнером Тюменского нефтегазового форума
- ЮТэйр-Инжиниринг расширяет программу ремонта Airbus Helicopters

Новости вертолетных программ

Сертификация вертолета Ка-62 может быть завершена до конца 2019 года

Российская сертификация новейшего многоцелевого вертолета Ка-62 может быть завершена до конца 2019 года. Об этом в понедельник на заседании президиума Госсовета, посвященного вопросам развития Дальнего Востока, сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

"На сегодняшний день мы завершаем процесс подготовки к сертификации вертолета Ка-62... Третью машину опытную мы готовим до конца года, четвертая появится в следующем году. Очень рассчитываем на то, что до конца 2019 года должны получить российский сертификат летной годности", - сказал он.

Он отметил, что сроки сдвигались по причине срыва испытаний редукторов со стороны австрийского поставщика этого компонента - компании Zoerkler Gears GmbH & Co KG.

"Мы на год практически вылетели [из графика] <...> Компания Zoerkler австрийская сорвала нам испытания по редуктору. Он два раза просто лопнул. Хотя это считается самая лучшая компания в части обеспечения трансмиссий", - заметил он.



Загрузка Арсеньевской авиационной компании (ААК) "Прогресс" имени Н. И. Сазыкина (входит в холдинг "Вертолеты России") на текущий год составляет 110%, на 2019 год - 78%, и на 2020 год - 81%.

ААК "Прогресс" - одно из старейших авиастроительных предприятий Приморья. Завод специализируется на выпуске вертолетной техники, в частности, ударного вертолета Ка-52 и многоцелевого Ка-62.

[\(ТАСС\)](#)

"Вертолеты России" предложат Минобороны увеличить скорость строевых машин

Глава компании Андрей Богинский сообщил, что у компании уже есть эскизные проработки технического решения.

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) предложит Минобороны РФ технические решения, позволяющие увеличить скорость стоящих на вооружении вертолетов. Об этом журналистам рассказал глава компании Андрей Богинский.

"У нас есть эскизные проработки, которые можно было бы внедрять для увеличения скорости существующих летательных аппаратов. Мы такие предложения будем готовы сделать Министерству обороны в процессе дискуссии", - сказал он.

По словам Богинского, отработка технических решений на существующих конструкциях потребует не только эскизов, технических расчетов и проработок, но, "скорее всего, появления летающей лаборатории".

"Эта работа идет, где-то она носит системный характер, где-то работы инициативные, выполняемые как конструкторскими бюро, которые находятся в холдинге "Вертолеты России", так и в институтах авиационной промышленности - ЦАГИ, ЦИАМ и так далее", - отметил Богинский.

Он напомнил, что в 2017 году холдинг также заключил контракт с военным ведомством по выработке концепции перспективного скоростного вертолета (ПСВ). В этом году работа будет завершена, Минобороны рассмотрит предложенные варианты проекта.

Испытания Ка-52К

Богинский также рассказал, что холдинг "Вертолеты России" до конца 2018 года рассчитывает определить с Минобороны сроки завершения испытаний корабельной версии ударного вертолета Ка-52.

"По Ка-52К сроков по завершению испытаний пока нет, они обсуждаются. Мы надеемся, что до конца года мы совместно с коллегами из Министерства обороны этот вопрос сможем урегулировать", - сказал он.



Богинский подчеркнул, что улучшение уже созданных строевых Ка-52, по сути, "идет постоянно". По модернизации данного вертолета уже составлен краткосрочный и среднесрочный план.

"Модернизация военных машин - это увеличение дальности, обнаружения и распознавания целей, гражданских - внедрение тех или иных опций, которые нужны гражданским потребителям. Там есть определенные приоритеты, в зависимости от спроса на те или иные задачи", - пояснил Богинский.

Ка-52К "Катран" - модификация боевого вертолета Ка-52 "Аллигатор". Он предназначен для патрулирования, огневой поддержки десанта, противодесантной обороны. Палубная модель отличается от базовой наличием укороченного складного крыла, которое было доработано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей. Также на корабельной версии предусмотрено спасательное устройство для помощи людям, которые терпят бедствие в море.

Модернизация Ка-27

Холдинг планирует в рамках нового контракта с Минобороны провести ремонт и модернизацию двух противолодочных вертолетов Ка-27 и ожидает от военного ведомства дальнейших соглашений.

"С Министерством обороны мы уже выполнили один контракт на модернизацию 14 машин. Этот контракт выполнен, сейчас мы планируем заключить контракт еще на два вертолета Ка-27. Все остальное зависит от наших коллег из Министерства обороны, мы готовы эту работу продолжать", - сказал он.

Как сообщалось ранее, морская авиация ВМФ России до 2020 года рассчитывала получить всего около 50 модернизированных корабельных противолодочных вертолетов Ка-27.

По данным Минобороны, в результате модернизации машины оснащаются современными средствами передачи информации, новой поисковой системой, позволяющей эффективнее вести поиск и поражение подводных лодок, а также радиоакустическое оборудование.

[\(ТАСС\)](#)

В "Ростехе" рассказали об испытаниях новейших боевых вертолетов Ми-28НМ

В госиспытаниях новейших боевых вертолетов Ми-28НМ задействуют три машины. Об этом в ходе выставки "Гидроавиасалон-2018" сообщил РИА Новости индустриальный директор авиакластера госкорпорации "Ростех" Анатолий Сердюков.

"В настоящий момент проходят государственные совместные испытания. В них задействована одна машина. Согласно подписанному в конце прошлого года контракту, "Вертолеты России" передадут Министерству обороны установочную партию еще из двух машин. Они также будут задействованы в испытаниях", - рассказал он.

Ранее гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский сообщил, что первую партию модернизированных "Ночных охотников" Ми-28НМ поставят в войска до ноября.



При создании Ми-28НМ конструкторы учли опыт разработки учебно-боевого Ми-28УБ: в передней кабине нового "охотника" размещен второй комплект органов управления. На вертолет также установили новый прицельно-пилотажно-навигационный комплекс, который оснащен вычислительными средствами увеличенного быстродействия.

Модернизации подверглась и кабина экипажа: командир и летчик-оператор теперь будут получать более полную и доступную информацию об окружающей обстановке и работе всех систем машины. Это облегчит взаимодействие и ускорит принятие решений в боевой обстановке. Кроме того, кабина экипажа надежно защищена от бронебойных пуль и снарядов калибра до 20 миллиметров.

[\(РИА Новости\)](#)

Ударные Ка-52 и Ми-28НМ смогут управлять беспилотниками

Ударные вертолеты Ка-52 и Ми-28НМ смогут управлять беспилотниками для разведки или целеуказания, такая концепция сейчас разрабатывается, сообщил "Интерфаксу" гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Если есть вертолет и есть беспилотный летательный аппарат, почему бы не сделать их сопряжение? Мы собственные работы в этой части ведем в инициативном порядке", - заявил Богинский.

"Основные миссии беспилотников - это наблюдение, разведка, наведение авиационных средств поражения, выдача целеуказания и так далее. Исходя из этого, требуется работа по дополнению или изменению функционала бортовых комплексов радиоэлектроники вертолета, управления вооружением. Здесь работа не только наша, но и, даже по большей части, работа нашей кооперации. Но это важное направление развития, которое мы не бросаем и, ни в коем случае, не игнорируем", - сказал гендиректор холдинга.

Он отметил, что в настоящее время идет выработка унифицированных требований, чтобы сделать сопряжение с беспилотниками вообще, а не с каким-то конкретным типом.

[\(Интерфакс\)](#)

Модернизированный вертолет Ми-8МСБ получил европейский сертификат летной годности

Вертолет Ми-8МСБ оснащен двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е. Замена старых двигателей ТВ2-117 на ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серии позволили вертолету Ми-8Т не только увеличить потолок высоты, но и одновременно ресурс вертолета, его жизненный цикл, а также продлить срок эксплуатации.

"Мы потратили 2,5 года и получили европейский сертификат летной годности. Сегодня заказывают уже и российские компании, которые хотят работать в Европе. Там можно работать только на вертолетах, сертифицированных в Европе. Поэтому это наш первый успех", - рассказал Президент "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.



"Мотор Сич" развивает собственное вертолетное производство. В следующем году планируется запустить в серию вертолет МСБ-2 "Надія", вариант глубокой модернизации вертолета Ми-2, после прохождения сертификации.

- Мы делаем лопасти, мы делаем редуктор, новый двигатель - все свое. Только фюзеляж собирает и изготавливает Харьковский авиационный завод. В следующем году мы планируем заняться уже тяжелым вертолетом, - добавил Вячеслав Богуслаев. - Сейчас идет сертификационные работа, в следующем году будем поставлять и вертолеты.

Наибольший интерес модернизированные винтокрылые машины будут представлять для стран с жарким климатом, потому что эксплуатационные характеристики двигателей "Мотор Сич" позволяют эксплуатировать вертолеты при экстремально жарких температурах. В ОАЭ уже собрано два модернизированных вертолета Ми-8МСБ, которые будут представлены в этом году на выставке Dubai Airshow.

[\(Мотор Сич - рассылка\)](#)

"Вертолеты России" рассчитывают начать экспорт "Ансатов" в 2019 году

Как пояснил гендиректор холдинга Андрей Богинский, уже ведутся предварительные переговоры с компаниями из Юго-Восточной Азии и Латинской Америки.

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") рассчитывает в 2019 году начать поставки многоцелевых вертолетов "Ансат" за рубеж, сообщил ТАСС гендиректор холдинга Андрей Богинский в кулуарах Восточного экономического форума.

"Поставлять [вертолеты "Ансат" на экспорт] планы есть. Мы ведем работу с Росавиацией по валидации сертификата на "Ансат". Как только получим такого рода сертификат, соответственно, мечта станет реальностью", - сказал Богинский.

По его словам, предварительные переговоры ведутся с компаниями из Юго-Восточной Азии, Латинской Америки. "Работа, которую ведет Росавиация в этой части, - с авиавластями Китая, Индии, Бразилии, Мексики, Колумбии", - отметил гендиректор "Вертолетов России".

Начать экспорт "Ансатов" планируется в 2019 году, добавил он.

"Ансат" - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет. В зависимости от модификации, может принять на борт до девяти человек. К настоящему времени максимальная взлетная масса машины увеличена до 3,6 т, ее коммерческая нагрузка составляет 1,3 т, крейсерская скорость - до 260 км/ час, максимальная - 275 км/ч, дальность полета при полной заправке - 520 км. "Ансат" сертифицирован для использования в температурном диапазоне от минус 45 до плюс 50 градусов по Цельсию.

Четвертый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 11-13 сентября. Агентство ТАСС является генеральным информационным партнером, официальным фотохост-агентством и модератором зоны презентаций инвестиционных проектов ВЭФ-2018.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Ростех передаст Национальной службе санитарной авиации 150 медицинских вертолетов

В ходе выставки «Гидроавиасалон-2018» дочерние структуры Госкорпорации Ростех – «Вертолеты России», Национальная служба санитарной авиации (НССА) и ООО «Авиакапитал–Сервис» – подписали контракты на поставку 104 вертолетов «Ансат» и 46 Ми-8АМТ в медицинском оснащении. Также заключены соглашения о послепродажном обслуживании техники.



Договоренности о поставке вертолетной техники будут реализованы в рамках масштабного проекта Госкорпорации Ростех по созданию Единого оператора услуг санитарной авиации в российских регионах. В присутствии министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова документ подписали генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский, генеральный директор Национальной службы санитарной авиации (НССА) Руслан Голик и генеральный директор «Авиакапитал-Сервиса» Роман Пахомов.

«Развитие санитарной авиации является одним из приоритетов национального проекта «Здравоохранение». Ростех реализует комплексный проект в этой сфере, который предусматривает создание специализированной службы санитарной авиации, обеспечение ее воздушными судами, а также построение необходимой наземной инфраструктуры. Специально для НССА будет изготовлено и поставлено 150 вертолетов – рекордный объем заказа в интересах санитарной авиации. Инвестиции в проект превышают 40 млрд рублей. Реализуемый нами комплекс мер позволит новой службе эффективно решать задачи, связанные со спасением человеческих жизней», – отметил при подписании контракта генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

В прошлом году Госкорпорация Ростех выступила с инициативой о создании в России Единой системы санитарной авиации, которая была поддержана президентом России. Цель Национальной службы санитарной авиации – выполнять авиационные работы с целью оказания медицинской помощи по



единому стандарту в формате 24/7. Финансирование проекта осуществляет компания «Авиакапитал–Сервис», которая закупает вертолетную технику и передает ее Национальной службе санитарной авиации в финансовый лизинг на 15 лет.

Национальная служба санитарной авиации уже транспортирует пострадавших, нуждающихся в неотложной помощи, в Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Свердловской, Новгородской областях и Республике Карелия.

В рамках контракта на «Гидроавиасалоне» состоялась торжественная передача НССА первого медицинского вертолета Ми-8АМТ, оснащенного необходимым медицинским оборудованием для оказания неотложной реаниматологической помощи на борту вертолета, в том числе системой искусственной вентиляции легких, теле-ЭКГ, расшифровывающей кардиограмму в реальном времени.

Медицинские вертолеты Ми-8АМТ и «Ансат» соответствуют всем международным стандартам санитарной авиации и оснащены необходимым оборудованием для оказания помощи, необходимой для сохранения жизни человека на период транспортировки.

[\(Ростех\)](#)

Пустовгаров откупоривает шампанское: санавиация заказала 104 "Ансата"

Анатолий Сердюков и Николай Колесов показали КВЗ свет в конце тоннеля. Но надолго ли?

Невероятный по количеству машин контракт привез с завершившегося в субботу в Геленджике "Гидроавиасалона-2018" Казанский вертолетный завод - сразу 104 "Ансата". В условиях охватившего завод кризиса, одним из последствий которого стал переход на четырехдневку, они видятся спасением, хоть и временным. При этом, как выяснил "БИЗНЕС Online", попытка "обобрать" КВЗ, вынеся самую "вкусную" часть работ на предприятия Колесова, отбита.

Путин одобрил

Оптимистичная для КВЗ новость пришла с "Гидроавиасалона-2018" в Геленджике: Ростех и Национальная служба санитарной авиации (НССА) подписали контракт на поставку 150 вертолетов и 104 из них - "Ансаты" (остальные - улан-удэнские Ми-8АМТ). Добавим, что среди подписавших нынешний контракт есть еще одна сторона - ООО "Авиакапитал-Сервис", которое, собственно, и будет закупать вертолеты передавать их НССА в финансовый лизинг на 15 лет.

Напомним, в октябре 2016 года, когда премьер-министр РФ Дмитрий Медведев утвердил паспорт приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ". 34 регионам выделялись деньги (10 млрд рублей до 2020 года) на закупку услуг санавиации. При этом регионы могут покупать только вертолеты отечественного производства, сделанные после 2014 года и оснащенные медицинским модулем.



Но через год "Ростех" в лице руководителя своего авиастроительного кластера, экс-министра обороны РФ Анатолия Сердюкова выступил с инициативой, как подчеркивается на сайте госкорпорации, меняющей подход к реализации этого проекта.

По идее "Ростеха", в стране должен быть определен единый федеральный оператор услуг, что позволит сформировать полноценный парк авиационных судов, а также создать необходимую авиационную и цифровую инфраструктуру. Это повысит качество медицинской помощи, снизит нагрузку на федеральный бюджет за счет унификации расценок и подходов. Госкорпорация предложила при помощи инфраструктурной ипотеки привлечь около 35,5 млрд. рублей из внебюджетных источников и направить эти средства на создание в 2018-2021 годах парка воздушных судов, а также необходимой инфраструктуры в 1,5 тыс. учреждений здравоохранения, а также IT-системы и центра управления полетами. Вернуть вложения инвесторы должны в 2021-2035 годах за счет оплаты оказанных гражданам услуг фондом обязательного медицинского страхования (ФОМС). Также для этой цели всем субъектам Федерации предлагается выделить из бюджета субсидии. Эксперты полагают, что услуги санитарной авиации будут востребованы долгие годы, что делает проект привлекательным для потенциальных инвесторов.

29 января этого года Ростех получил согласие президента РФ Владимира Путина на создание единого оператора авиационных работ для оказания скорой экстренной медицинской помощи по всей России.

С "Рычагом" наперевес

Единственным исполнителем авиационных работ назначена созданная специально под проект НССА. Что интересно, частью этой компании владеют казанские структуры, близкие к генеральному директору АО "Концерн "Радиоэлектронные технологии" Николаю Колесову. 75% НССА принадлежит петербургскому фонду развития санитарной авиации, а 25% - казанскому АО "Рычаг", 75,2% капитала которого владеет ОАО "Радиоприборснаб", единственным акционером последнего выступает КРЭТ. А по 12,4% капитала "Рычага" владеют входящее в личную бизнес-империю Колесова АО "КОМЗ" и родственное заводу АО "КОМЗ-Байгыш".

"Рычаг" находится на территории КОМЗа и выполняет крупные заказы по тематике радиоэлектронной борьбы (РЭБ), в частности, оснащает вертолеты Ми-8 системой РЭБ "Рычаг". Но, как выяснилось в нынешнем июне, вертолетные планы "Рычага" оказались куда масштабнее. Как сообщал источник "БИЗНЕС Online" источник в авиапроме, у Ростеха появилась идея покупать у КВЗ "зеленый" летающий "Ансат" и наполнять его медицинским оборудованием. Исполнителем работы был назначен именно "Рычаг". Более того, по нашим данным, участие "Рычага" в "Ансате" могло не ограничиться одним только "навешиванием" медицинского модуля: туда могли отдать и работу по оборудованию вертолетов авионикой. Для этого "Рычаг" активно переманивал специалистов КВЗ и создавал свой летно-испытательный комплекс. Так что, КВЗ оставалось лишь поставлять новым коллегам корпус с двигателями.

Но сегодня, по нашим данным, от этой идеи отказались, хотя, по имеющейся информации, "Рычаг" и получил требующийся для такого рода производств сертификат разработчика вертолетной техники. Есть ли у компании сертификат производителя, неизвестно. И, вероятнее всего, "Рычаг" не смог



получить у КВЗ документацию на "Ансат": ее передача означала бы для завода, по сути, передачу прав на сам вертолет в чужие руки. Не исключено, что вопрос с "Рычагом" был решен на июльском совещании, в котором участвовали президент РТ Рустам Минниханов, генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский, Колесов, Сердюков.

"И в целом, наладить, по сути, новое вертолетное производство - почти неподъемная задача, - говорит источник "БИЗНЕС Online" в вертолетостроении. - Куда проще было заполучить КВЗ", - намекнул он на попытки Колесова посадить в гендиректорское кресло КВЗ своего человека - тогдашнего гендиректора КОМЗа Сергея Раковца. К слову, еще новость - он назначен генеральным директором АО "Раменское приборостроительное конструкторское бюро", которое как проектировщик авионики, участвовало в вышеупомянутой схеме "отъема" "Ансата" у КВЗ.

"Для устойчивости производителя недостаточно одной опоры"

Как будет распределено по годам изготовление законтрактованных вчера "Ансатов", пока непонятно. Но еще до подписания контракта Богинский рассказывал "Коммерсанту", что они должны быть выпущены до конца 2020 года. Причем, нынешние 104 машины могут оказаться только началом, ведь в "Вертолетах России" не раз намекали, что определенные упомянутым выше медведевским приоритетным проектом 34 субъекта - это мало: санавиация должна работать во всех субъектах Федерации, а в целом России нужны до 350 медвертолетов.

Спасение ли для находящегося в критической ситуации и перешедшего на четырехдневку КВЗ подмога из 104 "Ансатов"? Скорее, это временная передышка для приятия руководством предприятия и "Вертолетов России" более весомых стратегических и конструкторских решений. Почему? Да, загрузка предприятию обеспечена, но как рассказывал "БИЗНЕС Online" управляющий директор завода Юрий Пустовгаров, вопрос жизни и смерти - снизить себестоимость "Ансата": "Вопрос стоит так: либо себестоимость такая, какая устраивает государство, либо этих вертолетов никто не заказывает... Причем мы не можем поднять цену на медицинский "Ансат" - только изыскать внутренние резервы".

Главному до сего дня заказчику "Ансатов" - Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) эти машины продают с серьезной скидкой, по 222 млн. рублей (изначальная стоимость - 272 млн.). Есть основания полагать, что это граница, ниже которой падать уже некуда, и вряд ли цена для НССА будет отличаться в лучшую для КВЗ сторону, то есть речь идет примерно о 23 млрд рублей за все 104 машины. К тому же, по данным источника "БИЗНЕС Online" у КВЗ все-таки отняли часть работы - он будет передавать НССА вертолеты с пустым пассажирским салоном, то есть без медицинского модуля и оборудования... Так что, серьезной прибыли заводу от этого контракта ожидать не приходится. Не будет ее и от нового продукта КВЗ - Ми-38: машина дорога и, по сути, конкурирует с более дешевым Ми-8/17. "Нынешний заказ - не манна небесная, скорее, долгая (непонятно в какие сроки) и серьезная дорога, которую предстоит пройти, - отметил в беде с "БИЗНЕС Online" старший научный сотрудник Академии им. Жуковского, эксперт по вертолетной тематике Евгений Матвеев. - Для устойчивости производителя недостаточно одной опоры: КВЗ нельзя потерять "восьмерку" - курицу, которая несет золотые яйца. Надежды на заказы Ми-8/17 есть, однако мир вертолетов уже не будет прежним: рынки рушатся, наши позиции сокращаются, возможности для маневра сужаются".



Безусловно, радует то, что "Ансат" пошел в массовое производство. Как подсчитали авторы блога bmpd (Центр анализа стратегий и технологий) на сегодня построено 80 "Ансатов" всех модификаций. Также, по известным данным, есть контракты на 12 машин для ГТЛК и 8 для Китая. Летчики отзываются о машине положительно. "Хороший вертолет, только бы дальность полета увеличить, - рассказал "БИЗНЕС Online" пилот-инструктор АО "Русские вертолетные системы" Георгий Абовян, который налетал на "Ансате" около 300 часов. - На заводе сейчас доработки ведутся, недавно представили прототип модернизированного "Ансата", но когда он пойдет в серию? И сопровождает завод машину неплохо - вопросы старается решать оперативно". Матвеев же отметил два проблемных момента - высокие расходы на эксплуатацию и канадские двигатели. Но, констатировал он, "пока машины новые, об этом не задумываются".

[\(Бизнес-Online\)](#)

"Вертолеты России ведут переговоры с Росавиацией по поставкам "Ансатов"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) ведет с Росавиацией переговоры о поставках вертолетов "Ансат" в училища гражданской авиации. Об этом журналистам рассказал глава компании Андрей Богинский.

"Этот диалог мы начали вести с Росавиацией, с (главой ведомства) Александром Нерадько - получаем полную поддержку и понимание, что необходимо обучать уже на "Ансате", потому что данный вертолет уже начинает поступать в российские авиакомпании, и востребованность пилотов и инженерно-технического состава будет расти", - сказал он.

Богинский напомнил, что в Министерство обороны РФ уже поставлено несколько десятков "Ансатов-У". "Они активно используются для обучения курсантов летных училищ, и наша задача состоит в том, чтобы эти вертолеты теперь поступили в училища гражданской авиации, для обучения гражданских пилотов. Контрактов пока нет, но планы есть", - отметил глава "Вертолетов России".

Он также напомнил, что более 100 "Ансатов" будут поставлены в интересах Национальной службы санитарной авиации. Также в прошлом году холдинг поставил Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) шесть "Ансатов", в этом году к поставке запланировано 12, из которых заказчику поступила уже половина.

"Ансат" - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет. В зависимости от модификации, может принять на борт до девяти человек. К настоящему времени максимальная взлетная масса машины увеличена до 3,6 т, ее коммерческая нагрузка составляет 1,3 т, крейсерская скорость - до 260 км/ час, максимальная - 275 км/ч, дальность полета при полной заправке - 520 км. "Ансат" сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию.

[\(ТАСС\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод учит специалистов в МАИ

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» проводит переподготовку инженерно-технического персонала по программе «Конструирование, производство, испытания и



эксплуатация вертолетов». Процесс организован на базе учебных классов предприятия в вечернее время дважды в неделю, посредством онлайн-вебинаров с участием профессорско-преподавательского состава Московского авиационного института.

В общей сложности обучение на базе высшего образования проходят 35 человек – инженеры, технологи разных подразделений У-УАЗ. Слушателям необходимо пройти по программе профессиональной переподготовки более 500 часов аудиторных занятий (в том числе 250 академических часов).

«Профессиональная переподготовка позволяет Улан-Удэнскому авиационному заводу обеспечивать производственные процессы квалифицированными кадрами, отвечающими высоким требованиям рынка труда, и сохранять высокий уровень конкурентоспособности. Онлайн-переподготовка на базе Московского авиационного института в области вертолетостроения организована впервые», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Программа включает в себя тематические программы по различным областям знаний: «Основы устройства и принципы полета вертолета. Конструкция вертолетов одновинтовой и соосной схемы», «Аэродинамика и динамика полета вертолета. Конструкционные материалы», «Системы приборного оборудования вертолетов. Технология производства вертолетов», «Эксплуатационная технологичность и надежность. Прочность вертолета».

Для удобства слушателей предусмотрена запись лекций, позволяющая пересмотреть их в случае необходимости. Более того, достигнута договоренность о проведении дистанционных консультаций с преподавателями, в ходе которых обучающиеся могут задать любые возникшие вопросы.

В июне этого года инженерно-технический персонал успешно завершил второй модуль обучения, итогом которого стал зачет в присутствии преподавателей московского института, прибывших с этой целью на предприятие. В рамках визита также были проведены дополнительные консультационные лекции и определены темы дипломных работ.

Слушатели, завершившие обучение по профессиональной образовательной программе и прошедшие государственную итоговую аттестацию, намеченную на 2019 год, получают дипломы установленного образца о профессиональной переподготовке, которые подтверждают право специалиста на ведение профессиональной деятельности в области вертолетостроения.

[\(У-УАЗ - рассылка\)](#)

ГТЛК поставит авиакомпании "ПАНХ" еще один Ми-8МТВ-1

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) поставит авиакомпании НПК "ПАНХ" в финансовую аренду вертолет Ми-8МТВ-1. Соответствующее соглашение подписано на Гидроавиасалоне-2018.



Техническая приемка воздушного судна состоится до 14 сентября, а поставка будет осуществлена до 22 сентября, сообщили АТО.ru в ГТЛК. "ПАНХ" получит вертолёт в медицинской версии. В коммерческом сертификате оператора — шесть Ми-8МТВ-1, пять Ми-8Т, а также один ВК-117С-2, пять ЕС-135 Т2+, шесть Ка-32, один Ми-26Т.

Ранее в этом году "ПАНХ" разместила аналогичный заказ на Ми-8МТВ-1 с медицинским модулем, который также берется в аренду у ГТЛК.

Вертолеты поставляются в рамках контракта, заключенного ГТЛК в конце 2017 г.: тогда лизингодатель подписал контракт на поставку 31 винтокрылой машины от "Вертолетов России" — 12 легких многоцелевых "Ансатов", 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1 — с передачей бортов авиакомпаниям в 2018 г. В прошлом году ГТЛК поставила российским перевозчикам 29 вертолетов (13 Ми-8АМТ, 10 Ми-8МТВ-1 и 6 "Ансатов"). Ожидается, что в 2018 г. лизингодатель закажет еще 39 машин семейства Ми-8 и 11 легких "Ансатов" с передачей их эксплуатантам в 2019–2020 гг.

ATO.ru

ЮТэйр-Инжиниринг расширяет программу ремонта Airbus Helicopters

Крупнейший провайдер услуг по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов в России ЮТэйр-Инжиниринг расширяет сотрудничество с организациями по ремонту агрегатов и двигателей. До



конца 2019 года компания планирует разместить заказ на капитальный ремонт редукторов вертолетов Airbus Helicopters AS350/AS-355.

В Группе ЮТэйр 25 вертолетов Airbus Helicopters AS-350/355. Общий налет за время эксплуатации судов составляет около 60 тыс. часов. В 2017 году показатель составил 13 тыс. часов, а в 2018 году ЮТэйр планирует увеличить его до 15 тыс.

«Программа технического обслуживания развивается с ростом флота операторов Группы ЮТэйр. Компания активно использует вертолеты AS350/AS-355 в России и за рубежом. К весне 2019 года плановой замены компонентов потребуют не менее 10 из них», — прокомментировал генеральный директор АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» Андрей Ильменский.

[\(ЮТэйр-Инжиниринг - рассылка\)](#)

Парк вертолетов и площадки для них появятся в скором времени в Дагестане

Руководство аэропорта Махачкалы в рамках реализации мероприятий по развитию малой авиации в Дагестане намерено приобрести парк вертолетов, сообщили информагентству в пресс-службе воздушной гавани региона. Также предприятие намерено обустроить вертолетные площадки в нескольких районах республики.

По словам генерального директора предприятия Арсена Пирмагомедова, в авиaperевозках в отдаленные и труднодоступные районы Дагестана заинтересованы в первую очередь туристические компании, коммерческие структуры и некоммерческие организации. Также в развитии этого направления местных воздушных линий заинтересовано Министерство по делам Северного Кавказа.

«Речь идет об экскурсиях к достопримечательностям, таким как цитадель Нарын-Кала, Самурский лес, заброшенное село Гамсутль, Сулакский каньон, Салтинский водопад, гора Шалбуздаг», — уточнил он.

Ранее, ООО «Авиапатруль» (предприятие базируется в аэропорту Махачкалы) и ПАО «Казанский вертолетный завод» подписали Соглашение о сотрудничестве между организациями. В рамках реализации совместных мероприятий достигнута договоренность о приобретении 2-х вертолетов «Ансат» на 7+1 пассажиров производства Казанского вертолетного завода. Также для развития малой авиации Дагестана рассматривается возможность приобретения вертолетов Eurocopter AS350 на 5-6 пассажиров.

По информации источника информагентства, развитие малой авиации предполагает помимо закупки вертолетов обустройство и содержание вертолетных площадок. В рамках реализации вертолетной программы компания ООО «Аэропатруль» планирует строительство на первом этапе 3-х вертолетных площадок в Дербенте, на горе Шалбуздаг и в селе Салта Гунибского района стоимостью более 3 млн руб. каждая.

[\(РИА «Дагестан»\)](#)

100-летие ЦАГИ в истории авиации: вертолет Ми-1

На Ми-1 - первом советском серийном вертолете - было установлено 27 мировых рекордов. Надежный и удобный в управлении, в СССР он использовался как в вооруженных силах, так и в гражданской авиации - для обработки сельхозугодий, доставки почты и грузов, эвакуации больных и раненых.



История создания Ми-1 началась в послевоенные годы, когда утраченный интерес к вертолетам вновь возродился. В начале 1947 года по инициативе советского ученого, конструктора Михаила Миля приказом начальника Центрального аэрогидродинамического института была организована специальная лаборатория по проблемам геликоптеростроения и изучения штопора. Возглавил ее сам Миль, прошедший школу ЦАГИ по разработке автожиров и геликоптеров и накопивший огромный опыт в этих вопросах. Он поставил перед сотрудниками лаборатории главную цель - быструю разработку проекта промышленного образца одновинтового вертолета.

Первым шагом этой работы было создание в институте натурной геликоптерной установки НГУ-1, содержащей основные агрегаты проектируемого летательного аппарата - будущего Ми-1 - и предназначенной для испытаний натуральных несущих винтов в большой аэродинамической трубе Т-101. При конструировании и доводке прототипа Ми-1 был использован ряд оригинальных технических решений: система управления несущего винта с инерционными демпферами, снабженная впоследствии необратимыми гидроусилителями; объединение систем управления общим шагом несущего винта и мощностью двигателя в единую систему "шаг-газ"; противообледенительная система для лопастей несущего и рулевого винтов.

В 1948-1949 годах на авиационном заводе в Киеве построили три опытных вертолета. Первые подъемы в воздух на прототипе Ми-1 - ГМ-1 (геликоптер Миля-1) - были выполнены 20 сентября 1948 года на аэродроме Захарково. Государственные испытания продолжались, а 21 февраля 1950 года Совет министров СССР принял постановление о серийном производстве Ми-1. Всего в 1950-1960-х



годах построено свыше 2,5 тысяч этих вертолетов в нашей стране, а в 1957-1960 годах произведено 300 машин по лицензии в Польше.

Вертолет обладал хорошими летно-техническими характеристиками, но был неустойчив к боковым порывам ветра, случался флаттер несущего винта. Спасал мощный двигатель - 580 л.с., который обеспечивал высокую энерговооруженность.

В армии Ми-1 использовался как связной вертолет, впоследствии он стал учебной машиной. Его модификации применялись и за рубежом: в полицейских операциях Китая, в Ираке - для подавления курдских мятежей, на Кубе - для ликвидации отрядов вооруженной оппозиции. С появлением вертолетов более высокого уровня Ми-1 стали использовать все реже. Последнюю машину официально списали в 1983 году.

[\(ЦАГИ\)](#)

Санавиация Московской области в этом году выполнила более 200 вылетов

Полеты совершаются на легком вертолете, оснащенный необходимым медоборудованием.

В 2018 году санитарная авиация Московской области совершила 203 вылета. Заявки поступали от медицинских организаций и оперативных служб. Об этом сообщил телеканал "360" со ссылкой на главу регионального Минздрава Дмитрия Маркова.

"Вылет бригад осуществлялся через оперативно-диспетчерскую службу медицины катастроф в круглосуточном режиме", - рассказал министр.

Планируется, что санавиация в этом году совершит 240 вылетов.

Работу санитарной авиации возобновили год назад. На легком вертолете, оснащенном необходимым медоборудованием, оказывают экстренную помощь пострадавшим, в том числе в условиях низкой транспортной доступности или большой удаленности от медицинских учреждений. С помощью санавиации также выполняют межбольничные эвакуации пациентов.

"Использование авиационного транспорта позволяет ускорить прибытие медицинских бригад к месту происшествия независимо от дорожной ситуации. Кроме того, эта возможность позволяет своевременно оказывать специализированную, в том числе высокотехнологичную помощь, пострадавшим", - добавил Дмитрий Марков.

[\(РИА Новости\)](#)

Росавиация заявила о претензиях к системам безопасности Utair

Росавиацию не устраивает система управления безопасностью полетов в авиакомпаниях группы Utair, заявил глава ведомства Александр Нерадько в кулуарах выставки деловой авиации RUBAE. «Есть так называемые системы управления безопасностью полетов — видимо, эта система в авиакомпании Utair недостаточно эффективна», — приводит его слова «Интерфакс».



Напомним, 4 августа вертолет Ми-8 авиакомпании UTair потерпел катастрофу в Красноярском крае, погибли 18 человек. Вертолет с нефтяниками на борту задел груз, закрепленный на тросе другого Ми-8, и рухнул. 1 сентября 18 человек пострадали при посадке самолета Boeing 737 Utair в Сочи. На борту которого находились 170 человек, в условиях сильного дождя и ветра не хватило взлетно-посадочной полосы — он выкатился за ее пределы и загорелся.

Росавиация ждет результатов проверок, которые проходят в рамках расследований происшествий. «Очевидно, что у компании очень большой объем работ, и самолетных и вертолетных, и, конечно, мне представляется, что авиакомпании необходимо принять корректирующие меры для упорядочения своей деятельности», — сказал господин Нерадько.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Властям Пермского края понадобился 22-местный вертолет

Воздушное транспортное средство необходимо для нерегулярных перевозок.

Правительство Пермского края ищет подрядчика для перевозки пассажиров на вертолете. На эти цели из бюджета края выделили 2 млн рублей, сообщается на сайте госзакупок.

В техническом задании прописано, что заявки заказчика на перелет будут нерегулярными и должны подаваться за два дня до полета. Для перевозок необходим вертолет вместимостью 22 человека, дальностью беспосадочного полета 480 км и крейсерской скоростью 180 км/ч. Взлет и посадка будет проходить с площадки в Перми.

Все перевозки будут исполнены до 30 сентября 2019 года.

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

Сердюков предложил сценарий списания всех старых вертолетов в России

В «Ростехе» предложили реализовать идею правительства о замене вертолетов старше 25 лет с задействованием лизинговой схемы. Крупные игроки против обновления парка не возражают, но региональные эксплуатанты его не выдержат

Команда на посадку

Обсуждаемые в правительстве меры по запрету эксплуатации вертолетов, выпущенных в 1990-х годах, могут сопровождаться госпрограммой, облегчающей авиаперевозчикам закупку новой техники, как это было сделано в автомобильной отрасли. Об этом РБК заявил директор авиакластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков на международной выставке «Гидроавиасалон-2018» в Геленджике.

«Возможно, будет выработана программа утилизации и задействована лизинговая схема. Например, старый вертолет будет приниматься в зачет первого платежа, взамен авиакомпания получит новую машину», — объяснил Сердюков.



В конце августа газета «Коммерсантъ» сообщила, что в правительстве обсуждается вопрос о запрете на эксплуатацию вертолетов старше 25 лет для поддержки «падающего производства «Вертолетов России». Источники газеты отмечали, что вертолетный рынок стагнирует и «сбывать продукцию все сложнее — из-за насыщения рынка, санкций и конкуренции».

Как власти стимулировали спрос на продукцию автопрома

Первая программа обновления автопарка и утилизации старых легковых автомобилей в соответствии с постановлением правительства стартовала 8 марта 2010 года и продлилась до 2011 года. Она обошлась в 30 млрд руб. Сдающие старый автомобиль в утиль могли купить со скидкой новый из перечня, утвержденного Минпромторгом. В качестве компенсации за снижение цены производители получали субсидии из бюджета.

С 2014 года программу перезапустили и распространили не только на легковые автомобили, но и на коммерческий транспорт, грузовики и автобусы. На нее было потрачено более 50 млрд руб. В конце 2017 года Минпромторг сообщил, что не планирует продлевать программу утилизации на 2018 год.

Инициатива по замене устаревшего парка прежде всего направлена на повышение безопасности полетов, пояснил также Сердюков. Он отметил, что российские авиакомпании используют большое количество старых машин, которые эксплуатируются 25–30 лет и более. «Надо четко осознавать, что ресурс техники — не вечный. Наступает время, когда летать на таких вертолетах становится опасно», — сказал глава ростеховского авиакластера.

До 70% парка на замену

Парк гражданских вертолетов в России насчитывает примерно 1800 вертолетов, из них летают 25 лет и больше — более 60–70%, сообщил РБК гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. Согласно реестру воздушных судов, основу парка составляют вертолеты типа Ми-8 и разработанные на его базе.

«Так как большинство этих вертолетов эксплуатировалось еще в ранний постсоветский период, многим авиакомпаниям они достались в начале 1990-х», — напомнил он. Модернизацией вертолетов большинство авиакомпаний не занималось, добавил Богинский.

«Наша задача — обеспечить безопасную эксплуатацию и, конечно, загрузить свое производство. Поэтому мы, если такая программа будет, конечно, активно в нее включимся», — сказал глава «Вертолетов России».

При этом он согласился, что техника, которая производилась в 1990-х и начале 2000-х годов, была дешевле. «Поэтому мы ставим вопрос, который необходимо решить — вопрос стоимости приобретения. Если будет поддержка государства, то это благотворно скажется на цене владения», — подытожил гендиректор «Вертолетов России».



Зачем помогать производителям вертолетов

Из отчетов «Вертолетов России» о финансовых результатах за последние пять лет следует, что выручка компании ежегодно увеличивалась. В 2013 году по МСФО она составляла 138,2 млрд руб., в 2014 году — 169,8 млрд, в 2015-м — более 219,9 млрд, в 2016-м — 214,4 млрд, по итогам 2017 года этот показатель составил рекордные 228 млрд руб.

Основу этого благополучия обеспечивали экспортные контракты, реализация госпрограммы вооружений и закупка госструктурами вертолетов семейства Ми-8, пояснил директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Однако спрос на новую вертолетную технику со стороны отечественных силовых структур неизбежно будет сокращаться, уверен он. «Минобороны скоро завершит массированный переход на новые вертолеты, другие силовые структуры тоже. Крупных экспортных контрактов, сопоставимых с тем, что мы видели раньше, на ближайшее время особо не предвидится, если не говорить только лишь об Индии, которая рассматривала приобретение порядка 48 вертолетов», — пояснил эксперт, добавляя, что крупные заказы выполнены, остались относительно небольшие сделки.

В 2013 году «Вертолеты России» изготовили для российских и иностранных заказчиков 303 вертолета. В 2014 году поставили заказчикам 271 вертолет. В 2015 году объем поставок составил 212 вертолетов, в 2016 году — 189 вертолетов. В 2017 году был поставлен 221 вертолет.

На что заменяют старые машины

Олег Пантелеев предполагает, что устаревшие Ми-8Т в случае введения запрета заменят преимущественно на Ми-8АМТ/МТВ, а Ми-2 — на «Ансаты» и Ка-226. «Если исходить из того, что в перспективе нужно будет заменить 1000–1200 вертолетов, то это означает, что «Вертолетам России» надо будет поставить порядка 550–700 машин. Это минимум десятилетняя перспектива», — подытожил эксперт, отметив, что «больше рынку не требуется».

Отрасли такая замена обойдется не менее чем в 300–350 млрд руб. в текущих ценах, говорит директор «АвиаПорта». «Речь идет только о замене существующего парка, без его роста. При этом мы говорим только о российском рынке и преимущественно о замене вертолетов советского производства, — поясняет сделанные допущения Пантелеев. — Мы также допускаем, что Ми-8Т заменят не только на вертолеты аналогичной размерности (Ми-8АМТ/МТВ), но и на более легкие». Еще одно допущение заключается в том, что Ми-2 будут заменены не только на «Ансаты» и Ка-226, но и на ВРТ-500, а также вертолеты иностранного производства.

Запрет на эксплуатацию старой техники не должен ударить по компаниям-перевозчикам, подчеркнул Анатолий Сердюков в разговоре с РБК, задача государства — проработать лизинговую схему и механизм компенсации лизинговых платежей для покупателей. Он должен стать «действительно привлекательным инструментом, который реально поможет авиакомпаниям обновить вертолетный



парк, а предприятиям промышленности — загрузить свои мощности», подытожил глава авиакластера «Ростеха».

Все обернется консолидацией отрасли

РБК направил запросы крупнейшим вертолетным операторам — «Ютэйр — Вертолетные услуги», «Русские вертолетные системы» и «Газпром авиа» — с просьбой пояснить свое отношение к обсуждаемой инициативе. В «Газпром авиа» на запрос РБК не ответили, в РВС и «Ютэйр — ВУ» сообщили, что не эксплуатируют вертолетную технику старше 25 лет. «Ютэйр — ВУ» поддерживает проекты по усилению безопасности полетов и модернизации индустрии», — подчеркнули также в пресс-службе компании.

В Ассоциации вертолетной индустрии, в которую входят 68 российских игроков отрасли, РБК заявили, что реализация проекта по списанию старых вертолетов не затронет крупных игроков, но приведет к сокращению количества эксплуатантов за счет исчезновения небольших компаний, которые используют преимущественно старую технику. Как полагают в ассоциации, введение запрета на эксплуатацию вертолетной техники старше 25 лет «выбывает» с рынка весь парк вертолетов Ми-8Т, а также значительную часть вертолетов других его модификаций.

«Сегодня существует огромное количество региональных компаний, эксплуатирующих технику, оставшуюся еще с советских времен, для которых закупка новых вертолетов даже с учетом определенной финансовой поддержки со стороны государства может оказаться неподъемной», — заявили в пресс-службе Ассоциации вертолетной индустрии. Там также уверены, что для небольших региональных игроков ввод в эксплуатацию новой техники грозит увеличением стоимости полетов, а также потребует переподготовки летно-технического персонала.

Сейчас средняя стоимость летного часа на вертолете Ми-8 и его модификациях может варьироваться от 130 тыс. до 380 тыс. руб. — в зависимости от региона, условий эксплуатации, стоимости топлива и др., сообщили в ассоциации. Однако дать прогноз, как возрастет показатель после обновления парка, в ассоциации не смогли: «все очень субъективно и зависит от конкретного оператора».

Глава «Вертолетов России» Андрей Богинский полагает, что в случае обновления парка стоимость летного часа у авиакомпаний, наоборот, снизится — за счет лучших летно-технических характеристик новой техники.

[\(РБК\)](#)

«ЮТэйр» выполнил уникальные монтажные работы

АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполнило уникальные работы по замене оголовка факельной установки на Муравленковском газоперерабатывающем заводе в Ямало-Ненецком автономном округе.

В работах был задействован многоцелевой вертолет Ка-32. Монтаж выполнялся на высоте 80 метров в два этапа. На первом этапе был демонтирован отработавший свой ресурс наконечник, в ходе



второго этапа методом наводки с использованием систем ловушек выполнена установка модернизированного оголовка. Вес каждого наконечника составил около 1,8 тонн, высота и диаметр 3,5 метра и 2,1 метра, соответственно.

Для выполнения монтажа был привлечен высококвалифицированный экипаж под управлением Владимира Платонова. В его послужном списке реализация таких стратегически важных проектов, как возведение объектов Олимпиады-2014 в г. Сочи, авиационное обеспечение ввода в эксплуатацию нефтеналивного терминала «Ворота Арктики» в Карском море и другие сложные авиационные работы.

Аналогичные проекты по замене наконечников факельных установок экипажи компании «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполняли и в 2017 году на Губкинском газоконденсатном заводе в Ямало-Ненецком автономном округе и морской ледостойкой стационарной платформе «Приразломная» на шельфе Печорского моря.

«Каждая работа по монтажу оборудования с применением вертолетов уникальна по сложности и трудоемкости. Это практически ювелирная операция, которую мы тщательно планируем, прорабатывая наиболее оптимальный с точки зрения безопасности и оперативности вариант проведения работ, – отметил генеральный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андрей Ильменский. – Безопасное и четкое выполнение поставленных Заказчиком задач подтверждает репутацию компании как ведущего российского вертолетного оператора, обладающего опытом реализации сверхсложных проектов».

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

В Ярославской области будет создана санитарная авиация

Соответствующий проект был одобрен Министерством здравоохранения России.

Вертолет, который при необходимости доставит пациентов в крупнейшие клиники Москвы, будет располагаться в аэропорту «Туношна».

По словам директора регионального департамента здравоохранения и фармации Руслана Саитгареева, санитарная авиация будет применяться в самых сложных и экстренных случаях.

– Если наши медики не смогут справиться, то пациента мы отправим в Москву. Сейчас проект проходит последние корректировки в министерстве, - добавил Руслан Саитгареев.

Добавим, что еще одна вертолетная площадка может быть создана на территории одной из крупных ярославских больниц. В настоящее время рассматривается несколько вариантов, среди которых больница имени Соловьева.

Стоимость проекта создания региональной санитарной авиации – 149 миллионов рублей, а рассчитан он до 2024 года. В год планируется около 200 часов налета.



Появление региональной санитарной авиации – это часть федерального приоритетного проекта. Поэтому финансировать его планируется из государственного бюджета.

[\(ЯpNews\)](#)

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» стал партнером Тюменского нефтегазового форума

"ЮТэйр-Вертолетные услуги" выступит Деловым партнером Тюменского нефтегазового форума, который состоится в Тюмени 19 и 20 сентября. Форум соберет на одной площадке российских и зарубежных экспертов, представителей федеральных министерств и ведомств, компании-лидеры нефтяной отрасли России и зарубежья, сообщили ТАСС в пресс-службе форума.

"В рамках Форума 18 сентября для представителей федеральных и региональных СМИ пройдет пресс-день, который начнется с обхода экспонентов выставки инновационных проектов, ежегодно проводимой в рамках Форума. В этот же день в Тюменском технопарке состоится пресс-конференция с участием представителей органов государственной власти и организаторов Форума. Затем представители СМИ посетят основную операционную базу АО "ЮТэйр-Вертолетные услуги" в аэропорту "Плеханово", где ознакомятся с производственными мощностями крупнейшего в России авиаремонтного предприятия "ЮТэйр-Инжиниринг" и совершат обзорную экскурсию над Тюменью на вертолете Ми-8АМТ", - говорится в сообщении.

Первый заместитель генерального директора по коммерции "ЮТэйр-Вертолетные услуги" Олег Семенов отметил, что Тюменская область – крупнейший нефтегазовый центр России.

"Именно здесь сосредоточены основные наши вертолетные активы, которые незаменимы на всех этапах освоения нефтегазовых месторождений: от геологоразведки и добычи до переработки и транспортировки. В рамках пресс-тура мы продемонстрируем журналистам не только возможности нашего флота, но и познакомим их с рядом инновационных решений, успешно внедренных компанией сразу на нескольких участках", - сказал он.

"ЮТэйр - Вертолетные услуги" – вертолетный оператор №1 в России, крупнейшая вертолетная компания в мире по величине и грузоподъемности флота. Входит в состав и является основным вертолетным оператором Группы "ЮТэйр", в которой эксплуатируется парк более чем из 320 воздушных судов разных типов – преимущественно семейства "Миль" и Airbus Helicopters. Вертолеты компании обслуживают клиентов на четырех континентах. Возможности парка и профессионализм персонала "ЮТэйр - Вертолетные услуги" обеспечивают высокое качество и безопасность авиационных работ любой степени сложности во всех географических и климатических зонах.

Тюменский нефтегазовый форум - ежегодное деловое мероприятие международного уровня, которое собирает более 2 тыс. экспертов, представителей федеральных министерств и ведомств, топ-менеджеров компаний-лидеров. Тюменский нефтегазовый форум предлагает различные форматы работы и включает уникальную экспозицию инновационных технологий и разработок в области топливно-энергетического комплекса.

[\(ТАСС\)](#)

Андрей Богинский поздравил летный и инженерно-технический состав АО "Камов" с успешным приземлением Ка-62 на ВЭФ-2018

Генеральный директор холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский лично поздравил летный и инженерно-технический состав АО "Камов" с успешным выполнением первого перелета вертолета Ка-62 на остров Русский в целях представления на IV Восточном экономическом форуме, который проводится с 11 по 13 сентября.



Ведущий летчик-испытатель Александр Чередниченко и ведущий штурман-испытатель Александр Ощепков получили из рук главы холдинга брендированные наручные часы, крепкие рукопожатия и поздравление с успешным переходом вертолета на новый этап испытаний. Также Андрей Богинский вручил памятные сувениры авиатехнику летно-испытательного комплекса Андрею Гильмидинову и начальнику службы эксплуатации авиационного оборудования Денису Ахапкину.

"От лица холдинга "Вертолеты России" и от себя лично я хочу поздравить вас с этим знаменательным событием. Первый перелет - это большое событие как для разработчиков, так и производителей. Совместными усилиями вы сумели вывести вертолет Ка-62 на новый этап испытаний. Но впереди у нас с вами еще более ответственная задача - приступить к сертификационным испытаниям и получить сертификат. Уверен, намеченные планы мы сумеем реализовать не менее успешно", - поздравил коллектив Андрей Богинский.



Затем глава холдинга осмотрел летную машину, оформление салона и провел небольшое совещание с Александром Чередниченко прямо в кабине вертолета. Его интересовали вопросы, связанные с поведением машины в ходе полета, ее сильные стороны и необходимость выполнения тех или иных доработок, а также мнение пилота о выпуске различных модификаций данной машины.

Напомним, что первый испытательный полет Ка-62 состоялся в мае 2017 года. За прошедший год были проведены летные испытания, по результатам которых выполнены доработки, направленные на повышение надежности вертолета. В частности, были усовершенствованы и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. До конца 2018 года планируется завершить заводские испытания Ка-62 и приступить к сертификационным.

Гражданский многоцелевой вертолет Ка-62 предназначен для перевозки пассажиров, офшорных работ, экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга. Благодаря большой высоте практического потолка и высокой тяговооруженности двигателей Ка-62 также может осуществлять поисково-спасательные и эвакуационные работы в горных районах. На вертолете применено полностью отечественное бортовое радиоэлектронное оборудование с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием (СУОВО).

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Египетские Ка-52 стали самыми мощными боевыми вертолетами в Африке

Приобретенные Египтом российские Ка-52 "Аллигатор" являются наиболее мощными боевыми вертолетами на африканском континенте. Они существенно превосходят AH-64 Apache, составляющие значительную часть парка вертолетов ВВС Египта, и другие винтокрылые машины, имеющиеся в распоряжении стран Ближнего Востока. Об этом пишет издание Military Watch.

По сведениям авторов публикации, флот Ка-52 в военно-воздушных силах Египта может достигать 30 единиц.

Сухопутная версия российского вертолета, получившая название "Нильский крокодил", оснащается новейшими ракетами "Вихрь" и "Атака" с дальностью действия 12 и 6 километров соответственно. Арсенал корабельного варианта Ка-52К "Катран" остается неизвестным. Однако издание предполагает, что эти вертолеты могут обладать "чрезвычайно смертоносными" крылатыми ракетами типа Х-31 и Х-35, которые обычно используются на истребителях Су-30СМ.

Если это действительно так, морская версия Ка-52 в Египте становится высокоэффективным охотником на корабли. Одного залпа Х-31, способной на скорости более 3 Махов поражать цель на расстоянии свыше 100 километров, достаточно чтобы вывести из строя почти любое военное надводное судно. Х-35 с дальностью свыше 300 километров еще больше усиливает возможности Ка-52 в борьбе с кораблями.

Российские вертолеты с передовым вооружением в разы умножают мощность ударных групп военно-морских сил Египта. Кроме того, "Катраны" приближают корабли класса "Мистраль" по эффективности к авианосцам.

К слову, на каждом из египетских вертолетоносцев может размещаться 16 единиц Ка-52 со сложенными лопастями.

Экспортные "Аллигаторы" для ВВС Египта имеют ряд особенностей. В частности, у них усилена конструкция фюзеляжа и его антикоррозионная обработка, машина оснащается шасси, предназначенным для снижения взлетной массы. Кроме того, в вертолеты были добавлены дополнительные системы охлаждения в соответствии с климатическими условиями эксплуатации.

Египетские Ка-52 имеют оптико-электронную прицельную систему ОЭС-52, комплекс защиты "Президент-С", а также бортовую радиолокационную систему "Арбалет-52" с диапазоном обнаружения 32 километра.

[\(Российская Газета\)](#)

Вертолеты Black Hawk для польской полиции

4 сентября 2018 года на проходившейся в Кельце (Польша) оборонно-промышленной выставке MSPO-2018 польское авиастроительное предприятие Sikorsky PZL-Mielec (Мелец), принадлежащее американской Sikorsky Aircraft (которая сама теперь контролируется корпорацией Lockheed Martin), представило первый вертолет S-70i International Black Hawk (бортовой номер А-101, серийный номер SN-70XP), построенный для польской полиции.



Министерство внутренних дел Польши 30 мая 2018 года подписало контракт стоимостью около 40 млн долл с Sikorsky PZL-Mielec на поставку двух вертолетов S-70i в специальной оборудованной конфигурации. Вертолеты должны использоваться в интересах в первую очередь Управления антитеррористических операций (Biuro Operacji Antyterrorystycznych - BOA) полиции.

Вертолет S-70i International Black Hawk представляет собой экспортную версию известного американского вертолета UH-60 Black Hawk. Производство вертолетов S-70i на польском предприятии Sikorsky PZL-Mielec осуществляется с 2010 года, и как явствует из серийного номера представленного в Кельце вертолета, он является 70-й построенной машиной S-70i. Машины S-70i находят достаточно устойчивый спрос среди иностранных покупателей, а также строились в качестве прототипов турецкого вертолета T70. Однако два заказанных польской полицией вертолета S-70i станут первыми машинами этого типа для польских заказчиков, поскольку неоднократно прокламировавшиеся планы закупок S-70i министерством национальной обороны Польши до сих не материализовались.

[\(Блог Центра анализа стратегий и технологий\)](#)

Минобороны Индии приобретет российские вертолеты

В индийско-российском проекте по организации производства вертолетов Ка-226Т в Индии наметился прогресс после некоторых задержек.

Как сообщает издание The Hindu, Министерство обороны Индии выпустило «запрос на приобретение» (Request for Procurement) 200 вертолетов Ка-226.



По словам заместителя командующего ВС Индии маршала авиации Р.Намбиара, запрос был выпущен две недели назад. Первые машины планируется ввести в эксплуатацию через 3 года.



На первом этапе будут переданы необходимые компоненты и технологии для организации производства в Индии, затем начнется производство компонентов из поставляемых материалов для сборки вертолетов, и, наконец, будет организовано полное производство вертолетов в Индии. Уровень локализации производства компонентов вертолета Ка-226Т в Индии, как ожидается, составит 70%.

В соответствии с требованиями последнего запроса, для Сухопутных войск Индии будет произведено 135 вертолетов, для Военно-воздушных сил – 65 ед. Для СВ 44 вертолета будут поставлены в готовом виде, а оставшиеся машины (91 ед.) будут произведены совместным предприятием. Для ВВС 16 вертолетов будут поставлены в готовом виде, а оставшиеся 49 ед. будут произведены совместным предприятием. Производственная площадка совместного предприятия расположена в непосредственной близости от Тумкура (недалеко от Бангалора).

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Венгерские военные получили первую пару отремонтированных в России ударных Ми-24

Военно-воздушные силы Венгрии получили первую партию из двух отремонтированных и модернизированных в России транспортно-боевых вертолетов Ми-24П. Как сообщает ЦАМТО со ссылкой на Honvedelem.hu, машины до 10 сентября находились в Кечкемете и днем 11 сентября прибыли на авиабазу в Сольноке.

Россия проводит капитальный ремонт восьми ударных вертолетов Ми-24 ВВС Венгрии в рамках соглашения, подписанного 31 октября 2017 года. В середине ноября 2017 года российский самолет Ан-124 вылетел с авиабазы Кечкемет в Санкт-Петербург с первой партией Ми-24 на борту.

Восемь вертолетов Ми-24В и Ми-24П ВВС Венгрии, доставленные на 419-й авиаремонтный завод, отремонтируют, модернизируют и оснастят системами ночного видения.

Все восемь вертолетов разобрали, а их двигатели ТВЗ-117В доставили на предприятие "ОДК-Климов" для ремонта и продления срока эксплуатации. Кабины вертолетов модернизируются для размещения восстановленной авионики, а их внутреннее и внешнее освещение адаптируется для применения очков ночного видения.

Оснащенные системами ночного видения вертолеты после передачи протестируют венгерские военные. Успех испытаний может позволить 419-му авиаремонтному заводу получить заказ на модернизацию еще четырех Ми-24 ВВС Венгрии.

В настоящее время в боевом составе ВВС Венгрии ударные вертолеты отсутствуют, поскольку около двух десятков имеющихся Ми-24 непригодны к полетам уже в течение многих лет (ранее находившиеся у власти правительства не стремились выделять средствами на обслуживание вертолетов российского производства).

[\(Военное.рф\)](#)

Индийские ВМС закупят 111 вертолетов общего назначения

В целях повышения обороноспособности страны индийское правительство выделило дополнительно 458 миллиардов рупий (444 миллиарда рублей) на закупки техники в интересах сухопутных войск и ВМС. Среди приобретаемой техники 111 вертолетов общего назначения, ракеты и артиллерийские системы.

По сообщению индийского новостного агентства Jagran, министерство обороны Индии собирается продолжить обновление вооружения. Для сдерживания присутствия КНР в Индийском океане ВМС Индии получит 111 вертолетов общего назначения, о необходимости которых командование докладывало еще четыре года назад.

Предполагается, что вертолеты будут произведены на мощностях Hindustan Aeronautics Limited в рамках программы "Делай в Индии". Кроме того, значительные средства будут потрачены на приобретение 24 многоцелевых вертолетов MH-60R "Морской ястреб" у американской компании Lockheed Martin. Список дорогих покупок минобороны Индии закрывают 150 современных 155-миллиметровых артиллерийских систем, разработанных в Индии, а также 14 ракетных комплексов меньшей дальности для нужд ВМС Индии.

[\(IA REGNUM\)](#)

Правительство Латвии одобрило покупку американских многоцелевых вертолетов

Кабинет министров Латвии одобрил приобретение четырех многоцелевых вертолетов UH-60M "Блэкхок", стоимость поставки которых оценивается в 175 млн евро. Как уточняет ЦАМТО, покупку планируется реализовать с использованием средств американской программы "Иностранное военное финансирование".





После подписания межправительственного соглашения Вооруженные силы Латвии получат вертолеты, связанное оборудование и запасные части. Предусмотрено оказание услуг по обучению пилотов, членов экипажа и технического персонала, а также проведение техобслуживания. Латвии передадут полную техническую документацию и лицензию на программное обеспечение.

Стоимость непосредственно вертолетов составляет 41% от суммы продажи (около 71,7 млн евро).

UH-60M "Блэкхок" предназначены для замены состоящих на вооружении средних вертолетов. Для финансирования покупки правительство Латвии решило дополнительно выделить в 2023 и 2024 годах около 80 млн евро. Вертолеты "Блэкхок" планируется использовать не только в военных целях, но и для выполнения различных гражданских функций. Вертолеты могут применяться для перевозки войск и грузов, медицинской эвакуации, поисково-спасательных операций и других вспомогательных миссий, включая пожаротушение, в любых погодных условиях.

Вооруженные силы Латвии получат первые UH-60M в 2021 году.

В начале августа Госдепартамент США одобрил потенциальную поставку Латвии четырех многоцелевых вертолетов UH-60M "Блэкхок", десяти двигателей T700-GE-701D (восемь установленных и два запасных), десяти интегрированных GPS/инерциальных систем навигации и другого оборудования, а также запасных частей и услуг.

[\(Военное.РФ\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

ТАНТК им. Г.М. Бериева поставит самолеты-амфибии Бе-200ЧС в США и Чили

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева в ходе 12-й Международной выставки и научной конференции по гидроавиации подписал контракты на поставку самолётов-амфибий Бе-200ЧС компаниям США и Чили.

Соглашение с американской компанией Seaplane Global Air Services предусматривает поставку четырёх самолётов и опцион ещё на шесть самолётов этого типа. Первые две машины будут оснащены украинскими двигателями Д-436ТП, остальные – двигателями SAM-146 российско-французского производства. Компания рассчитывает повысить эффективность выполнения работ по пожаротушению, выполняемых в интересах своих заказчиков на американском и европейском рынках.

Контракт с чилийской компанией Asesorias CBP Ltda. Предполагает поставку двух Бе-200ЧС и опцион ещё на три таких воздушных судна.

Многоцелевой самолёт-амфибия Бе-200ЧС предназначен для решения задач пожаротушения, оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасания на воде, санитарных и грузовых перевозок, а также мониторинга окружающей среды. Бе-200ЧС доказал свою



эффективность в борьбе с природными пожарами не только на территории России, но и в Португалии, Греции, Черногории, Израиле, Индонезии и других странах.

[\(Гидроавиасалон\)](#)

«Гидроавиасалон-2018» подводит итоги работы

12-й Международная выставка и научная конференция по гидроавиации «Гидроавиасалон-2018» завершила свою работу с рекордными показателями: 203 компании – участника, самая масштабная деловая программа, крупные сделки на поставку более чем 180 самолётов и вертолётов. Мероприятие 2018 года не имеет аналогов и по числу новаций в деловой программе – впервые дискуссии экспертов охватили темы цифровизации и роботизации, создания и применения беспилотных авиационных систем. Наконец, «Гидроавиасалон» стал подлинным праздником для жителей и гостей Геленджика: в небе над Геленджикской бухтой прошли демонстрационные полёты, состоялись соревнования по высшему пилотажу «Кубок МАКС» с участием ведущих спортсменов, а в акватории состязались участники Детского дивизиона Национальной парусной лиги и Чемпионата России по аквабайку.

Выставочная программа

В 2018 году «Гидроавиасалон» превысил показатели предыдущей выставки по количеству экспонентов и установил рекорд. Свои продукцию и услуги представили 203 компании из шести стран мира. Площадь экспозиции превысила 4 тыс. кв.м. Стенды компаний были размещены в полностью кондиционируемых павильонах А и С. В павильоне D была развёрнута экспозиция «Цифровая промышленность», участие в которой приняли 42 компании. Ряд воздушных судов был представлен на «Гидроавиасалоне» впервые, новинками стали самолёт местных воздушных линий L-410UVP-E20 и лёгкий самолёт T-500A, установленные на поплавковые шасси. Всего на статических стоянках в аэропорту Геленджика и на гидробазе ТАНТК им. Г.М. Бериева, а также в полёте было представлено 52 воздушных судна, кроме того, демонстрировалось шесть катеров.

Деловая программа

Деловая программа «Гидроавиасалона-2018» стала наиболее насыщенной и разносторонней. Новыми тематическими треками стали «Создание и эксплуатация беспилотных и роботизированных систем», «Программно-аппаратные комплексы и цифровые платформы». В ходе более чем 60 мероприятий выступило свыше 200 спикеров, включая экспертов с мировым именем, присутствовало свыше 2,5 тыс. слушателей. На мероприятии была представлена и прошла тестирование инженерная платформа «ИнтеллектПро». 120 экспертов, работавших в составе 12 групп, предложили своё видение цифровой трансформации авиационной промышленности.

Специально для комфортной работы специалистов построен Конгресс-центр площадью 1800 кв.м., в котором разместилась экспозиция «Цифровая промышленность», залы для проведения конференций и круглых столов, а также пресс-центр.

Контракты и поставки



Салон стал полноценной торговой выставкой. За четыре дня работы подписаны соглашения на поставку 150 вертолётов производства холдинга «Вертолеты России» для Национальной службы санитарной авиации. Также вертолётостроитель поставит Ка-32А11ВС для авиакомпании «Авиалифт-Владивосток» и два «Ансата» для дагестанской авиакомпании «Авиапатруль». Компания «РусАвиа» выступила стартовым заказчиком сельскохозяйственного самолёта Т-500. «Государственная транспортная лизинговая компания» подписала соглашения о поставке четырёх самолётов SSJ100 для авиакомпании «Северсталь», вертолёта Ми-8 для Научно-производственной компании «ПАНХ». Кроме того, лизингодатель подписал соглашение о намерениях по разработке и использованию программного обеспечения по контролю за парком воздушных судов ГТЛК с компанией Connected Aircraft Enterprise. Крупные сделки состоялись у ТАНТК им. Г.М. Бериева: подписаны соглашения с авиакомпаниями США и Чили на поставку шести самолётов Бе-200ЧС и опционы ещё на девять самолётов этого типа.

Также было подписано соглашение о сотрудничестве между Центральным институтом авиационного моторостроения имени П.И. Баранова и Уральским заводом гражданской авиации, которые будут совместно развивать проект восстановления серийного производства авиационных поршневых двигателей для самолётов, вертолётов и беспилотных летательных аппаратов.

Демонстрационная программа и спортивные состязания

Программа полётов, несмотря на сложные метеоусловия, вызвала восторженную реакцию зрителей. В небо над Геленджикской бухтой поднялись пилотажные группы «Стрижи» и «Первый полет». Демонстрационные полёты выполнили самолёты-амфибии Бе-200ЧС и Бе-103, легкомоторные летающие лодки, вертолёты.

«Гидроавиасалон» в 2018 году стал самым спортивным мероприятием. Впервые состоялись полёты в рамках отборочного этапа соревнований по высшему пилотажу «Кубок МАКС». По решению жюри, победителем стал Роман Овчинников, набравший 2290 баллов. Немного отстал Дмитрий Самохвалов с результатом 2225 баллов. Юрий Шурко и Ирина Маркова набрали 2170 и 1550 баллов соответственно.

В дни работы выставки прошли соревнования в рамках Чемпионата России по аквабайку. Заезды проводились в трёх дисциплинах: слалом, кольцевые гонки и фристайл. Самая упорная борьба развернулась в дисциплине фристайл, где победу одержал Сергей Чемезов. Ведущие российские спортсмены, чемпионы различных соревнований по экстремальным водным видам спорта, сделали подарок для жителей и гостей Геленджика, представив уникальное шоу на воде «Космическая Одиссея». Ночная версия шоу в неоновых огнях и фейерверках прошла в ходе торжественного открытия выставки.

Также прошёл этап Детского дивизиона Национальной парусной лиги.

Кадровые мероприятия



На полях «Гидроавиасалона-2018» прошёл ряд мероприятий кадровой и профориентационной направленности. Так «Объединенная авиастроительная корпорация» провела форум для перспективного кадрового резерва. Состоялась презентация создаваемых в Геленджике детских центров планерного, парусного и водно-моторного спорта «Авиастарт», «Алые паруса» и «Формула будущего». Для того, чтобы максимально увеличить детскую аудиторию салона, организаторы выставки сделали вход ребят в возрасте до 14 лет бесплатным. За четыре дня салон посетили более 3,5 тыс. детей, пришедших как с родителями, так и в составе организованных групп.

На новый уровень вышла демонстрация детского научно-технического творчества. В павильоне «Авиация будущего» были представлены работы юных изобретателей – участников аэрокосмических смен в детских лагерях, организованных ОАК. В субботу, 8 сентября, Д. Мантуров вручил ноутбук и 3D-принтер школьнику Максиму Кожевникову, который два года назад пообещал запатентовать созданный им беспилотник «ВЖИК». Министр, в свою очередь, поощрил инициативного и изобретательного ребёнка ценным подарком.

«Гидроавиасалон» стал праздником для любителей авиации, жителей и гостей Геленджика. За четыре дня выставку посетило 26,4 тыс. человек. Работу мероприятия освещал 321 журналист.

Транспортную доступность обеспечивал городской общественный транспорт и таксомоторная компания. Для удобства зрителей были организованы две бесплатных перехватывающих парковки, от которых до выставочного комплекса и аэродрома Геленджика курсировали бесплатные автобусы.

Организатором 12-й Международной выставки и научной конференции по гидроавиации «Гидроавиасалон-2018» является Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Устроителем выступает «Объединенная авиастроительная корпорация». Операторами выставки являются ОАО «Авиасалон» и ТАНТК им. Бериева.

[\(Гидроавиасалон\)](#)

Самолет Т-500 (МВ-500) получил сертификат типа

Федеральное агентство воздушного транспорта России 6 сентября 2018 года выдало сертификат типа на специализированное воздушное судно для выполнения авиахимработ Т-500. Т-500 стал первым в истории современной России сертифицированным самолетом сельскохозяйственного назначения.

Программа сертификации Т-500 стартовала в августе 2017 года, после подписания соглашения между разработчиком самолета -Фирмой "МВЕН" (Республика Татарстан) и Авиарегистром России в ходе Международного авиасалона МАКС-2017. За год самолет Т-500 успешно прошел весь комплекс испытаний, подтвердив заявленные характеристики. В ходе летных и наземных испытаний были задействованы два опытных образца. Успех обусловило использование современных технологий при производстве основных конструкций из полимерных композиционных материалов, созданных на ОНПП "Технология" им.А.Г.Ромашина Госкорпорации Ростех (холдинг "РТ-Химкомпозит").

"Полученный сертификат позволяет начать серийный выпуск Т-500 и коммерческую эксплуатацию самолетов в парке лидерных заказчиков. До конца 2018 года планируется выпустить 10 серийных



машин, в 2019 году ожидается выход на производственную мощность до 120 самолетов в год. Заинтересованность в легкой и экономичной машине выразили ряд министерств и ведомств, в том числе Министерство сельского хозяйства, Федеральное агентство лесного хозяйства, а также регионы страны", - отметил директор кластера "Вооружение" Госкорпорации Ростех Сергей Абрамов.

T-500 - самолет нового поколения для выполнения авиахимработ. Воздушное судно имеет композитный планер и может эксплуатироваться в разных климатических условиях. Самолет оснащен быстродействующей парашютной системой, позволяющей обеспечивать спасение самолета вместе с экипажем. Машину можно использовать для мониторинга окружающей среды (особенно в пожароопасный период), обследования промышленных объектов большой протяженности, воздействия на гидрометеорологические явления, обработки лесов от вредителей, ликвидации разливов нефтепродуктов.

Проект T-500 реализуется входящим в холдинг "РТ-Химкомпозит" Госкорпорации Ростех обнинским НПП "Технология", которое является изготовителем композитных конструкций планера самолета и остекления. Разработчик самолета - фирма "МВЕН".

[\(ОНПП "Технология"\)](#)

Первые десять серийных T-500 проданы лидерному эксплуатанту на Гидроавиасалоне-2018

Договор поставки в присутствии министра промышленности и торговли российской Федерации Дениса Мантурова подписали исполнительный директор ООО "Аэропрактика" (дочернее предприятие ОНПП "Технология") Михаил Удалов и генеральный директор ООО Авиакомпания "РусАвиа" (Республика Башкортостан) Дмитрий Торопов.

Согласно договору "Аэропрактика" поставит авиакомпании "РусАвиа" первые 10 серийных воздушных судов T-500, выпущенных ОНПП "Технология" им.А.Г.Ромашина совместно с разработчиком - Фирмой "МВЕН" в 2018 году. Сумма контракта - более 200 млн рублей.

Авиакомпания "РусАвиа" станет лидерным эксплуатантом самолетов, получивших сертификат типа в рамках Гидроавиасалона-2018.

"Воздушные суда будут использоваться для выполнения авиационно-химических работ на территории Российской Федерации. Одними из первых регионов применения станут республики Татарстан и Башкортостан. Место базирования самолетов - аэропорт Уфа. Первое воздушное судно мы ожидаем уже в октябре текущего года", - заявил генеральный директор Авиакомпания "РусАвиа" Дмитрий Торопов.

"Проект имеет большой потенциал для дальнейшего развития, так как T-500 - это универсальная авиационная платформа. В рамках Гидроавиасалона мы уже представили модификацию T-500 на поплавковом шасси. Сейчас вместе с разработчиком мы ведем работу над двухместной учебно-тренировочной версией самолета", - сказал генеральный директор ОНПП "Технология" Андрей Силкин.

[\(ОНПП "Технология"\)](#)



Как авиастроители из Ростовской области завоевывают Америку

Прошедшая в Геленджике выставка "Гидроавиасалон-2018" стала прорывом на международные рынки производителей вертолетов и авиастроителей Ростовской области. Они не только заключили выгодные контракты на поставку авиатехники в США и Чили, но и при содействии главы региона подписали несколько соглашений, направленных на развитие отрасли.

На встрече губернатора Ростовской области Василия Голубева и министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова был затронут вопрос создания на Дону вертолетостроительного кластера.

Отличием вертолетного кластера в Батайске от подмосковного Национального центра вертолетостроения в Томилино является прежде всего его техническая направленность. Кластер будет включать летно-испытательный комплекс, сборочное производство вертолетов Ми-28, Ми-35, Ми-26 и перспективного среднего вертолета, центр компетенции по производству деталей из композитных материалов, центр поддержки эксплуатации вертолетной техники Минобороны России, филиала вертолетной академии. В 2014 году общая стоимость проекта оценивалась в 20 миллиардов рублей.

Изначально планировалось, что федеральное финансирование при формировании кластера получат два проекта: строительство летно-испытательной станции и производственной площадки. Однако позже в результате корректировки финансирования проект строительства производственной площадки был исключен. Вопрос дальнейшего строительства на территории кластера заводов, в том числе по производству перспективного среднего скоростного вертолета и специальных изделий из композиционных материалов буквально "повис" в воздухе.

"Роствертол" продолжает реализацию крупномасштабного проекта по созданию в Батайске вертолетостроительного кластера. Этот проект имеет высокую эффективность для региона, поскольку позволит создать новые рабочие места, увеличить отчисления в бюджет", - пояснил Василий Голубев.

Глава региона предложил вернуться к первоначальным планам и включить проект создания такой площадки в госпрограмму "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2018-2027 годы", и Денис Мантуров поддержал инициативу донского губернатора.

Не остались в стороне вопросы подготовки кадров для авиастроительной отрасли. Южный федеральный университет и компания "Гражданские самолеты Сухого" заключили соглашение о стратегическом партнерстве. Аналогичный договор подписан между компанией "Вертолеты России" и Южно-Российским государственным политехническим университетом имени Платова. Основными направлениями сотрудничества будет являться совместная научно-инновационная деятельность, а также подготовка и повышение квалификации кадров для компаний.

"Очень важным считаю практическую сторону предстоящего сотрудничества. Вузы в сотрудничестве с практиками будут готовить компетентных и востребованных конкретными производствами специалистов. Соглашениями предусмотрено не только обучение, но и стажировки обучающихся на

предприятиях, повышение квалификации уже работающих. Это означает, что производства получат высококвалифицированные кадры, вузы будут работать на конкретный заказ предприятий, а в итоге выиграет экономика Ростовской области", - заявил Голубев.

[\(Российская Газета\)](#)

В Великобритании протестировали электрическое «летающее такси»

Компания Vertical Aerospace, экс-инвестор команды «Формулы-1» Marussia, провел успешные испытания электрического «летающего такси» в Великобритании. Об этом пишет агентство Bloomberg.

Тестирование беспилотного прототипа проходили во главе с гендиректором компании Стивеном Фитцпатриком и бывшими инженерами Boeing и Airbus. Как отмечает телеканал «360», разработчики делают ставки на короткие поездки между городами. Предполагается, что такие такси будут доставлять пассажиров из одного населенного пункта в другой.

По словам специалистов, пилотируемые серийные модели, рассчитанные на двоих пассажиров, смогут преодолевать расстояние до 800 км. Их оборудуют вертикальным взлетом и посадкой, а максимальная скорость разгона составит 80 км/ч. Протестированный автомобиль может перевозить от двух до четырех пассажиров на расстояние до 150 км. Максимальная скорость летающего такси составит 300 км/ч.

Как пишет ТАСС, транспортное средство выполнено из легкого углеродного волокна, что делает его намного дешевле, чем, например, вертолеты. По словам Фитцпатрика, такое такси будет осуществлять взлет и посадку с аэродромов или вертодромов, эксплуатация которых регулируется существующими правилами безопасности полетов.





Создатели беспилотника планируют выйти на рынок к 2022 году. Как отмечает газета The Times, необычный летательный аппарат поможет значительно разгрузить местные аэропорты, а также снизить выбросы углекислого газа в атмосферу.

28 августа сообщалось, что «Яндекс» начал тестировать в Иннополисе первое в Европе беспилотное такси.

[\(Известия\)](#)

В Жуковском завершается создание нового технопарка

В конце июня нынешнего года ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского победил в конкурсе, проведенном областным Министерством инвестиций и инноваций, на право получения субсидии из госбюджета с целью создания новых технопарков. Институт как победитель конкурса получит по госпрограмме «Наше Подмосковье» 97 млн руб. на создание технопарка. Согласно представленному ЦАГИ проекту, к 2020 г. на новой площадке должны быть запущены не менее 10 инновационных проектов с суммарным объемом привлеченных инвестиций 60 млн руб. и созданы 100 высокопроизводительных рабочих мест. Планируется, что к 2028 г. число проектов будет свыше 20, уровень инвестиционного финансирования достигнет 460 млн руб., а количество рабочих мест составит около 160.

Согласно официальному пресс-релизу, «технопарк ЦАГИ должен стать площадкой для научно-прикладных исследований, подготовки и запуска новых бизнес-проектов и технологических стартапов в аэрокосмической сфере. Концепция технопарка предполагает создание особой экосистемы, где компании-резиденты будут развиваться с начального этапа до создания и испытания прототипов продукции и демонстраторов технологий с высоким коммерческим потенциалом. На следующих стадиях развития более зрелые стартапы смогут переместиться на территорию индустриального парка, создаваемого в Жуковском для развертывания серийного производства своей продукции. В числе приоритетных целей технопарка – стимулирование интереса одаренной молодежи к работе в сфере авиации, передача начинающим специалистам научного опыта международного уровня и поддержка инновационных разработок».

В создаваемый под эгидой ЦАГИ технопарк войдет функционирующая с лета 2017 г. научная лаборатория исследования режимов горения в двигателях перспективных летательных аппаратов, которой руководит наш соотечественник, доктор физико-математических наук, научный сотрудник ONERA Владимир Сабельников, эмигрировавший во Францию. Лаборатория располагается в здании бывшего ПТУ № 49, где был проведен значительный ремонт, и находится вне территории ЦАГИ.

Сейчас специалисты лаборатории занимаются численным моделированием уют турбулентного горения и проверяют созданные модели посредством физических экспериментов в высокоскоростной камере сгорания. Задачи, которые ставятся перед лабораторией – это разработка и валидация моделей различных режимов горения в воздушно-реактивных двигателях, а также создание специального программного обеспечения для использования в цикле аэродинамического проектирования силовых установок перспективных ЛА.

Досье ЖВ



В августе 2009 г. в Жуковском официально объявили о создании Инновационно-технологического парка (ИТП) в рамках проекта по созданию Национального центра авиастроения (НЦА). По плану разработчиков проекта, создание и развитие Технопарка федерального уровня, ориентированного на авиастроение и смежные отрасли, должно было произойти в три этапа в течение пяти лет (до 2014 г.). На первом этапе планировалось привлечь существующие местные и иногородние фирмы, работающие в сфере высоких технологий. На первом этапе фирмы-резиденты (10 фирм Жуковского) должны были использовать имеющиеся у них оборудование и помещения. На втором этапе (2011 – 2014 гг.) планировалось продолжить дальнейшее развитие инновационной инфраструктуры, также намечалось построить комплекс зданий Технопарка на правом берегу Москвы-реки на новой территории Жуковского. На третьем этапе (2015 г.) намечалось, что Технопарк № 1 начнет полноценно работать.

За почти десять лет формально объединенные на бумаге фирмы-резиденты Технопарка № 1 остались каждая сама по себе. Фирмы-резиденты так и не создали централизованной сервисной службы, как намеревались, которая позволила бы обеспечить экономию на затратах, осуществлять координацию производственно-внедренческой деятельности средних и малых предприятий и др. Строительство комплекса зданий технопарка на берегу Москва-реки так и не начиналось.

Можно с большой долей уверенности предположить, что Технопарк №1 федерального уровня в рамках создания авиационного инновационного кластера в НЦА по сей день существует только на бумаге.

15 октября 2015 г. в Большом зале ДК прошел «круглый стол» под названием «Развитие инновационного бизнеса путем создания бизнес-инкубаторов и технопарков». Модератор «круглого стола» Дмитрий Савенков, ставший в 2016 г. президентом Жуковской ассоциации инновационного развития «ТехноПОРТ», провел презентацию нового технопарка регионального уровня, который было решено «строить» в НЦА. Д.Савенков заявил на мероприятии, что новый технопарк в рамках единой инфраструктуры объединит малые и средние инновационные предприятия авиастроительной и смежных высокотехнологичных областей и будет составной частью Жуковского авиационного кластера. Предприятиями-участниками проекта по созданию Инновационно-технического парка (ИТП) «Авиа Порт Жуковский» стали ООО «Транком», ООО «Научно-инженерная компания (НИК)» и др. С 2016 по 2018 гг. о ИТП «Авиа Порт Жуковский» не было никакой информации.

Можно с большой долей уверенности предположить, что через несколько лет в областном бюджете выделят новые деньги для развития высоких технологий и в Жуковском в результате конкурса найдется победитель, который на госбюджетные деньги приступит к их освоению в виде строительства очередного нового технопарка.

[\(Жуковские вести\)](#)



Первым делом — слишком много самолетов

«Аэрофлот» назвал причины кризиса отрасли

Крупнейшая авиакомпания РФ «Аэрофлот» фактически объявила о начале полномасштабного кризиса в отрасли из-за роста на треть цен на авиакеросин. Перевозчик вынужден войти в режим экономии, отказаться от ряда программ развития, в том числе цифровизации, а также поставить на социально важные, но неприбыльные дальневосточные маршруты более экономичные самолеты дочерней «России». «Аэрофлот» декларирует, что выйти из ситуации за счет роста цен на билеты не удастся. Предложение выше спроса на 10–12%, что вынуждает авиакомпании демпинговать и работать себе в убыток.

Прибыль «Аэрофлота» в 2018 году снизится, признал глава совета директоров компании первый зампред ВЭБа Михаил Полубояринов в кулуарах Восточного экономического форума. По его словам, бюджет «Аэрофлота» «предполагается поменять в сторону снижения прибыльности» на «существенную цифру».

Глава совета директоров связал сложности «Аэрофлота» со стоимостью топлива, отметив, что эти «серьезные потери» нужно компенсировать. Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что керосин подорожал на 32% по отношению к 2017 году, это примерно 20 млрд руб. выпадающих доходов, повлияла и девальвация рубля. Сейчас, по его словам, совету директоров предложили вариант корректировки бюджета, поскольку компания «не рассчитывает на показатели» имеющейся версии.

С весны авиакомпании столкнулись с резким ростом цен на авиакеросин, который, по оценкам, к концу года может подорожать на 30%. «Аэрофлот» уже говорил о готовности принять ряд мер по повышению топливной эффективности (“Ъ” писал об этом 30 августа). За первое полугодие убыток группы (также включает «Россию», лоукостер «Победа», дальневосточную «Аврору») по МСФО достиг 5,2 млрд руб.

Сегодня на рынке 10–12% излишних емкостей, по оценке господина Савельева. По его словам, в 2015 году (тогда был резкий спад авиаперевозок) «все вместе, и "Аэрофлот" в том числе», переносили поставки самолетов на более поздний срок.

«Сейчас эти машины подошли,— говорит глава "Аэрофлота",— некоторые компании купили машины дополнительно, поэтому некоторые перевозчики, чтобы обеспечить загрузку, демпингуют». Цены на билеты у этих перевозчиков не окупают подорожавший керосин, девальвацию рубля, говорит Виталий Савельев: «У нас половина платежей в валюте или в рублях, но привязана к валюте». В других авиакомпаниях с рядом этих тезисов согласны. «UTair наблюдает более низкий уровень цен на билеты в России относительно среднемировых»,— говорит президент «UTair — Пассажирских авиалиний» Павел Пермяков, уточняя, что на цены «влияет емкость рынка и спрос».



В этой ситуации «некоторые программы развития, особенно что касается цифровизации, будут временно заморожены», предупредил Виталий Савельев. В «Аэрофлоте» “Ъ” не уточнили объем программы цифровизации, равно как и продолжительность заморозки.

Сложившейся ситуацией с доходностью Михаил Полубояринов объяснил и замену самолетов «Аэрофлота» на суда «России» на дальневосточных маршрутах, новый флот переведут на более прибыльные маршруты. «Самолеты не новые летают до Владивостока, это самолеты "Трансаэро", которые "Аэрофлот" был вынужден взять,— пояснил он (цитата по “Интерфаксу”).— Когда керосин стоил нормально, можно было себе позволить летать на новом парке постоянно». Компенсировать дорогое топливо можно «рейсами, где есть доход для "Аэрофлота", а доход можно взять только новым магистральным парком, поэтому приходится "раскатывать" новые маршруты — Индия, Китай», объясняет господин Полубояринов.

Переориентация на международные направления и трансфер — это нивелирование не столько топливных расходов (они выросли практически во всем мире), сколько валютных колебаний, считает глава «Авиапорта» Олег Пантелеев. «Новые самолеты с наивысшей лизинговой ставкой целесообразно переводить на линии, где превалирует валютная выручка»,— говорит он. Но на Дальнем Востоке решение о переводе рейсов на «Россию» вызвало опасения, что за этим последует падение качества обслуживания. Глава ВЭБа Игорь Шувалов на ВЭФ-2018 попросил «Аэрофлот» сохранить хотя бы один свой рейс во Владивосток. «Люди из Владивостока в Москву должны иметь возможность долететь не хуже, чем из Москвы в Нью-Йорк,— сказал господин Шувалов.— Это политический вопрос».

Замена самолетов на дальневосточных рейсах судами «России», на взгляд Олега Пантелеева, при том же расписании приведет к росту провозных емкостей, поскольку Airbus 330 заменят более вместительными Boeing 777. Эксперт добавил, что, по данным «Авиапорта», «Россия» улучшила сервис в 2017 году и по этому показателю вошла в тройку авиакомпаний РФ. «В премиальном сервисе "Аэрофлота" качество обслуживания снизится неизбежно, и чиновники не смогут летать в экономклассе с высочайшим уровнем обслуживания, к которому они привыкли,— говорит господин Пантелеев.— Когда потребители переживают, что авиакомпании делают им не слишком щедрые подарки за счет акционеров, можно ответить лишь: "Летайте бизнес-классом"».

[\(Коммерсантъ\)](#)

В авиапарке предприятия "Северсталь" появятся четыре самолета "Сухой Суперджет"

В 2018-2019 годах авиапредприятие "Северсталь" получит в лизинг четыре среднемагистральных авиалайнера "Сухой Суперджет 100". Срок кредитования - 12 лет.

Соответствующее соглашение компания заключила с Государственной транспортной лизинговой компанией на форуме-выставке "Гидроавиасалон-2018" в Геленджике.

"Первые три судна ожидаются в 2018 году. Их оборудуют пассажирскими салонами с возможностью конвертации из одноклассной компоновки на 100 мест экономкласса в двухклассную компоновку на 93 пассажира (включая 85 мест экономкласса и восемь мест бизнес-класса). Самолеты новые. Их



передаст производитель АО "Гражданские самолеты Сухого" через Государственную транспортную лизинговую компанию. Самолеты планируется использовать на самых востребованных направлениях. По условиям лизинга, самолеты оснастят законцовками - специальной конструкцией оконечной части крыла. Это приспособление позволяет на 3-4% сэкономить топлива по сравнению с базовой версией, а также увеличить дальность полета", - сообщили в пресс-службе компании "Северсталь".

Сейчас в авиапарке череповецкого перевозчика самолеты CRJ-200 и Як-40. Они летают из Череповца в Москву, Санкт-Петербург, Мурманск, Калининград, Краснодар, Минеральные Воды, Апатиты, Великий Устюг, Анапу, Сочи, Геленджик, Симферополь, Советский. Кроме того, авиакомпания выполняет международные рейсы в Болгарию и Грузию, а также чартерные перевозки по всему миру. ([Официальный сайт города Череповца](#))

Росавиация выдала ООО "Фирма "МВЕН" сертификат разработчика авиационной техники и сертификат типа ограниченной категории самолета МВ-500 (коммерческое наименование Т-500)

Сертифицированный самолет МВ-500 (Т-500) предназначен для проведения авиационных химических работ. Производится совместно фирмой «МВЕН», г.Казань, и ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина, г.Обнинск. Организовано серийное производство.

Проект является уникальным, так как уже достаточно длительное время подобного рода работы не проводились. МВ-500 стал первым в современной России сертифицированным специализированным воздушным судном аграрного назначения. Созданный полностью из композиционных материалов по новейшим авиационным технологиям, Т-500 стал новым словом в гражданской авиации.

Разработчик самолета – фирма «МВЕН» – развивается в области инноваций и производства цельнокомпозитных конструкций из стекло-углепластиков. На предприятии осуществляется полный цикл проектирования и производства самолетов и авиационных комплектующих из полимерно-композиционных материалов.

Специализированный сельскохозяйственный самолет МВ-500 создан в 2014 году и предназначен для выполнения авиационно-химических работ с широким диапазоном норм расхода химикатов (3-150кг/га), с использованием сухих и жидких препаратов.

Кооперация между ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина и ООО «Фирма «МВЕН» осуществляется в области создания и внедрения серийного производства элементов конструкций из полимерных композиционных материалов для воздушных судов авиации общего назначения, решения вопросов импортозамещения.

В рамках авиакосмического салона МАКС-2017 подведомственное Росавиации ФАУ «Авиарегистр России» и ООО «Фирма «МВЕН» подписали «Соглашение о сотрудничестве в работе по сертификации специализированного воздушного судна для проведения авиационных работ МВ-500».



Была проделана работа, включавшая в себя большой объем летных и наземных испытаний. Результаты испытаний показали, что самолет соответствует требованиям, предъявляемым авиационными правилами.

[\(Росавиация\)](#)

ГСС задумались о VIP-версии SSI-100, способной летать из Москвы на Дальний Восток

АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в 2019 году планирует выпустить бизнес-версию Sukhoi Superjet 100 (SBJ), способную преодолевать расстояние из Москвы на Дальний Восток.

"Сейчас самолет (SBJ - ИФ) с дополнительными баками может преодолевать расстояние до 6 тыс. км. Нам была поставлена задача акционером, и мы ее выполним в 2019 году - создать и сертифицировать еще дополнительные баки, их будет восемь, позволяющие нам преодолевать сегодня популярное направление - из Москвы на Дальний Восток", - заявил вице-президент ГСС по продажам SBJ Евгений Андрачников в ходе выставки деловой авиации RUBAE. Он пояснил, что речь идет о версии самолета с дальностью полета 7200 км.

"Вы видите какая, извините за вульгаризм, движуха во Владивостоке на форуме, поэтому это становится все более и более востребованным направлением. 7200 км - ровно то, что позволит нам решить эту задачу", - сказал Андрачников.

SBJ в базовой версии летает на расстояние 4500 км.

ГСС видит потенциал для продаж бизнес-версий Sukhoi Superjet 100 (SBJ) в сегментах "летающих" отелей и казино.

"С развитием игорных зон в России и достаточно серьезным потоком, который движется и в Сочи, и во Владивосток, я считаю, у этой темы точно совершенно есть точка роста", - заявил Андрачников. Он отметил, что это "совсем экзотическая тема, так как упирается в законодательные ограничения, тем не менее, есть живая практика - холдинг Sands", который имеет 17 таких бортов.

Концепция "летающих" отелей подразумевает продажи путешествий, пояснил Андрачников. Такой продукт, по его словам, есть, например, у Four Seasons, Crystal luxury air.

Еще одним направлением продаж SBJ топ-менеджер ГСС назвал Африку. Он напомнил, что на днях был подписан контракт на поставку такого самолета президенту Замбии. "Мы в принципе верим, что Африка представляет точку роста для подобного рода машин", - заявил Андрачников.

Первый SBJ был продан в 2013 году, сейчас в мире летают 11 таких бортов. Их заказчиками являются специальный летный отряд "Россия", МЧС, военно-воздушные силы Таиланда, погранслужба Казахстана, оператор VIP-авиации "Русджет".

[\(Интерфакс\)](#)



Новости беспилотной авиации

Якутия будет развивать беспилотный транспорт для удешевления северного завоза

Проекты по развитию беспилотного транспорта для доставки грузов в арктические районы Якутии реализуют в регионе при поддержке Российской венчурной компании (РВК). Об этом информировал на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) Айсен Николаев.

Ранее сообщалось, что соглашение о реализации на территории региона Национальной технологической инициативы (НТИ) и проектов в сфере цифровой экономики РВК и правительство региона подписали на полях ВЭФ во вторник.

"Одним из первоочередных направлений сотрудничества станет проект по созданию новой системы спутников для обеспечения северного завоза беспилотным транспортом. В Якутии есть поселки, куда топливо доставляется за год или полтора. Надеюсь, реализация проектов позволит удешевить северный завоз", - сказал Николаев.

РВК сотрудничает с правительством Якутии в области инновационного развития и венчурного инвестирования с 2012 года. В республике регулярно проводились региональные сессии практического консалтинга - образовательные интенсивы от РВК для молодых предпринимателей. Региональные команды получали поддержку через стартап-акселератор GenerationS. Эксперты РВК также участвуют в работе Совета директоров АО "Венчурная компания "Якутия".

Четвертый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 11-13 сентября. Агентство ТАСС является генеральным информационным партнером, официальным фотохост- агентством и модератором зоны презентаций регионов и инвестиционных проектов ВЭФ-2018.

[\(ТАСС\)](#)