



Анонсы главных новостей:

- Авиакомпания «Ямал» подала в суд на поставщика самолетов из-за сломанных «суперджетов»
- В авиамедицинские бригады Москвы привлекут больше пилотов
- В Индии обсуждают, кто получит право на сборку вертолётов Ка-226Т
- В Хакасии с начала года вертолётом санавиации доставили в больницы 15 человек
- Воздушно-десантные войска получают собственную авиацию
- Воронежский центр медицины катастроф готов заплатить 95 млн рублей за аренду и обслуживание вертолета в этом году
- Индия провела испытания первого ударного вертолета собственной разработки
- На санавиацию в Карелии в этом году потратят в два раза больше денег
- Россия поставит Сербии семь вертолетов Ми-35 и три Ми-17
- Самый дорогой вертолет морской пехоты США преследуют неприятности
- Санавиация Зауралья доставила в медицинские организации Кургана 280 тяжелобольных пациентов, в их числе 68 детей
- Санавиация Ленинградской области ускоряется
- Санавиация спасла жизни 131 жителя Псковской области в 2018 году
- Сборку вертолетов Ми-8АМТ запустят в Казахстане

Новости вертолетных программ

В Индии обсуждают, кто получит право на сборку вертолётов Ка-226Т

Крупнейший индийский авиапроизводитель Hindustan Aeronautics Limited (HAL) не получит право на создание по российской лицензии всех 200 вертолётов Ка-226Т, на что изначально рассчитывали в крупной компании.

Министр обороны Индии Нирмала Ситхараман отмечает, что основные работы по сборке российских вертолётов в Индии будет осуществлять созданное в 2017 году совместное российско-индийское предприятие IRHL (Indo Russian Helicopter Private Limited). Это решение активно обсуждается в индийских СМИ.

В Минобороны Индии отмечают, что контрольный пакет акций IRHL (а это 50,5%) принадлежит именно индийскому HAL. Именно на таких условиях изначально и заключался контракт с российской стороной.

В совместном предприятии у «Вертолётов России» 42,5% акций, у Рособоронэкспорта – 7%.

Общая стоимость контракта ранее была оценена примерно в 1,9 млрд долларов. Это с полным циклом обслуживания, созданием производственных мощностей и пр.

Ка-226Т – лёгкий многоцелевой вертолёт, построенный по модульной схеме и отличающийся высокой маневренностью. Пассажирская версия вертолёта позволяет с комфортом перевозить 7 пассажиров.

Транспортная модификация Ка-226Т – тонна груза как внутри фюзеляжа, так и на подвеске. Предусматривается и установка транспортной платформы. Интерес Индии к этим вертолётам возник в том числе и из-за медицинских их модификаций.

Накануне на "ВО" выходил материал о трудностях финансового характера в Hindustan Aeronautics Limited. В частности, в Индии заявили, что эти трудности могут быть связаны в том числе и с отказом властей страны от реализации совместного с Россией проекта по созданию истребителя пятого поколения FGFA. Впервые в новейшей истории HAL на предприятиях компании вовремя не выплачена зарплата тысячам сотрудников, что привело к необходимости брать многомиллиардный (в рупиях) кредит. Также отмечается, что сейчас HAL находится на относительном плаву только в связи с наличием контрактов по сборке вертолётов.

[\(Военное обозрение\)](#)

Индия провела испытания первого ударного вертолета собственной разработки

Индия провела боевые испытания легкого ударного вертолета (LCH) собственной разработки, который успешно поразил движущуюся воздушную мишень на большой высоте, заявила в четверг корпорация-производитель военной машины Hindustan Aeronautics Limited.



"Во время испытаний, которые состоялись недавно в штате Орисса ... пилот успешно провел тренировочную миссию и достиг успешного прямого попадания снаряда в воздушную цель, полностью ее уничтожив", - говорится в распространенном заявлении компании.

В корпорации отметили, что ни один из стоящих сегодня на вооружении индийской армии боевых вертолетов не обладает сопоставимыми тактико-техническими характеристиками. "Мы успешно



завершили тесты на интеграцию всех оружейных систем, машина готова к дальнейшим эксплуатационным испытаниям", - указали в HAL.

Впервые о проекте создания легкого боевого вертолета индийского производства было объявлено в 2006 году. Эта боевая машина предназначена для поддержки с воздуха пехоты и борьбы с бронированной техникой противника, в том числе в горах. Длина вертолета составляет 15,8 метра, диаметр несущего винта - 13,3 метра. Его максимальная взлетная масса достигает 5,5 тонны. LHC способен развивать скорость до 330 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 550 километров.

Вертолет вооружен одной авиационной пушкой калибра 22 миллиметров, а также ракетами калибра 70 миллиметров, испытания которых были проведены в минувшем году. Сроки принятия машины на вооружение пока не уточняются. В общей сложности индийская армия заказала порядка 180 таких перспективных машин.

[\(РИА Новости\)](#)

Сборку вертолетов Ми-8АМТ запустят в Казахстане

Крупно-узловую сборку вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 запустят в Казахстане. Соответствующий договор заключили входящий в госкорпорацию «Ростех» холдинг «Вертолеты России» и казахстанское АО «Авиаремонтный завод № 405».

Сборка вертолетов и их адаптация под требования заказчика будут выполняться на производственных площадках завода в Алма-Ате.

Авиаремонтное предприятие является самым компетентным в Казахстане в вопросах обеспечения безопасной эксплуатации вертолетов этого типа, сообщили в пресс-службе Министерства оборонной и аэрокосмической промышленности (МОАП) РК. Оно имеет сертификаты казахстанских и международных органов для ремонта, модернизации и технического обслуживания вертолетов Ми-8, Ми-17 и Ми-171, уточняет телеканал «Звезда».

Ми-8АМТ/Ми-171 разработан Московским вертолетным заводом им. М. Л. Миля. Он является многоцелевым вертолетом.

Американский журнал The National Interest написал в декабре 2018 года, что модернизированный вертолет Ми-28, получивший название «Ночной охотник», может стать главной ударной винтокрылой машиной России.

[\(Известия\)](#)

Россия и Казахстан подписали контракт, предполагающий организацию крупноузловой сборки вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 в Казахстане

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров встретился с Заместителем Премьер-министра Республики Казахстан – Министром оборонной и аэрокосмической



промышленности Республики Казахстан Аскарком Жумагалиевым. В ходе встречи стороны обсудили вопросы сотрудничества двух стран в сфере промышленности и торговли.

Глава Минпромторга России поздравил своего коллегу с недавним назначением на высокий государственный пост.

"За короткий период с момента назначения мы встречаемся с Вами для обсуждения предметных вопросов нашего двустороннего взаимодействия. Очень рад, что у нас сохраняется добрая преемственность тех начинаний и работ, которые были сделаны с Вашим предшественником", - сказал Министр.

В свою очередь Аскар Жумагалиев подтвердил готовность развивать имеющееся сотрудничество.

"Сейчас у нас есть хорошая возможность и основа для дальнейшего сотрудничества," - подчеркнул он.

Кроме того, на встрече обсуждались вопросы взаимодействия в области ремонта бронетанковой техники, открытия сборочного производства вертолетов в Казахстане, предполагающий дальнейшее развитие системы логистической поддержки жизненного цикла вертолетов, а также обучение инженерно-технического персонала.

Накануне Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех), АО "Национальная компания "Казахстан инжиниринг" и АО "Авиаремонтный завод № 405" (Казахстан) подписали контракт, предполагающий организацию крупноузловой сборки вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 в Казахстане, создание системы поддержки жизненного цикла вертолетов, а также поставку 45 вертолетокомплектов до 2025 года.

"Подписанный документ знаменует расширение промышленной кооперации России и Казахстана. Он позволит нам наработать совместные компетенции в авиастроении, а также обеспечит загрузку имеющихся производственных мощностей," - отметил Денис Мантуров.

К настоящему времени Авиаремонтный завод № 405 прошел технический аудит со стороны холдинга, а МВЗ им. Миля модифицировал планируемую к сборке вертолет в соответствии с требованиями заказчика.

Участники встречи также договорились о проведении начиная с этого года ежегодных российско-казахстанских военно-промышленных конференций.

[\(Минпромторг России\)](#)

Самый дорогой вертолет морской пехоты США преследуют неприятности

Новейший транспортный вертолет морской пехоты США CH-53K King Stallion не будет принят на вооружение в срок из-за многочисленных технических проблем, выявленных в ходе испытаний. Об сообщает американское издание The National Interest со ссылкой на официальных представителей Пентагона.



Разработка вертолета ведется с 2006 года, общая стоимость программы оценивается в 31 миллиард долларов, а цена одной машины (всего их планируется закупить 200 единиц) достигла 144 миллионов - больше, чем у печально известного своей дороговизной истребителя F-35. Американские военные говорят о новинке, как о самом мощном вертолете США, его грузоподъемность составляет 12 тонн. (Для сравнения: у российского Ми-26 она составляет 20 тонн.)

Завершить испытания CH-53K King Stallion планировалось в декабре текущего года, но сейчас сроки очередной раз перенесли - как минимум до мая 2020-го. Первая машина была передана на испытания морским пехотинцам в мае прошлого года.

- Вскрытие новых технических проблем позже, чем ожидалось, и неадекватная скорость их закрытия привели к снижению эффективности летных испытаний, - признал представитель Naval Air Systems Command (NAVAIR) Грег Кунц.

Еще в январе 2018 года Пентагон в своем отчете сообщал о многочисленных структурных проблемах планера, которые усугубляются отсутствием необходимых деталей. Затем стало известно, что чиновники военного ведомства США отслеживают более тысячи текущих или прогнозируемых "технических проблем, влияющих на миссию", которые представляют "высокий риск" для планера.

Эти проблемы включают в себя серьезные недостатки в коробке передач главного ротора, ненадежные показания скорости полета, перегрев основных элементов тяги, аномалии в конструкции хвостовой балки. Также обнаружилось, что выхлопные газы во время полета всасываются обратно в двигатель. Все это создает серьезные препятствия для достижения требований по сроку службы и живучести CH-53K.

[\(Российская газета\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Санавиация Зауралья доставила в медицинские организации Кургана 280 тяжелобольных пациентов, в их числе 68 детей

За 2018 год бригады Курганского областного Центра медицины катастроф своевременно доставили из районов области в медицинские организации Кургана 280 тяжелобольных пациентов, в их числе 68 детей.

Чаще всего бригады Центра медицины катастроф оказывали помощь при ДТП и травмах. Медицинские работники провели 113 операций, из них 12 – детям, сообщает пресс-служба департамента здравоохранения Курганской области

Общий налет вертолетов санитарной авиации составил 497 часов 24 минуты. Наиболее востребованным вертолетное сообщение в 2018 году стало в Шадринском, Шумихинском и Петуховском районах.

[\(Курган и курганцы\)](#)



Вертолеты аэропорта «Петрозаводск» вновь начала выполнять спасательные операции

Такое право они добились 1 января в результате аукциона. Теперь аэропорт «Петрозаводск» сможет выполнять спасательные операции по всей Карелии.

Экипаж вертолета состоит из трех человек и спасательной десантной группы. По условиям нового контракта, их основная задача — поиск и спасение потерпевших бедствие воздушных и водных судов.

Радиус действия воздушного судна — 280 километров, полностью охватывает Республику. С двумя дополнительными топливными баками вертолет может находиться в воздухе почти 5 часов. А в фюзеляже вертолета можно эвакуировать до 22 пострадавших, сообщают «Вести.Карелия».

[\(Карелинформ\)](#)

Руководители Улан-Удэнского авиационного завода разрабатывают проекты создания центров специализации

Команды руководителей Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России» (Госкорпорация Ростех) в рамках обучения по теме «Управление проектами» создают проекты центров специализации. В соответствии с трансформацией индустриальной платформы холдинга на заводе будет создан центр специализации в области производства оргстекла и остекления.

Обучающиеся в ходе курса оформляют паспорт реального проекта, на практике показывают первые наработки, обсуждают проекты и базовые планы. ГАОУ ВО «Московский городской университет управления Правительства Москвы», которое проводит обучающие курсы профессиональной программы переподготовки, планирует также осуществлять консультационную поддержку реализации проектов.

«Промышленное производство – живой организм, который развивается в зависимости от потребительских предпочтений, технического прогресса и факторов производства. В связи с этим на первый план выходит умение руководителей грамотно управлять масштабными и сложными проектами на всех стадиях цикла, способность работников являться агентами всех изменений», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Проектные команды сформированы из числа руководителей и главных специалистов подразделений У-УАЗ, которым в рамках применяемой методологии управления требуется поддержка в реализации проектов, развитие взаимодействия в команде, а также взаимосвязи с владельцами ресурсов. Свои домашние задания участники будут отправлять на сайт обучающихся специалистов, а на вебинарах разбирать ошибки. Основным итогом обучения станет практическая реализация разработанных проектов.

Программа рассчитана на 5 месяцев дистанционного и очного обучения в виде лекционных, практических занятий, вебинаров и самостоятельной работы. В ней 5 учебных модулей, участники знакомятся с фазами и процессами управления проектом, его планированием, инструментарием, основной документацией; а также управлением на проекте временем, стоимостью, качеством, персоналом, рисками и другим. В январе слушатели приступили к обучению по второму модулю –



«Управление рисками», где рассматриваются понятия проектных ограничений, классификация рисков и их анализ, оценка и разработка мер реагирования, предусмотрены практические задания.

Ранее на У-УАЗ прошло масштабное обучение руководителей и специалистов предприятия работе в информационной системе управления проектами на базе программного обеспечения «Аванта: управление проектами».

[\(У-УАЗ\)](#)

Полярные авиалинии: за вторую неделю 2019 г. выполнено 26 санзаданий

С 7 по 13 января авиакомпанией "Полярные авиалинии" выполнено 26 санитарных задания по транспортировке граждан для оказания медицинской помощи. В частности, с болезнями сердца, переломами и травмами в результате дорожно-транспортных происшествий, обморожениями и беременные женщины.

Были осуществлены вылеты Тумат, Казачье, Таймылыр, Зырянку, Саккырыр, Верхневиллюйск и другие населенные пункты. Вылеты осуществлялись по заявке республиканского центра медицины катастроф на современных вертолетах Ми-8МТВ и самолетах Л-410.

[\(Полярные авиалинии\)](#)

У-УАЗ продлил коллективный договор

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) подвел итоги выполнения коллективного договора за 2018 год. Все социальные обязательства перед сотрудниками выполнены в полном объеме. По решению специальной комиссии У-УАЗ, состоящей из представителей работодателя и первичной профсоюзной организации, коллективный договор продлен ещё на один год.

В нем сохраняются все обязательства, которые традиционно предприятие предоставляет своим сотрудникам и членам их семей. Кроме того, в коллективный договор с учетом опыта социального партнерства 2018 года и предложений трудовых коллективов внесены дополнения, связанные с новыми законодательными требованиями, касающимися социально-трудовых отношений и условий труда отдельных категорий работников.

"Коллективный договор заключается для повышения взаимной ответственности сторон в трудовых отношениях. Особое внимание мы уделяем социальному партнерству, совместной работе для укрепления социальной защищенности. В том числе предоставляем дополнительные гарантии, улучшающие положение работников, – отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых. – Коллективный договор предприятия соответствует федеральному отраслевому соглашению по авиационной промышленности. Он создает чувство уверенности и стабильности у персонала, позитивно влияет на трудовую деятельность".



В основе коллективного договора Улан-Удэнского авиационного завода – индивидуальная мотивация к повышению производительности труда, в области охраны труда, адресная помощь в работе с ветеранами, молодежью и многое другое.

Один из главных вопросов в связи с новыми производственными задачами – обеспечение производства высококвалифицированными кадрами. В 2018 году за счет предприятия прошли обучение 1427 руководителей и специалистов, повысили свою квалификацию и прошли профессиональную переподготовку 1349 рабочих, 695 были охвачены обязательным обучением.

2018 год на предприятии был объявлен Годом охраны труда. На реализацию мероприятий по охране труда было направлено около 83 миллионов рублей. Среди основных статей затрат – специальная оценка условий труда, обеспечение работников спецодеждой, молоком, обучение сотрудников и проверка их знаний по охране труда.

Большое внимание уделялось оздоровлению сотрудников, мероприятиям по улучшению производственной санитарии. Например, в профилактории прошли курс лечения 767 человек, в санатории и на курорты работникам предприятия были выданы 302 путевки. Организован обязательный периодический медицинский осмотр, охватывающий 100% работников У-УАЗ, связанных с вредными и опасными условиями труда. Все производственные участки обеспечены медицинскими аптечками, наглядными пособиями, инструкциями по охране труда.

В центре внимания регулярных расширенных заседаний комитета по охране труда было обеспечение подразделений средствами индивидуальной защиты, ремонт санитарно-бытовых помещений, кровель корпусов предприятия, ход медицинских осмотров, выполнение плана мероприятий по улучшению условий и охраны труда. Обсуждались случаи травматизма, статистика профессиональных заболеваний, итоги специальной оценки условий труда, а также совместная работа уполномоченных по ОТ профсоюза и специалистов отдела охраны труда и промышленной безопасности.

Для закрепления молодых кадров на У-УАЗ действует жилищная программа. А с целью повышения заинтересованности работников в собственном пенсионном обеспечении – программа корпоративного пенсионного обеспечения, в основе которой лежит принцип солидарной ответственности работника и работодателя за формирование пенсионных накоплений.

В 2018 году в полном объеме были выполнены обязательства в части реализации корпоративных программ, сохранения льгот, гарантий и компенсаций работникам, что позволило обеспечить социальную стабильность в трудовых коллективах предприятия. Бюджетом 2019 года предусмотрена дальнейшая реализация социальных программ и их совершенствование. Например, предусмотрено оказание материальной помощи при рождении первого ребенка в размере 5000 рублей и 10000 рублей за каждого последующего.

Профсоюзный комитет У-УАЗ на 2019 год взял на себя обязательства и дальше содействовать успешному выполнению производственных программ предприятия с целью сохранения рабочих мест, своевременной и полной выплаты заработной платы, предоставления работникам гарантий и компенсаций, предусмотренных законодательством; содействовать укреплению трудовой



дисциплины, соблюдению правил внутреннего трудового распорядка, выполнению ими трудовых обязанностей.

(У-УАЗ - рассылка)

Штурмовые и ударные вертолеты начали обработку сложного пилотажа в Горном Алтае

Экипажи транспортно-штурмовых Ми-8АМТШ-В "Терминатор" и ударных вертолетов Ми-24П "Крокодил" отдельного вертолетного полка Центрального военного округа (ЦВО), дислоцированного в Новосибирской области, приступили к обработке сложного пилотажа в Горном Алтае, сообщили ТАСС в пресс-службе ЦВО во вторник.

"Экипажи отрабатывают задачи по ведению воздушной разведки, поиску и эвакуации пострадавших, перевозке грузов на внешней подвеске, десантированию личного состава в условиях постоянно меняющегося атмосферного давления, направления и скорости ветра", - сообщает пресс-служба.

На занятия привлечены пять транспортно-штурмовых Ми-8АМТШ-В и ударных Ми-24П вертолетов отдельного авиаполка ЦВО.

По данным пресс-службы ЦВО, полеты в горах осложняет разреженность воздуха, резкий перепад температур и изменение метеорологической обстановки, ограниченность размеров посадочных площадок и подходов к ним. Во время тактического учения летчики совершат свыше 50 вылетов.

[\(ТАСС\)](#)

Санавиация Ленинградской области ускоряется

Ленинградская область повысила доступность экстренной и высокотехнологической медицинской помощи.

Санитарная авиация Ленинградской области вдвое сократила время транспортировки пациентов к медикам. Средняя продолжительность эвакуации с момента вызова до доставки больного в приемное отделение стационара в 2018 году достигла 1 часа 53 минут против 3 часов 20 минут в 2014 году. Сократить время удалось, в том числе за счет организации круглосуточной диспетчеризации вызовов и передачи авиамедицинской услуги на аутсорсинг.

Всего в 2018 году вертолеты санавиации перевезли 210 пациентов. Более ¾ всех эвакуированных с применением санитарной авиации были госпитализированы с травмами или диагностированными болезнями системы кровообращения.

Справка

Проект санавиации реализуется в регионе с 2014 года по инициативе губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко. Для оказания помощи используются лицензированные легкие вертолеты Eurocopter AS-350 и Bell-407GX (один непосредственно во время дежурства, второй – в резерве). Высокотехнологичное медицинское оборудование салона вертолета соответствует



оснащению реанимобиля класса «С». В его состав, в частности, входит «LUCAS» — современное автоматическое устройство, обеспечивающее выполнение сердечно-легочной реанимации.

Состав экипажа включает пилота, врача реаниматолога-анестезиолога, фельдшера-анестезиста. Медицинские бригады располагаются на базе вертолетного центра и находятся в постоянной готовности. Это существенно сокращает время вылета вертолета и общее время санитарно-авиационной эвакуации.

[\(Администрация Ленинградской области\)](#)

Санавиация спасла жизни 131 жителя Псковской области в 2018 году

В 2018 году в Псковской области с помощью санитарно-авиационной эвакуации были спасены жизни 131 человека, в том числе пятерых детей. Двух пациентов вертолетом санавиации доставили в Национальный медицинский исследовательский центр имени В. А. Алмазова в Санкт-Петербурге, остальных — в Псковскую областную и детскую клинические больницы.

В 51 случае больных в срочном порядке транспортировали с острыми коронарными синдромами и инфарктами миокарда, 18 эвакуаций пришлось на острые нарушения мозгового кровообращения. Более 20 пациентов доставили в профильные клиники с острой хирургической и нейрохирургической патологией, еще 9 — со сложными травмами. В шести случаях экстренная помощь потребовалась беременным. Также к санавиации прибегали в случае ожогов, отравлений, тромбозов, пневмоний и других заболеваний.

Чаще всего пациентов доставляли из Великолукской (50), Дедовичской (23) и Порховской (13) межрайонных больниц.

Своевременное оказание медицинской помощи и спасение жизни населения стало возможным благодаря участию региона в национальном проекте «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи с использованием санитарной авиации». Согласно договору, эвакуационные рейсы осуществляло АО «Российские Вертолетные Системы» на вертолете АНСАТ, оборудованном сертифицированным медицинским модулем. Общее летное время составило почти 359 часов. При этом дежурство бригад медиков длилось 2 тыс 627 часов. Об этом Интернет-порталу ВЛуки.ру рассказали в пресс-службе администрации региона.

На выполнение программы было направлено более 50 млн рублей, из которых порядка 40 млн — из федерального бюджета и более 10 млн рублей — из областного.

В 2019 году по решению Губернатора области Михаила Ведерникова программа санавиации будет продолжена: объявлен тендер на авиационные работы для оказания медицинской помощи. Начальная максимальная цена контракта составляет порядка 65 млн рублей.

[\(ВЛуки.ру\)](#)



Воронежский центр медицины катастроф готов заплатить 95 млн рублей за аренду и обслуживание вертолета в этом году

Воронежский областной клинический центр медицины катастроф объявил аукцион на право заключить госконтракт на аренду и обслуживание вертолета за 95 млн рублей, следует из аукционной документации.

Как следует из условий контракта, за 95 млн рублей подрядчику необходимо будет предоставить центру оснащенный медицинским оборудованием вертолет для плановых и экстренных перевозок больных внутри региона и за его пределы. В качестве технических требований к воздушному судну указано, что оно должно без дозаправки преодолевать расстояние из любой точки региона до областного центра, иметь систему кондиционирования и отопления, а также вмещать на борту не менее пяти человек.

Транспорт должен базироваться на территории Воронежской области и обслуживаться двумя экипажами – основным и запасным. Количество требуемых летных часов – 600, включая пять часов на санитарные учения. Кроме непосредственно полетов, подрядчику также необходимо будет следить за надлежащим техническим состоянием вертолета. Заявки на участие в аукционе принимаются до 30 января. Сами торги состоятся 8 февраля.

Отметим, что конкурс на предоставление услуг по санавиации объявляется Центром медицины катастроф ежегодно. В 2017 и 2018 годах его победителем становилась компания «ЗМТ-Логистик», принадлежащая бизнесмену и депутату Воронежской областной думы Андрею Благову.

[\(Агентство Бизнес Информации\)](#)

На санавиацию в Карелии в этом году потратят в два раза больше денег

В прошлом году на вылеты вертолета потратили 27 миллионов рублей - оказана помощь 148 пациентам. В этом году запланированы 67 миллионов.

Объем финансирования программы развития санитарной авиации в Карелии на 2019 год увеличен в два с лишним раза, пишет региональный Минздрав. В федеральном бюджете и бюджете республики в 2018 году были предусмотрены 26,9 миллиона рублей.

Деньги потратили на 135 вылетов вертолета санитарной авиации. При этом скорая специализированная медпомощь оказана 148 пациентам, в том числе 31 ребенку, включая 13 детей в возрасте до года.

Медицинская эвакуация пациентов проводилась из центральных районных больниц в профильные стационары Петрозаводска: республиканскую больницу им. В. А. Баранова, республиканский перинатальный центр, детскую республиканскую больницу и инфекционную больницу.

С начала 2019 года вертолеты санитарной авиации три раза вылетали в районы Карелии - для медицинской эвакуации девочки с тяжелой сосудистой травмой и беременной женщины из

Пудожской ЦРБ, а также пациента межрайонной больницы №1 в Костомукше. Вертолет летал также за пределы республики Карелия - в Санкт-Петербург: в НИИ скорой помощи им. И. И. Джанелидзе из Петрозаводска доставлен пациент с тяжелыми ожогами.

Объем финансирования программы на 2019 год увеличен два с лишним раза и составляет 67 миллионов рублей; из них 57,3 миллиона - средства федерального бюджета.

[\(Республика Карелия\)](#)

В Хакасии с начала года вертолётом санавиации доставили в больницы 15 человек

В числе пациентов, которых транспортировали на санитарном вертолёте в новогодние праздники, трое детей. Общее время полетов составило 34 часа 45 минут, сообщили в пресс-службе министерства здравоохранения РХ. Затраты на вылеты составили 8 миллионов рублей — это средства федерального бюджета.

В целом на санавиацию на 2019 год из федерального и регионального бюджета будет выделено более 100 миллионов рублей. В прошлом году республиканская санавиация совершила более 350 вылетов, из них 50 за пределы Хакасии: в Красноярск, Томск, Новокузнецк, Новосибирск, Ленинск-Кузнецкий, Иркутск. Было эвакуировано более 400 пациентов, среди них 83 ребенка. Каждый второй пациент госпитализировался в региональный сосудистый центр с заболеваниями системы кровообращения. Этим больным экстренно проводили диагностическую коронарографию, а при наличии показаний делали стентирование сосудов сердца.

[\(Хакасия\)](#)

В авиамедицинские бригады Москвы привлекут больше пилотов

В Московском авиационном центре продолжается усиленная работа по подготовке экипажей санитарных вертолетов, до конца января в состав дежурных сил будут включены еще два пилота, сообщил РИАМО в четверг представитель пресс-службы столичного департамента гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности.

Он отметил, что эти пилоты переучились с пожарного вертолета Ка-32 на санитарный ВК117 и прошли специальную программу подготовки ввода в строй.



«Программа ввода в строй нужна для того, чтобы пилоты могли не просто летать на вертолете ВК1117С-2, а выполнять авиационные работы по стандартам нашего учреждения, предъявляемые к экипажам, работающим по оказанию медицинской», - сказал собеседник агентства.



В результате такой подготовки пилоты Московского авиационного центра приобретают устойчивые навыки техники пилотирования, навигации в условиях плотной городской застройки и организации взаимодействия с медицинской бригадой.

«Это позволяет им сосредоточиться на подборе ближайших площадок к месту ДТП, либо другой чрезвычайной ситуации, а самое главное - на выполнении своей основной задачи по оперативной эвакуации пострадавших в лечебные учреждения Москвы. В течение 7-20 минут (в зависимости от дальности полета - ред.) экипажи санитарных вертолетов ГКУ «МАЦ» доставляют пациентов в профильные клиники, укладываясь в «золотой час», что повышает их шансы на спасение и полное выздоровление», - уточнил сотрудник пресс-службы.

В феврале летный отряд Московского авиационного центра планирует ввести в строй и включить в список дежурных сил санитарных вертолетов еще четырех человек.

За 2018 год экипажами санитарных вертолетов ГКУ «МАЦ» было эвакуировано с мест ДТП и других ЧС и доставлено в лечебные организации столицы 526 человек. С начала 2019 года - более 10.

[\(РИАМО\)](#)

Ми-26Т: рекордсмен по грузоподъемности

В этом январе самый грузоподъемный в мире вертолет Ми-26Т отметил 34 года со дня запуска в серийное производство. И сегодня, спустя более трех десятилетий, эта машина не имеет себе равных и остается рекордсменом по грузоподъемности.

Вертолеты этого типа активно используются для выполнения самых разных задач. Ми-26Т участвует в миротворческих миссиях ООН, используется для тушения пожаров в десятках стран. Немало неординарных операций на счету «тяжеловеса»: от транспортировки 20-тонной глыбы льда с мамонтом до эвакуации американского военного вертолета CH-47 Chinook.

Из военной в гражданскую версию

Ми-26Т был создан на базе военно-транспортного вертолета Ми-26, разработка которого началась в 1970-х годах в ОКБ им. М.Л. Миля, ныне входящем в холдинг «Вертолеты России».

В 1981 году военно-транспортный Ми-26 был впервые продемонстрирован на авиасалоне в Ле-Бурже. После фурора во Франции, самым грузоподъемным в мире вертолетом заинтересовались зарубежные заказчики. За время эксплуатации Ми-26 показывал себя исключительно надежной и высокоэффективной машиной, вследствие чего было принято решение создать гражданскую версию – Ми-26Т.

От своего военного собрата Ми-26Т отличается, прежде всего, навигационным оборудованием. Также он не оснащен устройствами выброса тепловых ловушек и установками для стрелкового оружия. Было расширено оборудование для работы с грузами на внешней подвеске. Так, система азимутальной ориентации груза обеспечивает его фиксирование при транспортировке, а система гашения



колебаний через автопилот исключает возможную раскачку груза. Специальные электронные весы позволяют определять массу груза на режиме висения с точностью до 1%. Вертолет Ми-26Т способен перевозить до 20 тонн техники и крупногабаритных грузов на внешней подвеске или в грузовой кабине.

Ми-26Т спешит на помощь

Серийное производство Ми-26Т началось в январе 1985 года на «Роствертоле». Уже в 1986 году вертолеты начал активно использовать «Аэрофлот». Ми-26Т были особенно востребованы при освоении газонефтяных месторождений Западной Сибири. В том же году вертолеты использовались при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

В дальнейшем были разработаны новые модификации вертолета. К примеру, в сентябре 1997 года в небо впервые поднялся противопожарный Ми-26Т. Эта версия машины неоднократно использовалась для тушения пожаров в таких странах, как Франция, Германия, Австрия, Италия, Болгария, Сербия, Черногория, Кипр и др.

Независимо от варианта применения, главной функцией Ми-26Т остается транспортная. Рекордная грузоподъемность этого вертолета была востребована в самых необычных ситуациях. Например, в 1999 году Ми-26Т использовался для транспортировки 20-тонной глыбы льда с погибшим 20 тысяч лет назад мамонтом.

Кроме того, вертолет-тяжеловес неоднократно перевозил авиатехнику, в том числе Ми-10 и Ми-6. А однажды эвакуировал самолет Бе-12, принадлежавший ТАНТК им. Г.М.Бериева.

Проводились подобные операции и за рубежом. Дважды – в 2002 и 2009 годах – Ми-26Т транспортировал потерпевшие аварии 11-тонные вертолеты ВВС США Boeing CH-47 Chinook. Во время экспедиции в Папуа-Новую Гвинею Ми-26Т успешно вытащил из болота американский самолет «Бостон» времен второй мировой войны.

Ми-26Т успел внести свой вклад в монументальное искусство и строительство. Например, в Германии вертолет использовался при перевозке в Берлин архитектурной композиции массой 11 тонн и диаметром 8 метров. Вертолет Ми-26Т принимал участие в строительстве объектов в олимпийском Сочи, выполнял сложные монтажные работы.

Как и военным, гражданским Ми-26Т довелось поучаствовать в миротворческих миссиях ООН: в Камбодже, Сомали, Восточном Тиморе и других странах.

Ми-26Т2: не просто модернизация

В 2010 году была завершена программа модернизации вертолета Ми-26Т в вариант Ми-26Т2. Модернизированный вертолет Ми-26Т2 совершил первый полет 17 февраля 2011 года.



Ми-26Т2 – это не просто очередная модернизация всемирно известного «тяжеловеса», это уже кардинальная смена имиджа, уверяют специалисты. Главной отличительной особенностью новой машины станут применение цифрового бортового радиоэлектронного оборудования и сокращенный до двух человек экипаж.

Решение сократить рабочие места штурмана и бортинженера потребовало создание совершенно новой компоновки кабины летчиков и установки такого комплекса бортовой авионики, который позволил бы безопасно и эффективно работать двум летчикам.

Новый комплекс БРЭО-26 существенно повысил надежность и безопасность полета Ми-26Т2, позволит улучшить устойчивость и управляемость машины, а также точность висения, что особенно важно при использовании внешней подвески. Кроме того, для наблюдения за состоянием груза на внешней подвеске используется бортовая телевизионная установка, передающая изображения на индикатор приборной панели.

Благодаря новому комплексу бортового оборудования, полеты Ми-26Т2 могут теперь осуществляться в любое время суток и в сложных метеоусловиях.

Как отмечают эксперты, модернизированный Ми-26Т2, востребован не только в России, но и на международном рынке, где интерес к тяжелым вертолетам по-прежнему сохраняется на высоком уровне. В частности, уже в 2013 году был заключен первый экспортный контракт с Алжиром, а чуть позже вторым иностранным заказчиком стала Иордания.

[\(Ростех\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Индонезия заказала еще восемь вертолетов H225M

ВВС Индонезии заказали восемь дополнительных двухмоторных вертолетов H225M в рамках инициативы по созданию национального флота с возможностями поиска и спасания.

В соответствии с соглашением, заключенным между министерством обороны Индонезии и PT Dirgantara Indonesia (Persero), 11-тонные вертолеты будут предоставлены военно-воздушным силам после реконфигурации и установки оборудования, которые будут выполняться на заводе PTDI в Бандунге, Индонезия. Эти дополнительные вертолеты присоединятся к существующему флоту из шести единиц H225M и будут выполнять аналогичные задачи по поиску и спасанию на поле боя.

«Мы рады, что Индонезия вновь выбрала наши вертолеты H225M для своего растущего парка. H225M - это испытанный в боевых условиях вертолет, который хорошо оценен военными заказчиками по всему миру, и дополнительный заказ Индонезии свидетельствует о доверии, оказанном вертолетам Airbus», - сказал Бен Бридж, вице-президент по глобальному бизнесу в Airbus Helicopters. «Индонезия продолжает играть важную роль в глобальной промышленной цепи Airbus Helicopters. Благодаря надежному партнеру PTDI мы полностью готовы поддержать функционирование индонезийского флота».



Airbus Helicopters и Индонезия поддерживают деловые отношения более 40 лет. В 1976 году PTDI получила лицензию на производство вертолета NBO-105. Что касается H225, индонезийский PTDI стал основным поставщиком задних частей корпуса и кабин в 2008 году, запустив производство их полного цикла в 2011 году. Обе компании расширили свое промышленное сотрудничество в 2017 году для поддержки и обслуживания индонезийского военного парка вертолетов.

H225M в настоящее время используется по всему миру. На данный момент поставлено 88 вертолетов. С момента первой поставки в ВВС Франции в 2006 году налет глобального парка превысил 100 000 часов. С тех пор H225M доказал свою надежность и долговечность во многих боевых условиях и в кризисных зонах.

H225M является членом семейства многоцелевых вертолетов Super Puma. Этот военный вариант в настоящее время используется во Франции, Бразилии, Мексике, Малайзии, Индонезии и Таиланде, также недавно был заказан Венгрией, Кувейтом и Сингапуром.

AircargoNews.ru

Россия поставит Сербии семь вертолетов Ми-35 и три Ми-17

Россия в течение текущего года поставит Сербии 10 вертолетов - семь вертолетов Ми-35 и три Ми-17. Об этом заявил в пятницу президент Сербии Александар Вучич в ходе обращения к нации по результатам визита президента РФ Владимира Путина.

"В предыдущий период мы договорились, и вчера получили подтверждение договоренностей о поставках военной техники. В течение этого года Сербия получит семь вертолетов Ми-35 и три Ми-17", - заявил Вучич. По словам сербского лидера, в сочетании с ранее купленными девятью вертолетами H145M страна получит наиболее сильную вертолетную группировку за последние 30 лет.

"Что мы также сделали - это договорились о дальнейшей модернизации наших четырнадцати МиГ-29 до поколения 4+ с самыми современными системами радаров", - заявил президент.

Ранее президент России Владимир Путин пообещал продолжить развивать военно-техническое сотрудничество с Сербией.

В октябре сербские ВВС получили от России шесть истребителей МиГ-29, предоставленных в качестве военно-технической помощи. Помимо самолетов МиГ-29, Сербия в качестве поддержки от России бесплатно получит 30 танков Т-72 и 30 боевых разведывательно-дозорных машин БРДМ-2. Также обсуждается вопрос о системах "Бук-М1", "Бук-М2" и зенитном ракетно-пушечном комплексе "Тунгуска".

ТАСС



Новости аэрокосмической промышленности

К вопросу о «черном крыле»

При обсуждении проблем использования композитов в перспективном самолете МС-21 отдельные авторы, ссылаясь на мнение ФГУП «ЦАГИ», исказили его суть. В связи с этим считаем необходимым обозначить официально позицию нашего института, который в качестве головного авиастроительного научного центра отвечает за научную и технологические составляющие программы МС-21.

Как пишет одна из газет, ЦАГИ предлагает «избавиться от композитов в МС-21 и перепроектировать крыло и киль в металле».

Вопрос «композит или металл» применительно к крылу и другим силовым конструкциям самолета МС-21 действительно обсуждался, но это было 10 лет назад.

Именно тогда, опираясь на обширный опыт (композиты в нашей авиации применяются десятки лет) и системные исследования ЦАГИ, был сделан вывод о перспективности применения композиционных материалов в сложных конструкциях. При этом специалисты осознавали как трудности освоения инновационной технологии, так и риски, связанные со сроками реализации новых программ.

Композиционные материалы обеспечивают меньший вес конструкции, дают возможность «вылепить» ее элементы под конкретные нагрузки. Кроме этого, применение композитов позволяет изготавливать крупные элементы самолета, как говорится, «в один присест» — интегрально. При этом резко уменьшается трудоемкость изготовления изделий.

Создание авиационных конструкций из композитов потребовало продвижения в трех направлениях:

- исходные материалы;
- методики проектирования и испытаний;
- технологии и производственные мощности.

Исходные материалы, безусловно, важны, но гораздо более значимо, что в России создана школа разработки силовых авиационных конструкций из композитов. В ее рамках сформированы совершенные цифровые модели деталей и агрегатов различного назначения, разработаны новые конструктивно-силовые схемы крыла и оперения, отрабатываются методики проектирования летательных аппаратов из композитных материалов. В ходе статических испытаний самолета МС-21-300 и его агрегатов удалось верифицировать методики прочностных расчетов. Российские ученые и конструкторы научились оптимизировать параметры композитных узлов и агрегатов в зависимости от конкретных свойств применяемого материала.

Параллельно в России были освоены принципиально новые технологии производства силовых конструкций из композитов и создана производственная база для их серийного выпуска. Проведя в



ЦАГИ испытания отечественных агрегатов самолета МС-21 (включая самый сложный из них — кессон крыла), мы убедились, что необходимая прочность силовых конструкций и требуемая весовая эффективность обеспечены.

Число производителей исходных материалов для композитных конструкций растет и в мире, и в России, а сами они постоянно совершенствуются. Ведущие российские НИИ (в частности, ЦАГИ) накопили большой опыт, работая с разными по свойствам композиционными материалами, как отечественными, так и зарубежными.

Созданные за последние годы в России компетенции позволяют в требуемые сроки создать крыло и другие агрегаты самолета МС-21 из отечественных композитных материалов, а также минимизировать задержку сертификации, связанную со сменой поставщиков отдельных компонентов.

Полученные экспериментальные данные, опыт разработки и испытаний, адаптированные к новым условиям, будут максимально использованы не только для самолета МС-21-300, но и для всего семейства магистральных лайнеров разной размерности.

Годы, прошедшие с момента принятия решения о применении в конструкции МС-21 композитного крыла и оперения, опыт реализации этого решения подтвердили правильность выбора. Поэтому сегодня вопрос о металлическом крыле для самолета МС-21 не рассматривается.

Мы уверены, что в самое ближайшее время наш новый авиалайнер встанет на крыло, изготовленное из отечественных композиционных материалов. Работы в этом направлении развернуты в полном объеме и успех не за горами!

[\(ЦАГИ\)](#)

Банки уже делят компанию, но Тюменская область намерена сохранить Utair

Из Сургута в Нижневартовск на самолете. В Югре планируют создать региональную авиакомпанию, которая обеспечит сообщение между городами и поселениями округа. Появиться она может на базе «Ютэйр». По крайней мере такую идею уже поддержали в окружном правительстве, которое владеет частью акций авиаперевозчика.

«Правительство Югры заинтересовано в том, чтобы именно авиакомпания Utair использовалась как базовая авиакомпания при реализации федерального проекта по увеличению региональной доли авиаперевозок в стране», — говорится в сообщении департамента общественных и внешних связей ХМАО-Югры.

Также в правительственной структуре отмечают, что уже сообщили Министерству транспорта Российской Федерации о своей готовности участвовать в создании регионального авиаперевозчика в Югре. Кроме того, в ряде СМИ, в том числе федеральных, появилась информация, что два государственных банка готовы подключиться к этому процессу. В частности, сообщается, что Сбербанк и ВТБ планируют стать совладельцами Utair, забрав компанию за долги. По некоторым данным,



задолженность Utair составляет несколько десятков миллиардов рублей. Больше трех лет назад компании разрешили выплачивать проценты, а основной долг погашать с 2020 года. Однако по информации ряда СМИ, 20 декабря «Ютэйр» допустил дефолт и не перечислил кредиторам миллиард рублей.

«Рост курса доллара и евро, который существенно повысил обязательства компании по оплате лизинговых платежей, то есть компания двигалась в логике развития, приобретала новую авиационную технику, но рост стоимости керосина, инфляционные издержки... Для нас конечно важно, чтобы компания сохранилась, сохранилась в тех объемах перевозок, которые она осуществляет», — пояснил причины произошедшего губернатор Тюменской области Александр Моор.

Отмечу, прошлый год у российского авиаперевозчика сложился непростым и в плане безопасности полетов. На рейсах Utair произошло сразу несколько ЧП. Так, в начале августа в Красноярском крае разбился вертолёт Ми-8. В результате аварии погибло 15 пассажиров и трое членов экипажа. А в начале сентября «Боинг» этой же авиакомпании в аэропорту Сочи выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы и загорелся. Пострадали 18 человек. И буквально накануне произошло еще одно ЧП. В тюменском аэропорту «Рошино» у лайнера «АТР-72» компании «Ютэйр» произошло задымление двигателя. В этот момент на борту воздушного судна находилось 46 человек. К счастью, никто не пострадал.

[\(СургутИнформТВ\)](#)

FAA исследует новые концепции полета

FAA сотрудничает с Университетом аэронавтики Эмбри Риддл в разработке самолета и демонстратора EZ Fly, призванного помочь агентству при разработке политики, которая в преддверии вступления отрасли в эпоху городской воздушной мобильности сделает полет более простым и безопасным.

Агентство подробно рассказало о текущем проекте во время недавнего заседания подкомитета по упрощенной эксплуатации транспортных средств Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) в Университете аэронавтики Эмбри Риддл в Дейтона-Бич, штат Флорида, говорится в сообщении ассоциации. На мероприятии FAA выступило с докладом «Исследование революционной концепции кабины, спонсируемой Управлением политики и инноваций FAA», рассказав о проекте аудитории из более чем 70 правительственных и отраслевых лидеров и исследователей.

По данным GAMA, агентство запустило проект около двух лет назад, чтобы продемонстрировать возможности упрощенного управления небольшими самолетами обычным человеком и использовать это исследование, чтобы сделать пилотирование более интуитивно понятным.

Во время презентации FAA выбрало человека, не имеющего опыт пилотирования, который взял на себя управление демонстратором. Он смог провести серию маневров. «Поскольку интерфейс был спроектирован так, чтобы полностью защитить самолет, простота полета с ограниченной или совсем



без подготовки была сразу очевидна, и новоиспеченный пилот быстро показывал навыки опытного летчика», - сказал представитель GAMA.

Одной из историй, связанных с демонстратором, стало изменение отношения, которое произошло, когда демонстратор показали человеку со страхом перед полетом. Через несколько минут использования автоматизированного полета демонстратора человеку стало удобно пользоваться им, и этот опыт зажег в нем энтузиазм к полетам. Но как только автоматика была отключена, он разочаровался и больше не хотел пилотировать демонстратор.

«Члены GAMA усердно работают над созданием удивительных инноваций, которые сделают полет легче и доступнее, сохраняя при этом высочайший уровень безопасности», - сказал докладчик. «FAA изучает эти инновации и работает рука об руку с отраслью, чтобы воплотить в жизнь удивительные новые возможности».

[\(BizavNews\)](#)

Авиакомпания «Ямал» подала в суд на поставщика самолетов из-за сломанных «суперджетов»

Авиакомпания «Ямал» обратилась в арбитражный суд Москвы с иском в отношении «Государственной транспортной лизинговой компании». Из материалов суда следует, что авиакомпания хочет отказаться от аренды некоторых самолетов. Речь идет о лайнерах типа Sukhoi Superjet 100, которые «Ямал» арендует в лизинг у ГТЛК.

Некоторые из лайнеров оказались неисправны и отправились на ремонт, тем не менее поставщик требовал оплату за их использование, ссылаясь на то, что за работоспособность техники ответственность несет только производитель. Таким образом, ГТЛК ранее подал два иска в отношении «Ямала» на общую сумму 730 млн рублей. Авиакомпания выдвинула ответный иск с целью расторгнуть договор аренды.

Отметим, что «Ямал» является одним из главных клиентов «Государственной транспортной лизинговой компании». На данный момент перевозчик арендует 13 самолетов марки Sukhoi Superjet 100. Ранее планировалось увеличить их количество до 25.

Напомним, ранее эксплуатанты Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) сообщили, что не могут увеличить количество часов налета самолетов данного типа из-за проблем с надежностью двигателей и трудностями при их ремонте.

yamalpro.ru

В 2018 году Utair перевез более 7,9 млн пассажиров

Авиакомпания подвела итоги работы за 2018 год. Utair перевез 7 957 868 пассажиров с учетом совместной эксплуатации. Пассажиропоток увеличился на 8,7%. Коэффициент занятости кресел авиакомпании Utair вырос на 4 п.п., до 80%. В 2019 году Utair планирует перевезти 8,9 млн пассажиров и нарастить пассажиропоток на 12%.



"В 2019 году Utair планирует увеличить пассажиропоток и загрузку рейсов за счет новых вместительных самолетов, расширения маршрутной сети и доступных цен.

В 2018 году Utair представил новые тарифы: снизил стоимость билета по базовому тарифу на 6,6% и увеличил нормы дополнительного багажа. С апреля 2019 года парк Utair пополнят 3 новейших самолета Boeing 737 MAX. В эконом-классе будет 177 кресел, борты оборудуют USB-розетками. В бизнес-классе будет 8 посадочных мест и в дополнение к USB - обычные электрические розетки. В весенне-летнем сезоне 2019 года Utair запустит 14 новых направлений между городами России", - прокомментировал президент "Utair - Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков.

[\(Utair\)](#)

Ведущее предприятие холдинга «РТ-Химкомпозит» расширяет научную программу

Государственный научный центр Российской Федерации «Обнинское научно-производственное предприятие «Технология» им. А.Г. Ромашина» (входит в холдинг АО «РТ-Химкомпозит» Госкорпорации Ростех) поступательно расширяет программу научной деятельности. Согласно программе инновационного развития предприятия объем научно-исследовательских работ (НИР) в структуре доходов должен вырасти к 2020 году до 1,2 млрд рублей.

В 2019 году ученые ОНПП «Технология» начнут выполнять шесть новых научно-исследовательских работ, уже получивших одобрение межведомственного экспертного совета Минпромторга РФ. В целом, в этом году будут выполнены НИР в рамках госконтрактов на сумму, превышающую 200 млн рублей. В прошлом году были успешно проведены исследования в рамках пяти контрактов по государственной программе «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

- Повышение роли научно-исследовательской работы и эффективная коммерциализация этой деятельности является одним из стратегических направлений развития предприятия, - заявил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин. - У нас есть четкое понимание, что без планомерного наращивания объемов исследовательской работы невозможно решение и второй нашей стратегической задачи – роста доли гражданской продукции.

В настоящий момент ОНПП «Технология» является обладателем 298 патентов, 32 из которых получены в 2018 году. Около 10% запатентованных материалов, конструкций и технологий используются предприятием при производстве наукоемкой продукции. В сфере исследований и разработки материалов и технологий на предприятии занято 744 сотрудника, 75 из которых имеют ученые степени и звания. Заслуги разработчиков в 2018 году были отмечены наградами национальных премий «Золотая идея» и «Приоритет», а проект создания поликарбонатного фонаря кабины пилота для боевой авиации удостоен Премии правительства Российской Федерации.

Холдинг «РТ-Химкомпозит» – объединение ведущих российских предприятий, лидеров в области производства полимерных композиционных материалов, специальной химии и волокон. Предприятия холдинга производят высокотехнологичную продукцию для различных отраслей народного хозяйства, в том числе для космоса, авиации, энергетики, наземного и водного транспорта.

[\(РТ-Химкомпозит\)](#)



ВДВойне сильнее: воздушно-десантные войска получат собственную авиацию

Минобороны проводит масштабную реформу Воздушно-десантных войск, которая серьезно изменит стоящие перед ними задачи. Военные отходят от концепции использования массированного десанта в тылу противника и превращают этот род войск в силы глобального удара. Части и соединения ВДВ реорганизуются и переоснащаются так, чтобы быть в состоянии оперативно прибыть в любой регион мира, создать там базу и держать под контролем большую территорию. Войска получат подразделения на колесных боевых машинах, собственные танковые силы и армейскую авиацию.

Вертолеты для десанта

Главное нововведение - появление в составе ВДВ аэромобильных подразделений, которые десантируются вертолетным способом. Не исключено, что десантники впервые получат собственную авиацию. Впервые о том, что в войсках появятся соединения нового типа, командующий ВДВ Андрей Сердюков объявил прошлой осенью, в ходе стратегических учений "Восток-2018".

Как рассказали "Известиям" в Минобороны, в настоящее время концепция развития ВДВ принята, ее реализация начнется уже в нынешнем году. Опытной площадкой станет 31-я десантно-штурмовая бригада (ДШБр) - это экспериментальное соединение, на котором обкатываются новая штатная структура и тактика применения воздушного десанта. ДШБр состоит из двух аэромобильных батальонов, которые передвигаются на вертолетах, а также подразделений обеспечения. На учениях "Восток-2018" подразделения бригады были высажены на вертолетах в тылу условного противника.

По итогам маневров эксперимент был признан успешным. И если на период учений вертолетные подразделения были приданы десанникам временно, то теперь армейская авиация состоит в штате бригады. В состав авиагруппы 31-й ДШБр входят две эскадрильи транспортных вертолетов Ми-8, две эскадрильи крупнейших в мире транспортных вертолетов Ми-26 (летчики называют их "коровами"), а также эскадрильи ударных вертолетов.

В дальнейшем собственная армейская авиация, скорее всего, появится и у других соединений ВДВ.

Долгие согласования штабов

Разрабатываемая сейчас в военном ведомстве концепция реформы ВДВ предполагает принципиально новый подход к их использованию. В советское время эти войска рассматривались в контексте возможной полномасштабной войны на европейском театре военных действий. Предполагалось, что воздушно-десантные дивизии (ВДД) будут в полном составе выбрасываться парашютным способом в тыл противника.

После 1991 года в вооруженных силах остались лишь четыре воздушно-десантные дивизии, с назначением и применением которых долго не могли определиться. В локальных конфликтах десантников использовали, по сути, как обычную пехоту, поскольку в ВДВ набирали лучший призывной контингент, а боевую подготовку даже в худшие времена удавалось сохранить на



приемлемом уровне. Однако всем было очевидно, что такое применение войск, считающихся элитой вооруженных сил, нецелесообразно.

Десантно-штурмовые бригады, ликвидированные в 1990-х, были возрождены относительно недавно. Несмотря на схожее название, в Советской армии это были принципиально иные соединения, чем воздушно-десантные дивизии. ДШБр долгое время были в составе Сухопутных войск (СВ) и должны были действовать в интересах общевойсковых армий. Основные их задачи, как понятно из названия, - это оперативное прибытие в указанный район и штурм объектов. Большую роль десантно-штурмовые подразделения играли в Афганистане, где они передвигались на вертолетах или на штатных боевых машинах.

Основная проблема использования армейской авиации для перевозки десантников заключается в том, что вертолетные подразделения подчиняются своему командованию. И, например, в Афганистане все подобные операции требовали долгих и сложных согласований на уровне вышестоящих штабов, вспоминает глава исполкома Союза десантников России гвардии полковник Валерий Юрьев.

- Это не только занимало в разы больше времени, но и было чревато тем, что в процессе переговоров и согласований кто-то "погреет" уши и в итоге информация утечет к душманам. В результате прилетаешь на место, а там уже никого нет, - пояснил он.

Применение вертолетов в интересах Сухопутных войск и ВДВ еще более осложнилось, когда в 2000-е годы армейскую авиацию передали из СВ в ВВС. Однако теперь военное руководство решило изучить систему, при которой и десантники, и вертолетчики находятся под единым командованием. Пока система апробируется на 31-й ДШБр.

Все для победы

Сейчас в ВДВ существенно расширяется парк боевой техники, сообщили "Известиям" в Минобороны. В десантно-штурмовых бригадах уже заменена вся колесная техника, появились бронев автомобили "Рысь" и "Тайфун-ВДВ", собственные танковые подразделения.

Иными словами, командир десантников будет иметь под рукой и серьезные огневые средства, и транспорт самого разного вида. Он сам будет решать, кого и куда отправить на автомобилях, боевых машинах десанта или на вертолетах. Раньше для использования авиации десанникам приходилось запрашивать командование военно-воздушных сил через множество согласований, а танки и артиллерию им передавали на время для выполнения конкретных задач.

Кроме того, будет увеличена численность Воздушно-десантных войск. Как рассказали в военном ведомстве, в ближайшее время будет сформирован новый десантно-штурмовой полк в Крыму. В перспективе планируется вернуть десантные дивизии к трехполковому составу (после реформ начала этого десятилетия они состоят не из трех полков, как раньше, а из двух).

По сути, Россия получит хорошо оснащенные и обученные экспедиционные войска, способные решать военно-политические задачи везде, где этого потребуют национальные интересы.

Оптимальный вариант

Использование российских войск за рубежом и основания для этого были законодательно регламентированы в 2009 году, а затем отражены в новой редакции военной доктрины 2014 года. Но для реализации новой концепции необходимы соответствующие силы. Общевоинские соединения для этого маломобильны. Спецназ не имеет тяжелого вооружения, а кроме того, действует, как правило, небольшими группами для решения спецзадач. Совсем другое дело - мобильные самодостаточные единицы, в состав которых войдет тяжелая бронетехника, вертолеты и артиллерия. Такое формирование можно высадить в любом регионе мира, и оно будет держать под контролем территорию в радиусе сотен километров, обладая и мобильностью, и достаточной огневой мощностью.

- В современных локальных войнах и конфликтах побеждает не масса пехоты, танков и артиллерии, а небольшие группы хорошо подготовленных военнослужащих, - рассказал "Известиям" военный эксперт Владислав Шурыгин. - Главная задача - как можно быстро перебросить силы в место их боевого применения.

В качестве примера успешного использования экспедиционных сил эксперты приводят операцию Serval в Мали в 2013 году: Франция оперативно перебросила несколько хорошо подготовленных "легких" батальонов, усиленных вертолетами, бронетехникой и артиллерией. Они быстро смогли остановить продвижение боевиков, а затем уничтожить их.

[\(Известия\)](#)

Новости беспилотной авиации

Workhorse Group представила пассажирский дрон SureFly Octocopter

Вертолет SureFly Octocopter сможет поднимать в воздух полезную массу весом до 180 кг. Вероятно, ею станет пилот и один пассажир. Максимальная скорость полета Octocopter составит 120 км/час, при этом расстояние на одной зарядке, которое может преодолеть вертолет, также составляет 120 км.

Помимо электрического двигателя, Octocopter будет иметь дизельный двигатель — первые модели будут использовать его в качестве основного, в дальнейшем аппарат полностью перейдет на возобновляемую энергию.



Недавно европейский консорциум Airbus Helicopters провел первые летные испытания беспилотного разведывательного вертолета VSR700. При этом впервые испытания проходили без пилота в кабине. VSR700 разрабатывается на базе пилотируемого двухместного вертолета Guimbal Cabri G2. Система позволит вертолету передвигаться под управлением оператора или в полностью автономном режиме.

[\(Хайтек\)](#)