



### Анонсы главных новостей:

- Bell начал сотрудничество с Garmin по VTOL
- СНС Helicopter запустит систему мониторинга парка вертолетов AW139
- Аэродром Мочище под Новосибирском не отвечает требованиям пожарной безопасности
- В Мурманской области должно удвоиться число вылетов санитарной авиации
- Вертолеты России передали ГТЛК два медицинских вертолета
- Гражданская авиация теряет своих пилотов: две тысячи российских пилотов могут лишиться лицензии
- Китайская эра Airbus Helicopters
- Модернизацию военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш завершат в 2020 году
- НПК "ПАНХ" получил новый Leonardo AW189
- Правительство в четвертый раз отклонило порядок учета БВС, разработанный Минтрансом
- Правительство прорабатывает меры по стабилизации цен на авиатопливо
- Русские Вертолетные Системы» заступили на дежурство в Томской области
- Словакия и Россия поспорили из-за контракта НАТО на ремонт Ми-17
- Томская санавиация с начала года эвакуировала более 500 сельчан
- ЦАГИ принял участие в 44-м Европейском вертолетном форуме

### Новости вертолетных программ

#### Модернизацию военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш завершат в 2020 году

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) в 2020 году намерен завершить опытно-конструкторские работы по глубокой модернизации вертолета Ми-171Ш - машина совершенствуется с учетом опыта, полученного российскими ВКС в Сирии, сообщили РИА Новости в пресс-службе холдинга.

"Вертолет Ми-171Ш с расширенными возможностями в настоящее время находится на стадии опытно-конструкторских работ, завершить которые планируется в 2020 году. В ходе наземных и летных испытаний специалистами Московского вертолетного завода имени М.Л. Миля и ряда специализированных государственных институтов и летных центров будет проведена оценка тактико-технических характеристик данной машины", - говорится в сообщении компании-разработчика.

Опытный образец этой машины был представлен холдингом в ходе авиакосмического салона МАКС-2017. В компании тогда сообщали, что перспективный военно-транспортный вертолет разрабатывается с учетом опыта ВКС РФ в сирийской операции.

Модернизированный вертолет будет предназначен для обеспечения действий сил специального назначения при выполнении задач по борьбе с терроризмом. Производство этой машины планируется развернуть на Улан-Удэнском авиационном заводе.

По сравнению с предыдущей версией на вертолете будут увеличены крейсерская и максимальная скорость полета до 260 и 280 километров в час соответственно, а также максимальный взлетный вес до 13,5 тысячи килограммов. Кроме того, будет обновлено и вооружение вертолета: наряду со стрелково-пушечным вооружением, неуправляемыми ракетами и бомбами различного калибра, модернизированный Ми-171Ш будет оснащен комплексом управляемого ракетного вооружения с обзорно-прицельной системой.

Для повышения боевой живучести на вертолете применят принцип комбинации "стеклянной кабины" и надежных аналоговых приборов. Машину оснастят цифровым автопилотом, а также бортовым комплексом обороны "Президент-С".

К основным задачам "Президент-С относятся: обнаружение угрозы атаки защищаемого летательного аппарата истребителями, зенитно-ракетными и зенитно-артиллерийскими комплексами противника; поражение (подавление) оптических головок самонаведения авиационных и зенитных управляемых ракет, включая головки самонаведения ракет переносных зенитно-ракетных комплексов; радиоэлектронное подавление радиолокационных головок самонаведения авиационных и зенитных управляемых ракет, а также станций орудийной наводки зенитно-артиллерийских комплексов противника.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **Bell начал сотрудничество с Garmin по VTOL**

Bell Helicopter объявил о подписании соглашения о сотрудничестве с Garmin International, Inc. с целью разработки и интеграции компьютерной системы автономного управления для воздушного судна вертикального взлета и посадки (VTOL).





«Мы в Bell полагаем, что взаимопроникновение технологических достижений позволяет отрасли создавать решения, которые в нашей повседневной жизни делают безопасными, тихими, удобными и доступными городские воздушные перевозки. Это сотрудничество с Garmin приближает нас к достижению нашей цели. По-прежнему предстоит проделать работу по введению мобильности по запросу в вертикальном измерении, но мы считаем, что это будущее реально, возможно и очень близко к тому, чтобы стать реальностью», - Скотт Дреннан, вице-президент компании по инновациям.

У Garmin многолетний опыт разработки авионики и прочная история сотрудничества с Bell на рынке вертикально взлетающих воздушных судов. Инновационные системы Garmin обеспечивают повышенную безопасность и ситуационную осведомленность в любых погодных условиях.

В этом сотрудничестве Bell возглавит проектирование, разработку и производство систем VTOL. Garmin будет руководить проектированием, разработкой и производством оборудования и программного обеспечения для авионики, необходимой для управления, включая первичную полетную информацию, навигацию/связь, системы управления полетом и руководство по производству полетов.

Ранее было объявлено, что Safran предоставит для Bell VTOL гибридную силовую установку.

[\(BizavNews\)](#)

### **Скоростной вертолет-разведчик разогнался быстрее 200 узлов**

Специалисты американской компании Sikorsky, "дочки" Lockheed Martin, провели новый этап испытаний перспективного скоростного вертолета-разведчика S-97 Raider. [Короткое видео](#) о состоявшихся проверках опубликовано на канале Lockheed Martin в YouTube. В частности, во время испытательного полета, состоявшегося 21 сентября 2018 года, вертолет впервые преодолел рубеж скорости в 200 узлов, разогнавшись до 202 узлов (374,1 километра в час).

Летные испытания S-97 начались в конце мая 2015 года. В октябре 2016 года Raider совершил первый полет с убраным шасси. В 2017 году планировалось начать скоростные испытания вертолета, во время которых машина должна была разогнаться до максимальной расчетной скорости в 220 узлов, однако в августе прошлого года машина совершила жесткую посадку, получив серьезные повреждения корпуса.

Инцидент произошел на аэродроме компании Sikorsky в Уэст-Палм-Бич во Флориде. Вертолет находился в режиме висения, во время которого резко потерял высоту и ударился о взлетно-посадочную полосу. В момент происшествия шасси вертолета было убрано. После этого испытания вертолета были приостановлены и возобновились только летом 2018 года.

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

## Новости вертолетной индустрии в России

### Отечественного производства, от компонентов до окончательной сборки

В программе вертолета Ми-38, как в зеркале, отразилась вся наша история за последние четыре десятилетия. Перспективный вертолет, о котором временами начинали забывать, даже язык не поворачивается назвать авиадолгостроем. Просто потому, что вопреки всему, вертолет не утратил своей актуальности, оставаясь все эти годы неким отложенным достижением. Разработка многоцелевого Ми-38 ведется с 1981 года, в 1991 был впервые продемонстрирован его макет, а в 2003 году вертолет совершил свой первый полет. Учитывая все, что пришлось пережить этой машине, ее создателям и стране в целом, а также принимая во внимание технологическую открытость Ми-38, можно утверждать – вертолет несколько не опоздал, и остается своевременным по сегодняшним меркам и на перспективу.



### *Рожденный в эпоху НТР*

Если говорить о проектировании и постройке, то Ми-38 задумывался в период, когда в СССР была принята политика ускорения технического прогресса. Она была направлена на усовершенствование



техники, которая должна была нисколько не уступать зарубежным аналогам. Именно по этим причинам в вертолетостроении был введен целый ряд новшеств. В результате Ми-38 стал первым вертолетом, который проектировался и изготавливался в соответствии с международными нормами и стандартами. Это послужило разработке в нашей стране правил по сертификации вертолетов, которые соответствовали европейским и американским стандартам. Но распад Советского Союза приостановил назревшую гармонизацию с международными нормами в рамках дальнейшего развития отечественного вертолетостроения.

Второй этап программы Ми-38 пришелся на историю новой России – период, если можно выразиться, наступления многополярного мира на фоне усиливающейся экономической войны, которую Запад ведет с новыми центрами силы. Но и сейчас технические решения, заложенные в основу вертолета, ставят его в один ряд с новинками ведущих производителей отрасли. Интересный момент, фактически на примере Ми-38 была продемонстрирована работоспособность формирующейся сегодня единой «цифровой фабрики» производства воздушных судов. Это особенно наглядно проявилось в продолжение проекта после выхода из него иностранных участников. Вертолет следующего поколения пришлось создавать своими силами.

Впечатляюще выглядят его перспективы в программе «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Объем продаж этой машины до 2025 года оценивается в 175 единиц, до 2030-го запланирован выпуск 264 машин.

### ***Нет худа без добра***

Первоначально запуск этого вертолета проходил по трехстороннему соглашению России, Канады (она должна была поставить двигатель) и Франции (авионика). Однако западные партнеры покинули проект в середине его реализации. Но нет худа без добра: теперь есть российский двигатель ТВ7-117В – разработка компании «Климов», авионика от фирмы «Транзас», которая разработала для воздушного судна «стеклянную кабину». С задержкой, но Ми-38 в настоящее время выходит на сертификацию, и его характеристики обещают интерес со стороны целевых заказчиков. Во время испытаний он установил несколько мировых рекордов: и по скорости полета, и по статическому потолку. Этот вертолет получился, как говорят авиаторы, красивым.

Гендиректор холдинга Андрей Богинский назвал начало производства Ми-38Т «знаменательным шагом», а сам вертолет «новейшей машиной, аналогов которой не было в истории отечественного вертолетостроения». В холдинге объясняли его уникальность тем, что боевой Ми-38Т будет с авионикой «исключительно российского производства». «Вертолет Ми-38Т, сборка которого осуществляется на производственных мощностях КВЗ, отличается от базового сертифицированного вертолета Ми-38 по ряду параметров и составу оборудования. Собираемая машина будет иметь в своем составе агрегаты и комплектующие изделия исключительно российского производства», – подчеркивалось в сообщении компании. Ожидается, что Ми-38Т должен быть сдан военным в 2018 году.



### ***Потенциальные заказчики***

Казалось, при таком обилии самой разноплановой техники, как в вертолетной авиации, вывод на рынок нового среднего транспортника – дело безнадежное. Во всяком случае, наблюдатели обещают Ми-38 сложную судьбу, приводя доводы в виде малой востребованности (всего 9 процентов) отечественных гражданских вертолетов на российском рынке. Тем не менее, Министерство промышленности и торговли России выделило почти один миллиард рублей госсубсидий для сертификации гражданской версии военно-транспортной машины. Мало того, переделка военного вертолета в гражданский идет форсированными темпами – до 15 декабря 2018 года гражданский Ми-38 должен пройти летные испытания с подписанием актов для дальнейшего получения сертификата Росавиации. Чем обусловлено такое внезапное ускорение?

Как оказалось, причин для этого несколько. Во-первых, с прошлого года обозначилась тенденция роста спроса на гражданские вертолеты. К примеру, в 2017 году было продано порядка 70 машин, в то время как в 2016 году таких было всего 16. Основными покупателями являются государственные заказчики. В 2016 году на их долю пришлось 52% всех заказов.

Во-вторых, санкции. В определенном смысле, они стали прообразом некоего «волшебного стимула», заставившего технологическую вертикаль задуматься о своем существовании в системе государственного строительства. Да, как ни громко это звучит, но даже завзятые критики отечественного производителя теперь от замечаний вроде «ничего у них не получится» перешли к злорадным сравнениям российской техники с западными образцами, явно проигрывающими в категориях цена/качество.

И, в-третьих, Ми-38 принципиально важен для КВЗ. Например, в отчетности предприятия за 2012 год сообщается, что уровень конкурентоспособности вертолетов Ми-8/Ми-17, которые уже долгие годы генерируют прибыль компании, «конечно же, ограничен во времени». Будущим предприятия видятся «Ансат» и Ми-38. Эксперты отмечают, что рынок для Ми-38 будет объективно меньше, чем для более легкого бестселлера КВЗ Ми-8/17, но рыночная ниша для него есть. А, самое главное, в этой машине заложен солидный модернизационный потенциал, возможность дальнейшего роста. «Уверен, что Ми-38 по состоянию на сегодня – хороший базис, чтобы завод был загружен», – высказался глава аналитической службы отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

### ***Чтобы продавать, сначала нужно купить***

Безусловно, характеристики Ми-38 делают его отличной платформой для создания машины для поисково-спасательных операций, а также для спецмодификаций: противолодочных, командных пунктов, постановщиков помех и так далее. Однако создание нишевых продуктов на базе нового вертолета имеет и свои недостатки: увеличение числа базовых моделей неизбежно ведет к росту затрат на обучение персонала, материально-техническое обслуживание, ремонт и так далее. Да и в условиях падения доходов бюджета сложно рассчитывать на то, что силовые ведомства смогут разместить внушительные заказы на новинку.



Вместе с тем у Ми-38 есть шансы для успешного выхода на новые рынки, что ему обеспечивает нынешний курс рубля. Современный, эффективный вертолет, имеющий неприхотливость и ремонтпригодность Ми-8, летно-технические характеристики, превосходящие показатели AW101, и цену, ниже, чем у AW139. Единственный двухдвигательный конкурент Ми-38 на современном рынке – это французский Airbus Helicopters H225 грузоподъемностью до 5500 кг. Но при этом полезный объем его «трюма» составляет всего 15 кубометров, почти в два раза меньше.

Но для того, чтобы запустить продажи, следует показать потенциальным эксплуатантам реальный опыт применения новинки в своей стране. А это значит, критически важно скорейшее заключение контрактов, пусть даже и на небольшое количество машин, с силовыми структурами (к примеру, с ФСБ), коммерческими эксплуатантами (например, с «Газпромавиа») и, конечно, с Управделами Президента России. Параллельно «Вертолетам России» совместно со структурами Внешэкономбанка важно прорабатывать механизмы финансирования экспортных сделок. Так что для Ми-38 окно возможностей все еще открыто.

[\(Вертолетная Индустрия\)](#)

### **В Мурманской области должно удвоиться число вылетов санитарной авиации**

Вопрос оказания скорой медицинской помощи в труднодоступных местах и отдаленных населенных пунктах нашего региона при помощи санитарной авиации власти рассмотрели сегодня на оперативном совещании в правительстве области, которое провела губернатор Марина Ковтун.

- От того, насколько быстро будет оказана медицинская помощь, зависит здоровье, а порой и жизнь человека. Мы в 2019 году намерены войти в программу Российской Федерации по развитию санитарной авиации, - подчеркнула глава региона.

Подробнее о планах по реализации этого проекта доложила заместитель министра здравоохранения Людмила Ушакова:

- Специализированная, в том числе авиационная медпомощь на территории Мурманской области сейчас оказывается территориальным центром медицины катастроф, который является структурным подразделением областной клинической больницы. Авиационные услуги по выполнению заданий выполняются на условиях аутсорсинга Вологодской авиакомпанией. В основном полеты осуществляются в отдаленные населенные пункты - Краснощелье, ЗАТО Островной, Чапома, Чаваньга, Пялица, Тетрино и другие. В соответствии с распоряжением правительства России от 28 июля 2018 года министерство здравоохранения Мурманской области провело предварительные переговоры с руководством Северо-Западного филиала акционерного общества "Национальная служба санитарной авиации", которое нам рекомендуют для выполнения санитарных заданий. На следующей недели в Мурманск должны прибыть представители Минздрава России и руководства названной компании для переговоров...

- Я правильно понимаю, что, если мы входим в этот проект, это позволит нам увеличить количество вылетов в два раза - уточнила Марина Ковтун.



- Не только это, но и иметь свою более мобильную санитарную авиацию, - ответила Людмила Ушакова.

- Самое главное здесь вопросы кадровой обеспеченности. Лечат специалисты - реаниматологи, хирурги, неонатологи. Увеличение числа полетов санитарной авиации должно изменить и подходы к формированию этих медицинских бригад. Я прошу этот вопрос очень внимательно проработать, - подвела итог губернатор Марина Ковтун.

[\(Мурманский вестник\)](#)

### **НПК "ПАНХ" приняла участие в конференции Авиатранс-2018**

Генеральный директор НПК "ПАНХ" Андрей Козловский принял участие в международной научно-практической конференции «Актуальные аспекты развития воздушного транспорта», приуроченной к 95-летию гражданской авиации (Авиатранс-2018).

Ставшее традиционным мероприятие вносит весомый вклад в развитие гражданской авиации, дает возможность не только произвести обмен опытом, но и обсудить актуальные проблемы и новые технологии, которые можно применить в развитии отрасли, расширить круг контактов.

Организатором мероприятия является Ростовский филиал Московского технического университета гражданской авиации, с которым НПК "ПАНХ" связывает давнее плодотворное сотрудничество.

[\(НПК "ПАНХ"\)](#)

### **НПК "ПАНХ" получил новый Leonardo AW189**

AW189 – гражданский многоцелевой вертолет средней грузоподъемности, созданный компанией Leonardo Helicopters для выполнения разнообразных задач, включающих транспортные, поисково-спасательные, пассажирские и другие перевозки.

В стандартной комплектации салон вертолета оборудован 16 пассажирскими креслами. По желанию в салоне можно установить 19 посадочных мест.

Воздушное судно, поступившее в компанию, включает в себя всё оборудование, необходимое для выполнения полетов по обслуживанию морских судов и буровых платформ (конфигурация ОФФШОР), и будет использоваться для авиационных работ при строительстве Турецкого потока.

[\(НПК "ПАНХ"\)](#)

### **НПК "ПАНХ" станет первым коммерческим эксплуатантом AW189 в России**

Научно-производственная компания (НПК) "ПАНХ" пополнила парк средним двухдвигательным AW189 производства Leonardo Helicopters. Оператор стал первым в России, получившим допуск к коммерческой эксплуатации данного типа ВС, сообщили в компании.

AW189, поступивший во флот НПК "ПАНХ", выполнен в конфигурации для офшорных перевозок и располагает всем необходимым оборудованием для полетов по обслуживанию морских судов и буровых платформ. Вертолет задействуют для авиаработ при строительстве Турецкого потока.



С получением этого ВС в сертификате эксплуатанта НПК "ПАНХ" на коммерческие перевозки число вертолетов достигло 25 бортов. Оператор также располагает винтокрылыми машинами ВК-117С-2 (1 ед.), ЕС135 Т2+ (5 ед.), Ка-32 (6 ед.), Ми-26Т (1 ед.), Ми-8МТВ-1 (6 ед.) и Ми-8Т (5 ед.).

Крупнейший заказчик AW189 — российская "Роснефть". В мае этого года вице-президент Leonardo Helicopters в России и Каспийском регионе Альберто Понти рассказывал АТО.ru, что производитель поставил этой компании 10 вертолетов и сейчас "ведется дальнейшее обсуждение условий контракта, чтобы учесть интересы обеих сторон в текущих реалиях рынка". При этом, по словам Понти, в последнее время основное внимание в РФ сосредоточено именно на вертолетах AW189. За последние два года на рынок РФ было продано 11 ВС данного типа. "В прошлом году нам удалось успешно поработать с корпорациями в нефтегазовой отрасли и найти для Leonardo Helicopters новый сегмент бизнеса в России. Поэтому сейчас мы сосредоточены на поставках AW189 для работы в интересах нефтегазовых компаний", — отмечал Альберто Понти.



Ранее сообщалось, что к получению AW189 для выполнения офшорных работ готовится еще одна российская авиакомпания — "Авиашельф", которая, как ожидается, введет машину в эксплуатацию в конце 2018 г. Этот вертолет станет новым типом ВС для сахалинского оператора.

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

### **Производственная стратегия НПК "ПАНХ" признана лучшей**

В рамках 12 межрегионального форума крупнейших компаний ЮФО аналитическим центром "Эксперт Юг" был проведен конкурс для предпринимателей "Стратегия растущей компании".

По итогам конкурса научно-производственная компания "ПАНХ" признана победителем в номинации "Лучшая производственная стратегия".

[\(НПК "ПАНХ"\)](#)

### **«Небо измеряется МИлями» - в Новочеркасске снимали кино**

Новочеркасский политех на один день превратился в съемочную площадку, в университете прошли съемки художественного фильма.

Многосерийный телевизионный фильм «Небо измеряется МИлями» - это новая работа режиссер Евгения Звездакова и продюсера Константина Буслова, повествующая о жизни и судьбе легендарного советского конструктора вертолетов, Михаила Леонтьевича Миля. В следующем году в России отметят 110-летие со дня рождения знаменитого ученого. Именно ЮРГПУ (НПИ) имени Платова, в свое время дал дорогу в жизнь этому прославленному, талантливому и неординарному человеку. В картине будут красочно воссозданы основные вехи жизни создателя легендарных МИ-2, МИ-6 и МИ-8 и показано профессиональное становление Михаила Леонтьевича.

В стенах новочеркасского политеха были сняты сцены, посвященные молодости ученого. Они перенесут зрителя в 20-е - 30-е годы прошлого века – в то время, когда будущий авиаконструктор приехал в Новочеркасск, поступив на авиационный факультет тогда еще Донского политехнического института, где создал свои первые конструкторские разработки, воплощая в жизнь первые новаторские идеи. В этом вузе он имел возможность экспериментально проверять свои выкладки в теории воздухоплавания, пользуясь одной из двух аэродинамических труб, имевшихся тогда в Советском Союзе.

В съемках было задействовано огромное количество массовки – свыше семидесяти человек. Приняла участие в кинематографическом процессе и большая группа студентов ЮРГПУ. Магия кино оставила неизгладимое впечатление в душе ребят.

- Мне было очень приятно поучаствовать в съемках картины о такой легендарной личности, как Михаил Миль, - рассказал студент механического факультета Егор Гресь, – для меня большой честью стала возможность поработать с такой большой командой профессионалов и творческих людей. Я запомню этот день надолго!



- Съёмки в массовых сценах – это замечательный опыт! – поделилась эмоциями студентка факультета геологии, горного и нефтегазового дела Екатерина Трифонова.

Премьера многосерийного телевизионного фильма «Небо измеряется Милями» будет приурочена к юбилею Михаила Леонтьевича.

[\(Блокнот Новочеркасск\)](#)

### **Скоростной боевой вертолет оснастят ракетами "Атака" и "Вихрь"**

Концепция скоростного боевого вертолётa (СБВ) разработки "Камова" предусматривает оснащение их ракетами "Атака" и "Вихрь", поражающими цели на дальности более 14 км, следует из документов на портале госзакупок.

Как сообщалось, "Вертолёты России" подписали контракт с Минобороны РФ на формирование концепции скоростного боевого вертолётa - свои варианты этого проекта разрабатывают как в конструкторском бюро "Миля", так и "Камова".

Согласно документации на сайте госзакупок, до конца октября 2018 года должен быть разработан аванпроект облика комплексной оптико-электронной обзорно-прицельной системы для перспективного скоростного боевого вертолётa. Эта система "предназначена для обеспечения круглосуточного поиска, обнаружения и распознавания целей, прицеливания и применения управляемых и не управляемых авиационных средств поражения в простых и в ограниченно сложных метеоусловиях, а так же обеспечения безопасности пилотирования в условиях маловысотного полета на скоростях более 400 км/ч и посадки на неподготовленную площадку".

Ранее гендиректор холдинга "Вертолёты России" Андрей Богинский в интервью "Интерфаксу" сообщил, что концепция скоростного боевого вертолета будет представлена военным осенью этого года.

Как сообщалось, контракт на формирование концепции СБВ предусматривает проведение работ по определению технического облика перспективного скоростного боевого вертолётa. Соглашение рассчитано на два года, по итогам его исполнения должен быть определен облик СБВ и сформировано техническое задание на проведение опытно-конструкторских работ.

[\(Интерфакс\)](#)

### **Улан-Удэнский авиационный завод запустил проект «Молодые рабочие»**

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и ГБПОУ «Авиационный техникум» начали проект по подготовке специалистов востребованных рабочих профессий. С 20 сентября преподаватели техникума обучают на производственных мощностях предприятия слесарей механосборочных работ, слесарей-сборщиков авиационной техники, слесарей по изготовлению и доводке деталей летательных аппаратов, токарей, фрезеровщиков и операторов станков с ЧПУ.



У-УАЗ финансирует программу профессиональной подготовки, выплату стипендий в период обучения, а также, в случае успешного освоения программы обучения и сдачи квалификационного экзамена, гарантирует дальнейшее трудоустройство учащихся.

Нормативный срок обучения составит – 3,5 месяца. С каждым слушателем заключен трёхсторонний договор. Теоретическое обучение будет проходить в стенах техникума, а практическое под руководством опытных наставников на производственных участках АО «Улан-Удэнский авиационный завод».

«Очень важно, что курсанты имеют возможность наблюдать, как работает наставник, как решает производственные задачи, действует в сложной ситуации. Это способствует формированию ответственности, инициативности, дисциплинированности и уважения к профессии. В то же время профессиональные педагоги проводят квалифицированную теоретическую подготовку учащегося. Мы уже видим положительный эффект от такой совместной работы, ребята уже не боятся производства», – подчеркнул управляющий директор АО «Улан-Удэнский авиационный завод» Леонид Белых.

Готовить молодых рабочих на базе ГБПОУ «Авиационный техникум» позволяет также новое оборудование лабораторий, которое поставлено в рамках инвестиционного проекта холдинга «Вертолеты России» по созданию современной материально-технической базы. Это оборудование в миниатюре копирует оборудование авиационного завода, где обучаемые в режиме реального времени могут опробовать рабочую профессию.

[\(У-УАЗ\)](#)

### **Пилот разбившегося в Якутии вертолета рассказал, как выжил в горах**

Пилот Александр Новосельцев рассказал "Пятому каналу", как выжил в Якутии после крушения вертолета.

Вертолет Robinson 29 сентября совершил жесткую посадку в горах Якутии на высоте более 1600 метров. Получивший травмы пилот успел сообщить свои координаты, а затем несколько дней не выходил на связь. Из-за непогоды поисковая операция затянулась, однако в среду спасатели добрались до места крушения и доставили пилота в больницу.

По словам Новосельцева, ЧП произошло из-за плохих погодных условий. Он признался, что ожидание помощи было нелегким: согреться пилоту помогли физические упражнения и мысли о родных.

"Ел снег и молился. <...> Минимально спал, (делал) зарядку, растирание, чтобы не отморозить конечности", — рассказал Новосельцев, отметив, что в настоящий момент чувствует себя "отлично".

Мужчина также добавил, что не терял самообладания и "до последнего знал, что все будет хорошо". К затянувшейся поисковой операции пилот отнесся с пониманием.

"Я же видел погоду, была все эти дни сильная метель. В месте падения задувало так, что не только вертолет... с ног сдувало", — пояснил он.



По словам заместителя руководителя базы Дальневосточного авиационного поисково-спасательного центра, после спасения Новосельцев первым делом попросил кружку горячего чая.

[\(РИА Новости\)](#)

### **"Вертолеты России" передали ГТЛК два медицинских вертолета**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) передал Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) два вертолета Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ с медицинскими модулями. Машины будут использоваться в Краснодарском и Красноярском краях.

Оба вертолета будут задействованы в реализации приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Изготовленный Казанским вертолетным заводом Ми-8МТВ-1 направится в Краснодарский край, где будет эксплуатироваться авиакомпанией ПАНХ. Эксплуатантом Ми-8АМТ станет авиакомпания СКОЛ, парк которой с начала года уже пополнили 3 вертолета этого типа. Передаваемый Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского авиационного завода будет использоваться для решения санитарных задач в Красноярском крае.

"Уже сегодня мы видим результаты развития транспортной медицинской авиации: помощь оказывается в самых отдаленных уголках нашей страны, сотни жизней спасены с помощью санитарных вертолетов. Машины типа Ми-8 прекрасно подходят для эксплуатации на всей территории страны, имеется достаточно развитая сеть для их технического обслуживания и ремонта, что является важным моментом при поддержании готовности санитарного авиапарка", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Всего в рамках программы развития санитарной авиации в 2018 году "Вертолеты России" передадут ГТЛК 31 вертолет с медицинскими модулями: 12 Ансатов, 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1.

Многоцелевые вертолеты Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ имеют уникальные летно-технические и эксплуатационные характеристики. Они могут эксплуатироваться практически во всех климатических условиях. Установленные на них медицинские модули с широким набором специализированного оборудования дают возможность комфортно разместить до 2-х пациентов и осуществить оперативную доставку в центры оказания помощи в сопровождении медицинского персонала.

Медицинские модули оснащены носилками с регулируемым положением спинки, вакуумным матрасом и полкой для хранения приборов и оборудования первой медицинской помощи. Наличие системы подачи кислорода, встроенной системы электроснабжения, а также широкого набора реанимационного медицинского оборудования позволяет провести первостепенные процедуры для реанимации пациентов. Общее время монтажа-демонтажа модуля на вертолет не превышает 15



минут, что обеспечивает гибкое варьирование состава оборудования в зависимости от потребностей заказчика.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Ми-8 МТВ «Полярных авиалиний» обеспечил эвакуацию пилота «Робинсона»**

3 октября вертолет Ми-8 МТВ с группой спасателей на борту под управлением опытного командира воздушного судна Семена Семенова авиакомпания "Полярные авиалинии" вылетел к месту жесткой посадки легкого вертолета "Робинсон".

Прибыв к зоне проведения поисков, командир обнаружил пилота Александра Новосельцева и вертолет. Из-за сильного бокового ветра, произвести посадку на высоте не удалось.

Группа спасателей в пешем порядке произвела эвакуацию пострадавшего до Ми-8 МТВ, после чего он был доставлен в районный центр Момского района Хонуу.

Напомним, что вертолет Robinson Александра Новосельцева произвел жесткую посадку в ущелье 29 сентября. Пилот находился на высоте 1600 метров. Из-за неблагоприятных метеоусловий, применение воздушного судна до сегодняшнего дня было невозможным.

Авиакомпания выражает своим сотрудникам Семену Семенову, Николаю Кримашевскому, Игорю Попову благодарность за профессионализм.

[\(Полярные авиалинии\)](#)

### **Русские Вертолетные Системы» заступили на дежурство в Томской области**

Компания АО «Русские Вертолетные Системы» приступила к оказанию услуг санитарной авиации в Томской области. В первый день дежурства вертолет эвакуировал двоих пострадавших из сел Корнилово и Копыловка.

В связи с большой удаленностью населенных пунктов от основных лечебных учреждений было принято решение направить в регион современный отечественный вертолет Ми-8АМТ. Благодаря большому радиусу полета вертолет позволяет оперативно эвакуировать пострадавших из отдаленных районов в специализированные медицинские учреждения региона. Медицинский модуль вертолета оснащен современным специализированным оборудованием и позволяет оказывать помощь на уровне стационара современной многопрофильной больницы.

Появление современных вертолетов санитарной авиации позволит существенно нарастить возможности Томского центра медицины катастроф и сократить время оказания экстренной медицинской помощи жителям региона.

Развитие инфраструктуры санитарной авиации является одним из приоритетных направлений деятельности компании и как следствие повышения качества медицинских эвакуаций. «РВС» предоставляет полный комплекс услуг санитарной авиации, включая подбор вертолетных площадок



и оснащение их современным светотехническим оборудованием, позволяющим эксплуатировать воздушные суда 24 часа 7 дней в неделю во всех направлениях области.

Компания обладает богатым опытом предоставления услуг санитарной авиации в разных климатических и географических условиях.

Сегодня вертолеты компании несут дежурство и спасают сотни жизней в Южном, Северо-Западном, Уральском, Приволжском и Сибирском федеральных округах. С 1 июня 2017 году вертолеты санавиации «РВС» эвакуировали более 1200 людей.

[\(РВС\)](#)

### **Томская санавиация с начала года эвакуировала более 500 сельчан**

За девять месяцев бригада томской санитарной авиации доставила в медицинские учреждения Томска 523 пациента, из них 63 ребенка.

Как сообщили НИА Томск в пресс-службе администрации Томской области, санавиация привлекается в самых сложных случаях - при угрозе жизни больного, когда пациенту требуется высококвалифицированная медицинская помощь в специализированных медцентрах.

"С января 2018 года медики совершили 324 экстренных вылета в отдаленные районы Томской области, затратив 1038 летных часов. Вертолетное сообщение наиболее востребовано на севере Томской области - в Парабельском и Каргасокском районах", - отметил заместитель начальника департамента здравоохранения Томской области Вадим Бойков.

Он также добавил, что с октября 2018 года к оказанию услуг санитарной авиации приступила компания АО "Русские Вертолетные Системы". Полеты выполняются на современном отечественном вертолете Ми-8АМТ. В первый день дежурства вертолет эвакуировал двоих пострадавших из сел Корнилово и Копыловка. В июле-сентябре авиационные услуги оказывала авиакомпания "Ельцовка".

[\(НИА Томск\)](#)

### **На "Роствертоле" отметили День машиностроителя**

На предприятии "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) отметили День машиностроителя. На протяжении десятилетий ростовское предприятие входит в число лучших машиностроительных предприятий страны.

28 сентября у здания заводоуправления состоялся торжественный митинг, посвященный профессиональному празднику. Его возглавил руководитель аппарата регионального отделения Союза машиностроителей "России" А.А.Гусев. В числе участников митинга были представители совета молодежи и ветераны завода, руководство профсоюза. Многие вертолетостроители удостоены почетных грамот "Союза машиностроителей России". В их числе почетный ветеран труда ПАО "Роствертол" Таиса Ивановна Штыменко. Она рассказала собравшимся о многолетнем опыте работы



на вертолетном предприятии, поздравила коллег с праздником и пожелала им новых трудовых успехов.

Ростовское региональное отделение "Союза машиностроителей России" возглавляет управляющий директор ПАО "Роствертол" Петр Данилович Мотренко, который много делает для повышения статуса инженерного труда, повышения КПД предприятий машиностроительного профиля Ростовской области, активизации научно-технических вузов Дона и других организаций.

[\(Роствертол\)](#)

### **Экипажи ударных вертолетов Ми-24 Западного военного округа уничтожили боевые пикапы условного противника на учении в Нижегородской области**

Экипажи ударных вертолетов Ми-24 Западного военного округа в ходе учения на специализированном полигоне в Нижегородской области уничтожили подвижные цели, имитирующие мобильную группу условного противника на пикапах.

Боевые стрельбы были проведены управляемыми авиационными ракетами класса «воздух-поверхность» из комплекса «Штурм» в рамках двухсторонних полковых тактических учений. Вертолеты осуществляли огневую поддержку мотострелковых и танковых подразделений, выполняющих переход в контрнаступление.

Всего экипажами вертолетов Ми-24 было поражено около 20 наземных целей и отработано свыше 20 вводных задач на прикрытие секторов и районов продвижения танковых и мотострелковых подразделений.

Учение проходит под общим руководством командующего гвардейской танковой армии генерал-майора Сергея Киселя, в нем задействовано свыше 4,5 тыс. военнослужащих и более 500 единиц вооружения, военной и специальной техники.

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

### **Ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор» оказали авиационную поддержку мотострелковым подразделениям ЮВО в ходе КШУ**

В рамках масштабного двустороннего командно-штабного учения (КШУ) в ходе розыгрыша практических действий войск на полигоне «Серноводский» в Ставропольском крае разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор» оказали авиационную поддержку действиям мотострелковых подразделений.

Ка-52 «Аллигатор» – российский разведывательно-ударный вертолет, предназначенный для уничтожения бронированной и небронированной техники, живой силы и воздушных целей на поле боя, оснащен мощным комплексом стрелково-пушечного вооружения, управляемых и неуправляемых ракет.



Основные маневры войск (сил) проходят в условиях прибрежной, горно-лесистой и степной местности на 8-ми общевойсковых полигонах военного округа, в том числе расположенных в Армении, Абхазии и Южной Осетии. Органы управления, соединения и воинские части 8-й и 58-й общевойсковых армий, Каспийской флотилии и 4-й армии ВВС и ПВО отрабатывают учебно-боевые операции против условного противника, которого имитируют подразделения 49-й общевойсковой армии, морской авиации и морской пехоты Черноморского флота, а также подразделения специального назначения ЮВО.

Всего в мероприятии принимают участие до 7 тыс. военнослужащих, задействовано более 2,5 тыс. единиц военной техники, в том числе около 20 самолетов и более 60 вертолетов.

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

## Новости вертолетной индустрии в мире

### ЦАГИ принял участие в 44-м Европейском вертолетном форуме

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского в составе российской делегации приняли участие в 44-м Европейском вертолетном форуме ERF 2018. Мероприятие состоялось с 17 по 21 сентября в г. Делфт (Нидерланды).



Ученые отделения аэродинамики и динамики вертолетов ФГУП "ЦАГИ" представили два доклада. Так, начальник отделения Олег Кириллов рассказал об экспериментальных исследованиях нестационарных аэродинамических характеристик колеблющегося профиля лопасти несущего винта. Предметом его работы стало сравнение двух методов определения аэродинамических характеристик и изучение явления "взрыва частот", происходящего при динамическом отрыве потока. Выступление ведущего научного сотрудника отделения Александра Никольского посвящалось новому универсальному методу параметрического задания поверхности лопасти вертолетного винта. Его главное отличие от аналогов - универсальность и экономичность по вычислительным мощностям.

Кроме того, начальник отдела отделения аэродинамики и динамики вертолетов ФГУП "ЦАГИ" Руслан Миргазов стал одним из двух представителей Российской Федерации в Международном комитете форума.

"Европейский вертолетный форум - мероприятие мирового значения в нашей отрасли. Об этом свидетельствует география участников - в Делфт приехали не только специалисты из ЕС, но и ученые из США, Китая, Японии, России и других стран. Хотелось бы отметить и высокий научный уровень представленных работ. Мне и моим коллегам выступление на ERF 2018 дает возможность обменяться передовым опытом и быть в курсе достижений ведущих предприятий в сфере вертолетостроения. А участие нашего сотрудника в Международном комитете мы расцениваем как признание авторитета ЦАГИ на международной арене", - подчеркнул Олег Кириллов.



Европейский вертолетный форум (ERF) - одна из крупнейших международных конференций в области вертолетостроения. Мероприятие проводится ежегодно в разных странах с 1975 года. Цель ERF - определение глобальных тенденций развития вертолетной отрасли. Следующий, 45-й форум, пройдет в Варшаве (Польша), а в 2020 году эксперты мирового вертолетного сообщества соберутся в России.

Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ "Институт имени Н.Е. Жуковского") в 2018 году отмечает свое 100-летие. Основанный 1 декабря 1918 года ЦАГИ сегодня - крупнейший государственный научный центр авиационной и ракетно-космической отрасли Российской Федерации, где успешно решаются сложнейшие задачи фундаментального и прикладного характера в областях аэро- и гидродинамики, аэроакустики, динамики полета и прочности конструкций летательных аппаратов, а также промышленной аэродинамики. Институт обладает уникальной экспериментальной базой, отвечающей самым высоким международным требованиям. ЦАГИ осуществляет государственную экспертизу всех летательных аппаратов, разрабатываемых в российских КБ, и дает окончательное заключение о возможности и безопасности первого полета. ЦАГИ принимает участие в формировании государственных программ развития авиационной техники, а также в создании норм летной годности и регламентирующих государственных документов.

[\(ЦАГИ\)](#)

### **Bestfly осваивает вертолетный сегмент**

Как стало известно BizavNews, ангольский бизнес-оператор Bestfly и французский вертолетный оператор Heli-Union создали совместное предприятие для удовлетворения потребностей нефтяных компаний в вертолетных перелетах внутри страны. Как комментируют партнеры, в ближайшее время в Луанду придут несколько вертолетов Leonardo AW139 в офшорной конфигурации для постоянного базирования. Ангола является вторым по величине производителем нефти в Африке, вслед за Нигерией.

Компания Bestfly (Bestfly of Angola) начала свою работу в январе 2010 года. Первоначально Bestfly занималась оказанием услуг в сфере бизнес-авиации, включая обслуживание пассажиров и наземное обслуживание в столичном аэропорту Луанды. Но бурный рост (конечно же, по африканским меркам) деловых перевозок на африканском континенте, спрос на добычу полезных ископаемых (прежде всего на алмазы) и, как ни странно, туризм, заставили владельцев компании существенно расширить перечень предоставляемых услуг. Так Bestfly стала авиакомпанией, правда работающая под свидетельствами эксплуатанта партнеров.

В конце 2011 года Bestfly приобретает на вторичном рынке свой первый бизнес-джет Challenger 605, а в середине марта 2012 года новый перевозчик заключил договор с австрийской компанией PRIMUS на управление первым воздушным судном. Сейчас парк управляемый парк Bestfly состоит из почти двадцати самолетов, включая Gulfstream G650/G550/G450/III, Falcon 900, Challenger 605, трех Learjet 45, Dornier 328, четырех Beechcraft King Airs и одного Twin Otter.

[\(BizavNews\)](#)

### Китайская эра Airbus Helicopters

Как стало известно BizavNews, Airbus Helicopters осуществил поставку первого вертолета H135 в рамках рамочного соглашения, подписанного в июне 2016 года. Вертолет в конфигурации HEMS передан медицинскому центру в провинции Циндао. Впервые китайские заказчики получили машину с комплектом авионики Helionix последнего поколения.

Напомним, что в июне 2016 года Airbus Helicopters и китайский консорциум China Aviation Supplies Holding Company (CAS), куда также входят Qingdao United General Aviation Industrial Development Company (Qingdao United) и CITIC Offshore Helicopter Co. Ltd (COHC) в присутствии канцлера Германии Ангелы Меркель и китайского премьера Ли Кэцяна подписали крупнейший контракт на поставку 100 вертолетов H135 китайской стороне. Сделка оценена в \$700 млн., а поставки продлятся в течение 10 лет. Речь идет о вертолетах, собранных в Поднебесной – в новом вертолетном центре Sino-German Escopark (Циндао). Однако первые машины будут поставлены китайским заказчикам непосредственно с завода в Донауверте. Речь идет о пяти машинах, остальные вертолеты будут собираться в Китае.



Согласно сообщению Airbus Helicopters, в Sino-German Escopark будет создан центр окончательной сборки вертолетов, офис продаж, большой сервисный центр и центр подготовки авиационных специалистов. Сейчас доля рынка Airbus Helicopters в Китае составляет порядка 40%. Ожидается, что первый H135 «Made in China» сойдет с конвейера в начале 2019 года.

Вертолеты будут задействованы для различных миссий, включая медицинскую эвакуацию, охрану правопорядка и офшорные перевозки. Китайский рынок для машин класса H135 на ближайшие 20 лет оценен в 600 машин.

H135 является одним из самых популярных легких двухдвигательных вертолетов в Китае. В большинстве случаев вертолеты были приобретены в медицинской, спасательной и патрульной версиях. В дальнейшем в гражданском и государственном секторах ожидается усиление спроса на этот вертолет, считают аналитики Airbus Helicopters.

Airbus Helicopters поставил около 1300 вертолетов H135 для клиентов по всему миру. Общий налет H135 составляет более трех миллионов летных часов. H135 является эталоном для большинства операторов скорой медицинской эвакуации. В этом сегменте он занимает 60% общемирового рынка. ([BizavNews](#))

#### **CHC Helicopter запустит систему мониторинга парка вертолетов AW139**

Один из крупнейших мировых вертолетных операторов — CHC Helicopter (Канада) в партнерстве с авиастроителем Leonardo Helicopters и IT-компанией SKYTRAC внедряет систему мониторинга парка средних двухдвигательных вертолетов AW139 в режиме реального времени. Как сообщает CHC Helicopter, эта технология позволяет контролировать онлайн более 500 индикаторов системы сбора цифровой информации и бортовых систем контроля и диагностики (HUMS — Health & Usage Monitoring Systems) сервиса Heliwise итальянского вертолетостроителя.





Программное обеспечение встраивается в систему БСКД воздушного судна сервиса Heliwise компании Leonardo. Устройство сбора данных ISAT-200A компании SKYTRAC оповещает наземный техперсонал о превышениях в показаниях индикаторов в полете и систематизирует послеполетные отчеты систем БСКД и FDM (контроль параметров полета). Это позволяет инженерам подготовиться к решению проблем с ВС еще до его приземления. Также благодаря новой системе ускоряется время разворота воздушного судна и улучшается планирование его полетов. Для сравнения: в традиционных системах HUMS для обработки важных данных обычно требуется физически извлечь необходимый файл для последующего анализа, пояснили в Leonardo.

Программное обеспечение сейчас внедряется на вертолеты AW139 на базе СНС Helicopter в нидерландском городе Ден-Хелдер. Перед этапом внедрения было завершено тестирование системы. Отметим, что мониторинг усилен бортовыми портфелями Electronic Flight Bag (EFB), которые предоставляют экипажу метеорологические данные и данные о расположении морских судов в онлайн-режиме. Это позволяет пилотам принимать более правильные решения.

Новая технология передачи данных земля — воздух позволяет исключить человеческий фактор, тем самым повысив безопасность полетов, и получить более наглядную информацию о потенциальных проблемах, рассказал первый вице-президент по инженерному и операционному обслуживанию СНС Helicopter Дейв Балевиц.

СНС Helicopter — один из крупнейших вертолетных операторов в сфере перевозки пассажиров и грузов на шельфе в интересах энергетических компаний. Кроме того, компания предоставляет услуги в области поисково-спасательных работ, а также технического обслуживания и ремонта воздушных судов. Помимо AW139 компания эксплуатирует вертолеты Airbus Helicopters EC135/145/155/175, Airbus AS332, Airbus AS365, Bell-412, Sikorsky S-76, Sikorsky S-92 и Leonardo AW189.

[ATO.ru](http://ATO.ru)

### **Словакия и Россия поспорили из-за контракта НАТО на ремонт Ми-17**

Россия и Словакия уже два с половиной года не могут решить вопрос с ремонтом вертолетов Ми-17В-5, закупленных США для Афганистана. Чем может обернуться спор вокруг контракта на десятки миллионов долларов, разбирался РБК.

Принадлежащая Минобороны Словакии компания LOTN в январе 2019 года сдаст вооруженным силам Афганистана второй отремонтированный "без русских" Ми-17В-5, рассказал РБК председатель совета директоров и генеральный директор предприятия Мартин Душанич. В холдинге "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") заявили, что у LOTN права на выполнение капитального ремонта военно-транспортных вертолетов типа Ми-17В-5 нет.

### **Как США купили российские вертолеты для Афганистана**

В 2011 году правительство США подписало контракт на покупку у "Рособоронэкспорта" (с июля 2011 года входит в Ростех) 63-х вертолетов Ми-17В-5. Стоимость сделки составила \$1,3 млрд. Машины предназначались для афганской национальной армии.

Несмотря на регулярную критику Пентагона конгрессменами, осенью 2014 года Россия все же завершила поставку этих вертолетов. В Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) тогда сообщили, что передача Ми-17В-5 Афганистану "является частью усилий России и Соединенных Штатов Америки в борьбе с международным терроризмом".



В декабре 2015 года агентство НАТО по обеспечению и закупкам (NSPA) объявило конкурс на обслуживание вертолетов Ми-17В-5, находящихся на вооружении Афганской национальной армии. В "Вертолетах России" рассказали РБК, что одним из условий было то, что в конкурсе могли принять участие только компании из стран НАТО.

Конкурс проходил в 2016 году. В нем приняли участие LOTN, чешское авиаремонтное предприятие LOM, литовские компании Helisota и Aviabaltika Aviation, болгарская Avionams JSC и американская AAL-USA. Победителем стала LOTN, предложившая наименьшую цену. Компания существует с 1949 года и занимается ремонтом авиационной техники, указано на ее официальном сайте.

Словацкая газета Hospodarske Noviny отмечала, что в зависимости от потребности в рамках контракта LOTN должна отремонтировать от десяти до 36 Ми-17. В зависимости от объема работ стоимость контракта может достигать \$122 млн - это в десять раз больше, чем ежегодный доход компании,



которая в основном зависит от заказов национального министерства обороны, писала Hospodarske Noviny.

Вертолеты закупались Соединенными Штатами в период так называемой медведевской "перезагрузки", напоминает главный редактор журнала "Экспорт вооружений" Андрей Фролов. Тогда действительно было сотрудничество между Россией и США по Афганистану, отмечает он. "Вертолеты приобретались по достаточно выгодной цене: за 1,3 млрд более 60 машин. Их быстро освоили в афганской армии с учетом того, что у них все-таки какой-никакой, но был опыт обслуживания и эксплуатации. И наши вертолеты для таких условий подходят неплохо", - говорит эксперт.

### **Что такое Ми-17В-5**

Ми-17В-5 - экспортная модификация Ми-8, одного из самых массовых вертолетов в истории авиации.

Машина предназначена для перевозки личного состава, транспортировки грузов и техники, высадки тактических воздушных десантов и разведывательно-диверсионных групп, уничтожения наземных объектов и перевозки раненых, указано на сайте "Рособоронэкспорта". Вертолет способен работать в круглосуточном режиме.

Комплекс вооружения вертолета включает неуправляемое ракетное (до 80 неуправляемых авиационных ракет С-8КОМ калибра 80 мм), пушечное вооружение (подвесные контейнеры с пушечным вооружением калибра 23 мм и боекомплектом 250 снарядов в каждом) и стрелковое вооружение. Вертолет оснащен средствами защиты от поражения ракетами с тепловыми головками самонаведения, а также мощной броневой защитой кабины экипажа.

В распоряжении минобороны Афганистана осталось 45 вертолетов Ми-17В-5, следует из Сертификата конечного пользователя (есть у РБК), датированного 3 сентября 2017 года. Остальные, по словам источника РБК, знакомого с ходом переговоров о ремонте машин, были потеряны в основном в результате атак боевиков. В документе также говорится, что результаты оказания услуг по освидетельствованию и ремонту этих вертолетов, а также все имущество, полученное в составе отремонтированных 45 вертолетов, не будут реэкспортироваться и передаваться в другие страны без согласия России.

### **Как в Словакии начали ремонт афганских Ми-17**

Сертификаты ремонтной организации, выданные Московским вертолетным заводом им. Миля компании LOTN на ремонт вертолетов Ми-8/Ми-17, истекли в 2016 году. Продлить их не удалось.

До 2016 года LOTN всегда работал напрямую с разработчиком - МВЗ им. Миля. "Затем холдинговая надстройка [компания "Вертолеты России", владелец 83% МВЗ им. Миля] запретила пролонгировать [сертификат]. С какой стати холдинг присваивает себе компетенции, которые ему не принадлежат?" - заявил РБК Душанич.



По его мнению, холдинг "Вертолеты России" не имеют права продавать лицензию, так как является не разработчиком, а всего лишь акционером. РБК направил запросы в МАК и "Росавиацию" с просьбой пояснить, имеет ли холдинг "Вертолеты России" право на продажу такого документа.

В соответствии с контрактом "Рособоронэкспорта" и Пентагона российская сторона должна была продать документацию и обещала оказывать содействие компании, которая победила в тендере на ремонт Ми-17В-5 для Афганистана, объясняет Душанич. "Но за два с половиной года мы ни к чему не пришли. Было много переговоров, по итогам составлялись протоколы, у меня полный шкаф этих протоколов уже", - говорит глава словацкой компании.

Посодействовать переговорам пытался генеральный секретарь Минтранса Словакии Тибор Шимони. В мае 2018 года он направил письмо замминистру транспорта России Александру Юрчику с просьбой помочь словацкой стороне в восстановлении конструктивного взаимодействия с (документ есть в распоряжении РБК).

Отчаявшись договориться с "Вертолетами России" об условиях обслуживания афганских Ми-17В-5, словацкая компания начала ремонт первого вертолета. В августе 2018 года Минобороны Словакии объявило о завершении LOTN капремонта и обслуживания первого вертолета Ми-17В-5, состоящего на вооружении Афганской национальной армии.

#### ***Как в России отреагировали на ремонт без ее участия***

В холдинге "Вертолеты России" назвали ремонт Ми-17В-5 в Словакии "нелегитимным". "Они не имеют свидетельства "Вертолетов России" и МВЗ им. Миля на право выполнения капитального ремонта военно-транспортных вертолетов типа Ми-17В-5. Поэтому мы не признаем этот ремонт и, если что-то случится с этим вертолетом, то снимаем с себя ответственность", - сообщили РБК в пресс-службе холдинга.

Действия LOTN не соответствуют условиям контракта на поставку вертолетов в Афганистан и создали "прецедент нелегитимного ремонта", добавили также в "Вертолетах России". "Они сделали это и поставили российскую сторону перед фактом", - подчеркнули в пресс-службе холдинга.

Душанич, в свою очередь отмечает, что действия LOTN не противоречат международным нормам, которых придерживается и Россия. "В тендерных условиях NSPA было прописано два сценария: ремонт осуществляется либо в связке с разработчиком - МВЗ им. Миля, либо национальным путем, по сертификату, который выдан словацкими властями с согласия США", - объяснил гендиректор LOTN. По его словам, компания имеет лицензию на выполнение ремонта, выданную словацкими властями, рассказал Душанич.

"И этот вертолет уже спокойно летает в Афганистане и имеет налет как минимум 100 часов", - подчеркнул гендиректор LOTN.

По мнению главного редактора журнала "Экспорт вооружений" Андрея Фролова, маловероятно, что "Вертолеты России" будут обращаться в суд по поводу несертифицированного ремонта вертолетов.



"Практика показывает, что российская сторона ограничится заявлениями о том, что не будет нести ответственность, если что-то с отремонтированным вертолетом случится", - говорит Фролов.

### ***Почему ремонт Ми-17 важен для НАТО***

Вертолеты Ми-17В-5 представляют собой один из ключевых активов в противодействии терроризму в Афганистане, отмечает в письме, направленном в компанию LOTN, гендиректором Агентства НАТО по обеспечению и закупкам Петера Домена (документ есть у РБК). "Поддержание этих вертолетов годными к полету и полностью работоспособными критически важно для операций", - подчеркнул Домен.

В то же время у Агентства НАТО по обеспечению и закупкам "есть понимание и одновременно озабоченность тем обстоятельством, что LOTN сталкивается с некоторыми трудностями в работе с "Рособоронэкспортом" по мере того, как стремится выполнить свои обязательства по контракту с NSPA", подчеркивает автор письма. "Как представляется, проблемы исходят не от "Рособоронэкспорта", а от с ФСВТС", - пишет Домен.

В ФСВТС от каких-либо комментариев отказались. В "Рособоронэкспорте" также не стали комментировать это письмо.

### ***Что будет дальше***

На вопрос РБК, почему за 2,5 года Россия и Словакия так и не смогли решить вопрос с сертификацией ремонта вертолетов типа Ми-17В-5, в "Вертолетах России" заявили, что с российской стороны "были оформлены все необходимые разрешительные документы".

"Насколько нам известно, LOTN не устроила цена контракт с "Рособоронэкспортом" на оказание услуг", - сообщили РБК в пресс-службе "Вертолетов России".

Душанич уточнил, что новых контрактов с "Рособоронэкспортом" подписывать не планировалось. У LOTN с "Рособоронэкспортом" есть основной контракт от 2004 года, который до сих пор является действующим, рассказал он. Из-за европейских санкций заключать новые контракты стороны не могут, но делать "дополнения к действующим контрактам, которые были подписаны до санкций", разрешается, пояснил Душанич.

"Таким образом мы работаем с "Рособоронэкспортом". Американцы это тоже согласовали", - добавил собеседник РБК.

Проблема не в санкциях, а в том, что "Вертолеты России" выдвигали "нереальные условия", утверждает президент LOTN. "Дайте нам бухгалтерию, дайте список ваших заказчиков - причем не только иностранных, но и внутренних. Подпишите межправсоглашение о том, как мы вас будем контролировать. Мы вам будем говорить, какие устанавливать цены. Без нашего позволения вы не можете ничего ремонтировать", - пожаловался Душанич.

Компания LOTN будет продолжать ремонт Ми-17В-5, заверил глава словацкой компании. "После второго сдадим и третий. И без русских. "Вертолеты России" хотят показать себя крутыми. Но правильно работать по закону, а они хотят по понятиям", - заявил президент LOTN.

[\(РБК\)](#)

### HeliGroup получила первый АСН135 Helionix

Airbus Corporate Helicopters передала в яхт-клубе Монако британскому оператору HeliGroup первый в истории АСН135 Helionix. В мероприятии, которое прошло после показа АСН135 на выставке Monaco Yacht Show, приняли участие представители мировой авиационной и яхтенной отрасли и другие почетные гости. Вертолет будет использоваться для VIP рейсов.



АСН135 в комплектации Line имеет 5-местный салон. HeliGroup становится первой компанией в мире, которая начала эксплуатировать АСН135 Helionix в частной и деловой авиации.

Усовершенствованный АСН135 Helionix сочетает комфорт и универсальность с повышенной ситуационной осведомленностью для пилотов, упрощенной системой управления полетом и более высокими показателями безопасности. К числу преимуществ, отмеченных пилотами, относится кнопка «raise» при автоматической стабилизации вертолета в режиме висения – незаменимая функция при полете в сложных условиях и при низкой видимости. При нажатии кнопки «go-around» вертолет будет в автоматическом режиме уходить на дополнительный круг для поиска наилучшей траектории для захода на посадку. Другой особенностью модели является автоматизированное



управление двигателем, которое обеспечит плавный и безопасный полет даже при полете с одним работающим двигателем (OEI).

[\(BizavNews\)](#)

### **На Украине откроется 15 вертолетных баз для Airbus Helicopters**

На Украине появится 15 вертолетных баз для 55 вертолетов Airbus Helicopters, сделка о намерении на покупку которых была объявлена в марте этого года. Как сообщил министр внутренних дел страны Арсен Аваков во время рабочего визита во Францию, ключевая база будет находиться в Нежине, а также объекты расположатся вдоль границ Украины. "Вся система будет работать как единый механизм", — сказал Аваков.

Как сообщает Министерство внутренних дел страны, в этом году на Украину поступят первые четыре вертолета Airbus Helicopters. Три машины в комплектации с оборудованием для аэромедицинской эвакуации, аварийно-спасательных и противопожарных целей будут переданы в Государственную службу по чрезвычайным ситуациям (ГСЧС), одна (H225) — в Национальную гвардию.

Полученные вертолеты будут базироваться в Нежине, где в рамках создания центра технического обслуживания Airbus Helicopters будет построено четыре ангара.

На данный момент восемь украинских пилотов проходят подготовку в учебном центре Airbus Helicopters во Франции. В рамках подготовки пилоты освоят теоретический курс, а также пройдут обучение в симуляционном центре и совершат практические полеты. В конце октября МВД Украины направит на подготовку во Францию технический персонал.

Контракт, заключенный с Airbus Helicopters, предполагает поставку 24 легких однодвигательных H125, 10 легких двухдвигательных H145 и 21 среднего вертолета H225 (предполагалось, что последние поступят с вторичного рынка от канадского оператора SNC Helicopter Corporation). Стоимость сделки, которую должны профинансировать французские банки, — 555 млн евро.

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

## **Новости аэрокосмической промышленности**

### **Аэродром Мочище под Новосибирском не отвечает требованиям пожарной безопасности**

Новосибирская транспортная прокуратура привлекла собственника посадочной площадки "Мочище" к административной ответственности за нарушение правил пожарной безопасности, сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

"По результатам проверки Новосибирским транспортным прокурором собственнику посадочной площадки (РОО Спортивной авиации) внесено представление, в отношении председателя РОО Спортивной авиации возбуждено административное производство по ст. 11.16 КоАП РФ (нарушение требований пожарной безопасности)", - говорится в сообщении.



Установлено, что на местах стоянок воздушных судов посадочной площадки отсутствует надлежащая опознавательная маркировка, огнетушители содержатся в ненадлежащем состоянии (сколы, ржавчина, следы коррозии), повсюду имеются многочисленные разливы топлива.

"Места стоянок воздушных судов в ангарах и на посадочной площадке не в полной мере оборудованы заземляющими устройствами, а пожарные щиты - не укомплектованы в полном объеме. Имеют место и другие нарушения", - сказано в сообщении.

Отмечается, что во время проведения проверочных мероприятий на указанную посадочную площадку осуществил посадку вертолет R-44, пилот которого осуществлял полет в отсутствие бортовых и судовых документов.

Новосибирской транспортной прокуратурой в отношении правонарушителя возбуждено административное производство по ч. 6 ст. 11.5 КоАП РФ (управление воздушным судном, на котором отсутствует судовая и полетная документация).

Как сообщалось, 5 августа на посадочной площадке "Мочище" прошел авиационный праздник "Где мы - там победа", посвященного 100-летию Российской армии и 105-летию со дня рождения трижды Героя Советского Союза Александра Покрышкина. Всего в празднике участвовали представители семи регионов Сибири: более 400 участников, около 80 воздушных судов, более 70 парашютистов. На авиационный праздник приехало рекордное количество зрителей - более 50 тыс. человек.

[\(ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ\)](#)

### **Правительство прорабатывает меры по стабилизации цен на авиатопливо**

Правительство РФ прорабатывает меры по стабилизации цен на авиатопливо, но решение еще не принято, сообщил ТАСС вице-премьер Дмитрий Козак.

"Мы прорабатываем этот вопрос, но решение еще не принято", - сказал он.

Замминистра транспорта РФ Александр Юрчик, курирующий авиацию, в конце августа говорил, что стоимость авиакеросина, по подсчетам Минтранса, выросла на 30% с начала 2018 года.

По словам министра транспорта РФ Евгения Дитриха, его ведомство предложило правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиатопливо, чтобы не допустить удорожания билетов. Потери авиакомпаний в этом году из-за скачка цен на топливо оцениваются в 50 млрд рублей, возместить предлагается 22,5 млрд рублей.

Федеральная антимонопольная служба России планировала обсудить с авиакомпаниями возможность изменения формулы цены закупки авиатоплива, чтобы привязать ее к внутренним ценам, а не мировым. Авиаперевозчики, как правило, покупают топливо по внебиржевым ценам с учетом формульного ценообразования, привязанного к котировкам на мировых биржах. Таким образом, цена на топливо для компаний зависит от мировой конъюнктуры, а не от внутренней.

[\(ТАСС\)](#)



### **КРЭТ и МАДИ подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии**

Заместитель генерального директора по стратегическому планированию и реализации ФЦП АО "КРЭТ" (входит в Госкорпорацию Ростех) Максим Моторин и исполняющий обязанности ректора Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) Геннадий Кустарев подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии. Документ подписан в рамках рабочей встречи на площадке МАДИ.

Соглашением предусмотрено всестороннее сотрудничество в области разработки, внедрения и апробации новейших технологий и наукоемкой продукции в интересах дорожно-транспортной отрасли Российской Федерации.

Пилотным направлением сотрудничества станет развитие электротранспорта в регионах РФ, включая создание зарядной инфраструктуры и разработку нормативно-технических документов, стандартов, регламентирующих вопросы развития электротранспорта.

По итогам встречи достигнута договоренность о создании рабочей группы и формировании дорожной карты в рамках подписанного соглашения.

[\(КРЭТ\)](#)

### **Гражданская авиация теряет своих пилотов**

Две тысячи российских пилотов могут лишиться лицензии. Группа летчиков обратилась по этому поводу в следственные органы, администрацию президента и Минтранс, пишет Би-би-си. Авиаторы просят аннулировать свидетельства выпускников государственных летных училищ, которые те получили в 2016-2017 годах. Якобы вузы несколько месяцев работали без аккредитации и не имели права выдавать дипломы.

На самом деле, проблемы в обучении пилотов начались гораздо раньше, рассказал летчик-испытатель, заслуженный пилот России Вадим Базыкин: "Какое-то издевательство над молодыми ребятами. Изменились правила отлета курсантов: сначала было 75 часов, с 2014 года изменили программу и сказали, что только 150 часов, все остальные - недействительны.

И парни, которые уже летали в серьезных авиакомпаниях, оказались "за бортом", хотя у них на руках пилотские свидетельства с двуглавым орлом.

Сейчас самое простое сказать, что изменились требования, и все это под знаменем безопасности полетов. Честно вам скажу, это абсолютно не несет никакой безопасности полетов".

Раньше в России было три учебных заведения, в которых готовили пилотов. Два государственных и одно частное - Челябинское училище гражданской авиации. В прошлом году его выпускников лишили летных лицензий, а сам учебный центр закрыли до решения суда. Поэтому письмо силовикам похоже



на место пилотов из Челябинска, оставшихся без работы, говорит президент Профсоюза летного состава России Мирослав Бойчук:

"Росавиация совместно с прокуратурой и Следственным комитетом лишила часть людей свидетельств, которые пополняли челябинское авиапредприятие. Наверное, пилоты в отместку начинают писать всякие пасквилы. Я считаю, что это не очень правильно. По той информации, которой я располагаю, свидетельства в училищах гражданской авиации Росавиацией выдавались в соответствии с действующим законодательством, и там нарушений нет".

Сейчас на российском авиарынке большой дефицит пилотов. Специалисты оценивают его в пятьсот коммерческих летчиков в год. Поэтому просьбу летчиков удовлетворить не смогут - иначе в отрасли сразу же наступит коллапс, говорит исполнительный директор аналитической службы агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев: "Любые ограничения деятельности государственных учебных заведений, осуществляющих летную подготовку, приведут практически к коллапсу гражданской авиации. Не стоит рассматривать вариант, что документы, выданные государственными авиационными учебными заведениями, будут аннулированы. Но то обстоятельство, что будут проведены проверки, и по их результатам, возможно, сделаны определенные выводы, в том числе и кадровые, и будут приняты все меры к тому, чтобы документацию привести в строгое соответствие с требованиями - это вполне вероятный сценарий развития событий".

Летом свой метод борьбы с нехваткой пилотов Минтрансу предложил "Аэрофлот". Авиакомпания хочет применить европейскую практику и открыть авиашколу.

[\(Коммерсантъ FM\)](#)

### **На селекторе в Минобороны обсудят вопрос о выполнении опытно-конструкторской работы по созданию самолета Ил-112В**

На селекторном совещании в Минобороны РФ в пятницу будет обсуждаться вопрос о выполнении опытно-конструкторской работы по созданию легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, сообщил глава военного ведомства генерал армии Сергей Шойгу.

"Самолеты данного класса призваны сменить Ан-26, срок службы которых подходит к концу. 80% таких машин будет выведено из эксплуатации до 2030 года", - сказал министр.

"Обновление парка Военно-транспортной авиации должно проходить в строгом соответствии с госконтрактом", - поставил задачу он.

"В настоящее время остается открытым ряд вопросов относительно сроков изготовления самолета и его массы", - отметил министр.

"О том, как они решаются, заслушаем генерального директора Авиационного комплекса имени Ильюшина", - сказал С.Шойгу.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)



### **ФАС предложила авиакомпаниям покупать топливо на бирже для снижения затрат**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предложила авиаперевозчикам покупать топливо через биржевые торги, чтобы снизить затраты и застраховать себя от волатильности нефтяных котировок. Об этом сообщил журналистам замглавы ведомства Анатолий Голомолзин в кулуарах Российской энергетической недели.

"Сейчас у нас совместное с авиакомпаниями решение такое, чтобы они активнее участвовали в биржевых торгах", - сказал Голомолзин, добавив, что в настоящее время только 10% авиатоплива перевозчики или их брокеры покупают на торгах.

По словам Голомолзина, рост стоимости авиабилетов связан с формулой ценообразования: компании покупают топливо у нефтяников по прямым договорам, в которых формула цены привязана к котировкам ценовых агентств. "А котировки внутреннего рынка, биржевые, они более благоприятны. Если бы в этом году цены на топливо были привязаны к внутренним котировкам, то компании были бы более защищены от рисков волатильности", - пояснил он.

"Договорились о том, что в течение предстоящих двух-трех месяцев авиакомпании начнут активно работать в том числе в этом сегменте рынка, и дальше обсуждаем вопросы в том числе участия компаний в торговле производных инструментов, в частности, речь идет о возможности фьючерса на керосин в балансовом пункте МАУ (Московский авиаузел). И, соответственно, создание инструмента для компаний, для хеджирования рисков, ценовых колебаний цен на топливо", - сказал он.

По словам замглавы ФАС, затраты на авиакеросин в расходах авиакомпаний составляют примерно 25%, и это только второй фактор, влияющий на цену билета. "На первом месте находятся расходы, связанные с лизингом воздушных судов. И эта доля за последние годы выросла существенно - примерно с 15% до 27%", - отметил представитель антимонопольной службы.

По его словам, биржевая инфраструктура для торгов авиатопливом готова. "Есть необходимость только скорректировать некоторые параметры в совместном приказе с Минэнерго: чтобы на балансовом пункте торговали не только на НПЗ, а непосредственно с нефтебаз, которые находятся в аэропортах. Вот масштабы таких торгов сейчас очень незначительны. Их нужно развивать, и авиакомпании это понимают", - пояснил он.

"Речь идет не об увеличении доли закупок на бирже, а о том, чтобы засчитывать объемы, которые на МАУ. Сейчас считаются объемы, проданные на НПЗ. А мы будем засчитывать те, которые будут проданы на балансовом пункте", - добавил он. Московский авиаузел - это 70% всего пассажирооборота страны, отметил Голомолзин.

### ***Почему дорожают билеты***

Замминистра транспорта РФ Александр Юрчик, курирующий авиацию, в конце августа говорил, что стоимость авиакеросина, по подсчетам Минтранса, выросла на 30% с начала 2018 года.



По словам министра транспорта РФ Евгения Дитриха, его ведомство предложило правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиатопливо, чтобы не допустить удорожания билетов. Потери авиакомпаний в этом году из-за скачка цен на топливо оцениваются в 50 млрд рублей, возместить предлагается 22,5 млрд рублей.

ФАС начала обсуждать с авиакомпаниями возможность изменения формулы цены закупки авиатоплива, чтобы привязать ее к внутренним ценам, а не мировым. Авиаперевозчики, как правило, покупают топливо по внебиржевым ценам с учетом формульного ценообразования, привязанного к котировкам на мировых биржах. Таким образом, цена на топливо для компаний зависит от мировой конъюнктуры, а не от внутренней.

[\(ТАСС\)](#)

### Новости беспилотной авиации

#### **Правительство в четвертый раз отклонило порядок учета БВС, разработанный Минтрансом**

Простая процедура декларирования гражданина в качестве пилота малого БВС, работающая во многих странах, до сих пор не работает в России, что серьезно тормозит развитие рынка. Очередная версия проекта нормативного акта, внесенная 11 сентября Минтрансом в Правительство, возвращена разработчику.

Процедура учета БВС была введена в Воздушный кодекс в июле 2016 года на основании поручения Президента Российской Федерации № ПР-369 от 27.02.2016 об упрощении порядка сертификации и регистрации БВС.

Порядок регистрации БВС определен приказом Минтранса России от 05.12.2013 № 457 - Административный регламент государственной услуги по регистрации гражданских воздушных судов, выполняемой Росавиацией.

Основная идея разделения одной процедуры на две - регистрацию и учет, состояла в исключении обязательной регистрации прав собственности на малые БВС. В остальном процедура должна была идти в точности по существующему регламенту, но с переводом в простую электронную форму подачи сведений.

Как и сделано во многих развитых странах.

#### ***Четыре попытки***

Первый вариант проекта постановления Правительства РФ "Об утверждении Порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации" (порядок учета) был разработан в Минтрансе при активном участии Департамента программ развития и опубликован в декабре 2016 года,



Перегруженность предлагаемой процедуры вызвала бурную реакцию всего беспилотного и авиамодельного сообщества. Вместо упрощения предложенный Минтрансом порядок учета оказался насыщен необоснованными, а в некоторых моментах невыполнимыми требованиями и процедурами.

В декабре 2017 года в Правительство вносится второй вариант проекта Постановления, по заявлению Минтранса доработанный с учетом всех полученных замечаний и предложений, но по факту сохранивший большинство необоснованных требований.

2018 год - Неприемлемость предлагаемой Минтрансом процедуры подтвердило Министерство экономического развития, дав отрицательное заключение на проект нормативного акта по итогам оценки регулирующего воздействия, после чего Правительство вернуло проект НПА на доработку в Минтранс со сроком до 1 марта 2018 года.

1 марта 2018 Минтранс России внес в Правительство РФ третий вариант проекта Порядка учета, но и в этот раз документ был возвращен разработчику, Минтранс не согласовал свой проект с Минэкономразвития и ФСБ России, с поручением обеспечить это согласование в срок до 1 октября 2018.

11 сентября 2018 Минтранс России снова, уже в четвертый раз, внес в Правительство очередной вариант проекта постановления Правительства Российской Федерации о порядке учета БВС, но и на этот раз документ возвращен ввиду нарушения Минтрансом необходимой процедуры согласования с Минюстом. И не только с Минюстом.

Порядок учета БВС внесен в утвержденную Правительством "дорожную карту" по совершенствованию законодательства, и согласно требованию постановления Правительства от 29.09.2017г №1184 проект этого нормативного акта обязательно должен направляться в специально созданную Рабочую группу, разработавшую эту "дорожную карту".

Это требование постановления Правительства Минтрансом нарушено.

### **Что изменилось?**

По существу, никаких обнадеживающих изменений, которые могли бы снять вопросы профсообщества к последней по времени версии проекта постановления о порядке учета в нем, не появилось.

Однозначное определение оператора базы учета в виде никем не уполномоченного ФГУП "ЗащитаИнфоТранс" - замаскировали.

Несложно догадаться, чьи предложения учел разработчик, отдав, например, полностью на усмотрение Минтранса "порядок формирования и ведения базы данных учета БВС" (то есть, и стоимость услуги, и привлечение оператора учета и т.п).



Снова вернулось абсурдное требование к учетному опознавательному знаку – "должен обеспечивать радиочастотную идентификацию информации о БВС". Именно такой принцип радиочастотной идентификации БВС RFID-метками предлагает то самое ФГУП ЗащитаИнфоТранс, о сомнительных действиях которого мы подробно писали в этой публикации.

Следует отметить, что даже пассивная RFID-метка является радиотехническим устройством, нахождение которого на борту воздушного судна должно регламентироваться Федеральными авиационными правилами, но не порядком бюрократической процедуры.

Избыточным является установленное требование о подписании физическими лицами - владельцами БВС усиленной квалифицированной электронной подписью заявления о постановке на учет БВС.

И конечно же, введение учета именно в предлагаемой форме обязательно обосновывается разработчиком его стремлением к исполнению возложенной на него государством функции по обеспечению безопасности полетов БВС и о мерах по защите от антитеррористической угрозы. Правда, каким образом наличие RFID-меток на БВС повысит безопасность полетов и защитит от террористов, внятно объяснить не смог пока никто.

Свое авторитетное заключение по вопросу использования радиочастотных меток для идентификации БВС высказывал Государственный НИИ авиационных систем (ГосНИИАС), согласно которому RFID метка на борту БВС не только бесполезна для какого-либо мониторинга, но и представляет угрозу безопасности полетов!

Но если вышеупомянутые процедуры и положения порядка учета, которые обязан будет выполнить и владелец малого БВС и авиамоделист, имеют объяснение чьими-то конкретными интересами в Департаменте программ развития Минтранса, лоббирующего радиочастотные метки и упомянутый ФГУП, то чем объяснить другие совершенно бессмысленные и просто противоречащие здравому смыслу:

Разработчик проекта НПА не задумываясь о том, как будет работать эта норма, настаивает на обязанности собственника поставить на учет БВС не перед началом полетов (запретив полеты не поставленных на учет БВС), а в "течение 10 дней со дня покупки / ввоза" на территорию РФ беспилотника.

Зачем магазину импортных квадрокоптеров регистрировать на себя все игрушки в оптовой партии после ввоза в РФ, получать и клеить радиочастотные метки, а потом после их продажи снова снимать с учета каждый беспилотник?

Само понятие "собственник БВС", которым оперирует разработчик, вызывает удивление, не говоря уже о таких терминах, как "дата перехода права собственности на БВС", "причина смены собственника". Предполагается, что при продаже или дарении коптера ребенку надо будет составлять письменный договор, а потом регистрировать право собственности на него, равно как переход права. Напомним, речь идет о малых беспилотниках, в которые попадают все летающие игрушки и авиамодели!



К слову, среди последних инициатив Минтранса есть, в том числе, проект по отмене регистрации прав собственности на воздушные суда вообще (большие самолеты, вертолеты), как излишней дублирующей процедуры. С беспилотниками такая либерализация, видимо, не пройдет.

Ну, и по печальной традиции, все предложения общественности по введению особого порядка учета авиамodelей с учетом их специфики и с использованием ресурсов и механизмов Федерации авиамodelьного спорта России были в очередной раз проигнорированы.

Неожиданностью для многих стало появление в проекте нормативного акта Росавиации, которую вдруг назначили ответственной за учет БВС.

Безусловно, именно Росавиации еще в 2016 году следовало поручить организовать учет БВС и дать предложения по процедуре. И нет сомнений, сейчас бы процедура отлично работала, но несмотря на колоссальный опыт Федерального агентства воздушного транспорта советоваться с Росавиацией в Минтрансе не спешат.

В предложенной конфигурации порядка учета замаскированное ФГУП "ЗащитаИнфоТранс" продает радиочастотные метки, ведет, разумеется, дорогую базу данных учета, а всю ответственность за процедуру несет Росавиация, по сути стоящая в стороне от всех регистрационных действий.

### ***Говорящий факт***

Подводя неутешительные итоги, можно констатировать: за почти три года элементарное поручение Президента Российской Федерации об упрощении процедуры регистрации БВС не выполнено.

Департамент программ развития Минтранса, преследуя интересы явно негосударственного характера, продолжает тормозить развитие одного из самых перспективных рынков в современном высокотехнологичном мире, навязывая бесполезные для беспилотников RFID технологии и делая невозможной интеграцию БАС в общее воздушное пространство.

Лучше уж никакого Порядка учета, чем плохой! В "дорожной карте" по совершенствованию законодательства сроком выполнения первого пункта "Определение порядка учета беспилотных гражданских судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг" обозначен июнь 2019 года – у нас есть время добиться разработки и принятия такой процедуры, которая достигнет целей регулирования без абсурдных требований, бесполезных для безопасности и обременяющих лишь законопослушных граждан.

[\(Ассоциация АЭРОНЕТ\)](#)