



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Цена «Ансата»: Республиканская клиническая больница купит вертолет за 217 млн. рублей
- Скоростной вертолет получит цель до конца года
- Ка-50: долгая дорога в небо
- «Мистрали» и Ка-52К: новые российские технологии оплатит Египет
- Совокупный налет вертолетов Sikorsky S-92 перевалил за миллион часов
- Компания Airbus Helicopters испытала систему HForce

Новости вертолетной индустрии в России

- Санитарная авиация: быстро летит, да долго запрягает
- Московский авиационный центр имеет уже 29 вертолетных площадок
- Техника холдинга «Вертолеты России» спасла деловой центр «Москва-Сити» от пожара во время учений МЧС
- «Вертолеты России» рассматривают возможность применения виртуальных рабочих мест
- Томские власти продают купленный для авиалесоохраны вертолет Robinson
- В Балашихе прошел «Вертолет-2016»
- «Ростех» продал 25% акций «Вертолетов России» на ПМЭФ
- «Ростех» привлек пул инвесторов для холдинга «Вертолеты России»
- Путин позитивно оценивает совместные инвестиции РФПИ и ближневосточных компаний в холдинг «Вертолеты России»
- Мантуров: «Вертолеты России» выплатят дивиденды за 2015 и 2016 годы
- Мантуров не исключает дальнейшей продажи акций «Вертолетов России» частным инвесторам
- Глава «Вертолетов России» прогнозирует скачок экспорта гражданских вертолетов через 3 года

Новости вертолетной индустрии в мире

- 100 вертолетов Airbus Helicopters H135 будет произведено в КНР
- Клиенты Uber в Сан-Паулу смогут воспользоваться вертолетом в качестве такси
- «Алмаз-Антей» и «Вертолеты России» интересуются работой в Гвинее
- Афганистан проявил интерес к ремонту вертолетов и военной техники в Белоруссии
- Кабул запросил у Москвы поставку военных вертолетов
- Россия и Китай поделят права на новый вертолет не по-братски

Новости аэрокосмической промышленности

- «Вертолеты России» изготовили первый комплект хвостового оперения для нового Як-152
- Россия уверенно представлена на мировой выставке вооружений «EuroSatory-2016»
- Холдинг «Швабе» планирует увеличить долю гражданской продукции до 70% к 2025 году



- ГСС расширяет партнерскую сеть послепродажного обслуживания SSJ 100
- «Ростех» нашел деньги в ОАЭ
- Самолет Bombardier CS100 сертифицирован в Европе и США
- «Почта России» взяла в лизинг у ИФК два самолета Tu-204С
- Итальянская Leonardo-Finmeccanica может минимизировать участие в проекте SSJ 100
- Мантуров опроверг выход итальянской Finmeccanica из проекта SSJ-100
- «Авиастар-СП» начал поставку комплектующих на третий самолет MC-21
- Иран собрались задействовать на производстве компонентов для SSJ-100

Новости беспилотной авиации

- «Почта России» доберется до труднодоступных регионов с помощью дронов
- Где и как в России учат операторов военных беспилотников

Новости вертолетных программ

Цена «Ансата»: Республиканская клиническая больница купит вертолет за 217 млн. рублей

Республиканская клиническая больница закупит вертолет за 217,7 млн. рублей. Такие данные содержатся на сайте zakupki.gov.ru.

В техзадании указано, что дата и время окончания подачи заявок — 27 июня, дата проведения аукциона — 4 июля. Сроки поставки — до 15 октября.

В документе не указана конкретная модель, но можно предположить, что речь идет о вертолете «Ансат» производства Казанского вертолетного завода. Ранее «БИЗНЕС Online» сообщал, что минздрав РТ станет первым заказчиком медицинской версии нового вертолета «Ансат», адаптированной для медико-эвакуационных работ и оказания экстренной медицинской помощи на борту.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

Скоростной вертолет получит цель до конца года

Перспективы применения разработанного в России скоростного вертолета будут определены до конца года, передает ТАСС со ссылкой на заявление министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2016).

В кулуарах министр пояснил, что "Вертолеты России" проводят исследования в области поиска перспективного применения скоростного вертолета среднего класса (ПСВ).

Мантуров отметил, что результат этих поисковых исследований будет определен к концу года, после чего более ясными станут перспективы этого вертолета. И в экономическом смысле, и в качестве научно-технической программы.

При этом министр отметил, что сумма инвестиций принципиального значения не имеет.

Ранее сообщалось, что "Вертолеты России" планируют создание винтокрылой летающей лаборатории, способной развивать скорость до 360 километров в час.

Ранее сообщалось, что Россия создала самый быстрый боевой вертолет в мире. Об этом заявил заместитель главы холдинга «Вертолеты России» по производству и инновациям Андрей Шибитов.

[\(Экономика сегодня\)](#)

Ка-50: долгая дорога в небо

17 июня 1982 года в воздух впервые поднялся первый в мире одноместный боевой вертолет соосной схемы - будущая "Черная акула".



Русские вертолеты, хотя и появились чуть позднее, чем их собратья по классу за рубежом, с первых же лет завоевали достойное место в истории мировой авиации. Рекорды и достижения представителей двух главных отечественных вертолетостроительных фирм - "Ми" и "Ка" - можно описывать достаточно долго. Но в этом ряду есть один вертолет, который сумел обогнать не только свое время, но и изменить само представление о том, какой может быть боевая винтокрылая машина. Речь идет о первом в мире боевом одноместном вертолете, который не только поднялся в воздух, но и поступил на вооружение. Правда, произошло это совсем не быстро: ведь впервые Ка-50 "Черная акула" оторвался от земли 17 июня 1982 года, а на вооружение его приняли лишь 28 августа 1995 года.

Своим появлением на свет, как это не раз случалось в истории мирового вооружения, Ка-50 обязан прежде всего своему главному сопернику - американскому вертолету AH-64A "Апач", ставшему первым боевым противотанковым вертолетом в мире. В первый полет "Апач" отправился в сентябре



1975-го, а уже через год с небольшим, 16 декабря 1976-го, советское правительство в своем постановлении поставило задачу разработать перспективный ударный вертолет, предназначенный прежде всего для борьбы с танками противника на поле боя.

Впрочем, была и еще одна причина для появления этого документа, сыгравшего особую роль в истории отечественного вертолетостроения. К тому времени уже пять лет как в Советской армии использовался первый отечественный боевой вертолет Ми-24. Но ему, отягощенному традиционным для машин КБ Миля десантным отсеком, трудно было по-настоящему эффективно действовать на поле боя. К тому же классическая продольная схема с основным винтом над фюзеляжем и рулевым на хвостовой балке не позволяла машине быть достаточно верткой и скоростной, особенно в ситуациях, когда требовалось быстро перейти из режима висения в режим полета. А главное, Ми-24 отличался существенными габаритами, что с повышением эффективности систем ПВО поля боя становилось все более важным фактором.

С учетом всего этого и было выпущено то декабрьское постановление 1976 года, и из тех же соображений разработку новой машины решено было вести на конкурсной основе. В соревнование за право создать новый, более эффективный ударный вертолет для Советской армии включились два давних соперника: конструкторские бюро Камова и Миля. При этом преимущество давнего партнера армии было за фирмой "Ми": их вертолеты стояли на вооружении сухопутных войск и ВВС еще с начала 1950-х, когда на вооружение стали поступать первые Ми-4. Фирма "Ка" заявила о себе как о производителе вертолетов для военных существенно позже, зато громче: созданный ею в начале 1960-х вертолет Ка-25 стал первым советским боевым вертолетом - именно боевым, а не военно-транспортным с боевыми возможностями. Однако все серийные военные машины фирмы Камова поставлялись только флоту, и потому работа над сухопутным вертолетом была для камовцев, в общем-то, довольно новой.

Но, возможно, именно эта новизна и позволила им посмотреть на задачу совершенно непредвзято, вне привычных схем и способов решения проблем. Это, с одной стороны. С другой стороны, камовцы воспользовались привычной для них соосной схемой вертолета, которую до сих пор считали обычной для военно-морских, но не для сухопутных машин. Но не потому, что не хотели искать других вариантов. Среди эскизных предложений встречались и традиционные, продольной схемы вертолеты, но в итоге перевес остался за фирменной камовской соосной схемой. Ведь именно она давала вертолету преимущества, которые оказались решающими для машины, чья главная задача - выживать на поле боя, сражаясь с хорошо бронированным и вооруженным противником. Новый вертолет - первый в мире сухопутный боевой вертолет с соосной схемой - отличался гораздо большей тяговооруженностью, а значит, большей скороподъемностью и большим статическим потолком, большей скоростью движения, возможностью двигаться вбок и даже назад с высокой скоростью, выполнять многие недоступные "продольникам" фигуры пилотажа. А главное - он стал более компактным и живучим, ведь у него не было хвостовой балки с передаточными механизмами, потеря которых всегда катастрофична для машин продольной схемы.

Но на одном этом новшестве разработчики Ка-50 не остановились. В поисках дополнительных конкурентных преимуществ перед разработчиками фирмы "Ми" они решились на другой беспрецедентный шаг - и сократили экипаж вертолета до одного человека! Фактически камовцы



разработали полный аналог истребителя-бомбардировщика, только в варианте вертолета. Даже обводы корпуса у новой машины были скорее самолетными, хищно-стремительными, а не традиционно-тяжеловесно вертолетными. А чтобы единственный член экипажа новой машины мог справляться со всеми обязанностями, которые на других вертолетах традиционно делили между собой пилот и оператор вооружения, Ка-50, который тогда еще имел рабочий индекс В-80, решено было оборудовать - и тоже впервые в истории русского вертолетостроения - высокоавтоматизированным прицельно-навигационным комплексом.

К тому времени отечественная промышленность вполне могла создавать такие системы, хотя они, как правило, и отличались несколько большими габаритами и массой, чем зарубежные аналоги. Но именно за счет того, что пилотировать В-80 предстояло одному человеку, сэкономленные на отказе от размещения второго члена экипажа место и вес можно было отдать под электронику - и все равно выиграть! Наконец, еще одним преимуществом, которое давал вариант одноместного вертолета, стало снижение расходов на подготовку и содержание летного состава и снижение потерь в боевой обстановке. Ведь подготовка одного пилота, пусть даже "многостаночника", в итоге обходится государству в меньшие деньги и усилия, чем двух узких специалистов - пилота и оператора, численность строевых подразделений, а значит, и расходы на их содержание тоже снижаются в два раза, да и восполнить потерю одного человека проще, чем двоих или троих.

Конечно, идея одноместного вертолета вызвала существенное сопротивление у многих военных - слишком уж она была новаторской и слишком уж она отличалась от всего мирового опыта в области боевого вертолетостроения и применения. Но главный конструктор В-80 Сергей Михеев не случайно ответил на все эти возражения такими словами: "Не стоит доказывать, что один летчик работает лучше двух, не требуется доказывать недоказуемое. Но если летчик на нашем вертолете справится с тем, что должны будут сделать двое на вертолете-конкуренте, это будет победа". И такую победу конструктор Михеев и его команда одержали в октябре 1983 года, когда на совещании, созванном по решению главнокомандующего ВВС главного маршала авиации Павла Кутахова и министра авиационной промышленности Ивана Силаева подводили первые итоги испытаний опытных образцов В-80 и Ми-28. Большинство представителей авиапрома и военной авиации высказались в пользу камовской машины, оценив ее главные преимущества: более простая техника пилотирования, большие статический потолок и вертикальная скороподъемность, а также лучшее соотношение эффективности и стоимости.

Преимущества В-80 подтвердили и государственные сравнительные испытания новых вертолетов, которые начались в 1984 году и продолжались два с лишним года. Доказанным оказалось все: и эффективность соосной схемы, и возможность одного пилота достойно справляться с обязанностями летчика и оператора вооружения, и маневренность машины, и преимущества высокотехнологичного прицельно-навигационного комплекса. В итоге четыре института Минобороны, оценивавших результаты испытаний, в октябре 1986 года выдали единодушное окончательное заключение: считать целесообразным выбор В-80 в качестве перспективного боевого вертолета Советской армии.

Увы, дальнейшая история вертолета, получившего в результате традиционный для камовских машин индекс Ка-50, оказалась куда менее радужной. Процесс подготовки документации и создания первых серийных экземпляров, пригодных для проведения государственных испытаний, затянулся - и



неизбежно попал на трагические события начала 1990-х. Несмотря на это, в январе 1992 года начались государственные испытания, а в ноябре 1993-го - войсковые, проходившие в Центре боевого применения армейской авиации в Торжке. Тогда же вертолет вышел на международную арену, и тогда же - впервые в отечественной практике! - он еще до официального принятия на вооружение стал героем кинокартины, которая и подарила ему собственное имя.

Фильм "Черная акула", в котором главную роль сыграл именно Ка-50, вышел на экраны в 1993 году, причем заказ на картину, как утверждал ее режиссер Виталий Лукин, сделало само КБ Камова - видимо, с целью обеспечить продвижение своей машины не только в России, но и за рубежом. В этом, увы, был здравый смысл: развитие событий подсказывало, что получить серьезный заказ в собственной стране на новые машины фирма "Ка" может и не суметь...

В конечном итоге так, к сожалению, и случилось. Хотя в 1995 году Ка-50 президентским указом приняли на вооружение Российской армии, денег хватило только на десяток серийных машин. А вскоре начались совсем уж труднообъяснимые события: даже после эффективной боевой практики в Чечне, когда Ка-50 полностью доказали свою эффективность и боепригодность, было принято решение основным ударным вертолетом армии сделать его давнего конкурента - Ми-28 "Ночной охотник". И сегодня именно ему по-прежнему отдается предпочтение, хотя появление двухместной модификации Ка-50 - ударного вертолета Ка-52 "Аллигатор" - все-таки позволило русской армии не потерять уникальную машину. Впрочем, подобные странности в истории того или иного уникального образца вооружения - не редкость, и история не раз доказывала, что по-настоящему стоящее оружие все равно окажется в руках у тех, кто его достоин. Пусть даже на это потребуются три с лишним десятка лет.

[\(Русская планета\)](#)

«Мистраль» и Ка-52К: новые российские технологии оплатит Египет

Заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Игорь Севастьянов сообщил, что существует большая вероятность, что Россия и Египет заключат контракт на поставку бортового оборудования для двух вертолетоносцев типа "Мистраль".

Напомним, что первоначально эти корабли назывались "Владивосток" и "Севастополь" и должны были быть переданы России в рамках военного контракта между Францией и Россией, который был подписан в 2011 году.

Впрочем, после того, как в результате украинского кризиса отношения между Россией и Западом серьезно ухудшились, Париж вынудили отказаться от поставки этих судов Москве.

Этому предшествовало серьезное давление, которое было оказано на Францию со стороны США, Великобритании и Германии, из-за которого Париж сначала заморозил передачу кораблей, а затем после визита французского министра обороны Жан-Ива Ле Дриана в Вашингтон официально заявил об отказе по поводу передачи этих кораблей Москве.



Впрочем, благодаря личным переговорам президентов России и Франции - Владимира Путина и Франсуа Олланда конфликт разрешили полюбовно, поскольку Москва согласилась разорвать контракт при условии возвращения как денег, так и российского бортового оборудования и материалов.

После этого Франция приобрела право собственности на эти корабли, впрочем, при условии согласования с Россией продажи вертолетоносцев в ту или иную третью страну.

Таким государством в итоге выступил Египет, который благодаря финансовой помощи со стороны Саудовской Аравии, выкупил оба вертолетоносца и назвал их в честь двух первых египетских президентов - Гамалья Насера и Анвара Садата.

Примечательно, что корабли обошлись египтянам на 250 млн евро дешевле - по контракту 2011 года Москва должна была заплатить за оба вертолетоносца 1,2 млрд евро, а Каир в итоге выплатит Франции за эти корабли-доки не более чем 950 млн евро.

Другой вопрос, что оба корабля готовились для нужд российского военно-морского флота, не говоря уже про то обстоятельство, что некоторые конструкции кормовой части обоих вертолетоносцев были произведены Балтийским заводом в Санкт-Петербурге, поэтому логично желание египтян купить для них российское военное оборудование.

Главный редактор журнала "Экспорт вооружений" Андрей Фролов в разговоре с ФБА "Экономика сегодня" отметил, что речь в данном контракте, очевидно, пойдет о военном снаряжении, которое Россия изначально планировала установить на "Мистрали".

"Это конкретные системы вооружения, которые делались российскими предприятиями под наши требования к "Мистралям", а также системы, которые связаны, например, с организацией полета вертолетов, а также с их ремонтом и эксплуатацией", - заключает Фролов.

Данные системы напрямую востребованы Египтом, поскольку уже есть немало разговоров, что Египет, скорее всего, будет комплектоваться морским вариантом российских вертолетов типа Ка-52, которые Москва изначально и хотела сделать главным вооружением "Мистралей".

"Хотя если не брать вертолеты, то сумма всех этих контрактов на оборудование для "Мистралей" не очень высока и вряд ли в итоге превысит рубеж в 50 миллионов евро", - считает Фролов.

В любом случае, как отмечает Фролов, это будет первый военный корабельный контракт в истории, в ходе которого Россия будет доукомплектовывать своей техникой судно произведенное одной из стран, входящих в Североатлантический альянс.

"Был ряд нереализованных проектов по совместному строительству боевых кораблей для нужд третьих стран, но они в итоге не были реализованы - можно взять тот же экспортный вариант российских корветов 20380, но ,чтобы чисто натовский проект комплектовался российским оружием - это действительно впервые", - резюмирует Фролов.

Достаточно сказать, что таких прецедентов нет даже в Индии, поскольку те корабли, которые та же Франция поставляет для нужд индийского ВМФ обходятся без какого-либо участия российских специалистов, присутствие которых в этой стране очень значительно.

Впрочем, несмотря на неудачу в плане своей реализации, данный проект нас все-таки серьезно продвинул вперед - его результатом стали, например, ударные вертолеты Ка-52К, а также технологии по созданию корпусов для кораблей такого типа, причем Париж нам в итоге оплатил большинство наших издержек.

"Франция выплатила России те деньги, которые были нами потрачены на разработку кормовых частей и другого оборудования, хотя говорить о том, что мы в материальном смысле что-то выиграли, наверное, нельзя. Другой вопрос, что тот факт, что Египет заключил контракт на Ка-52К - это серьезный плюс всей этой истории с передачей данных кораблей в эту страну", - заключает Фролов.

[\(ФБА «Экономика сегодня»\)](#)

Совокупный налет вертолетов Sikorsky S-92 перевалил за миллион часов

Совокупный налет всех выпущенных вертолетов Sikorsky S-92 перешагнул отметку в 1,000,000 летных часов, говорится в сообщении компании. Отмечается, что вертолеты S-92 отличаются низким показателем аварийности и соответствуют самым строгим требованиям американских и европейских авиационных властей.



Начав поставки модели в 2004 году, к этому времени компания Sikorsky поставила более 275 вертолетов S-92 преимущественно компаниям нефтегазового сектора и спасательным службам. В мае 2014 года S-92 был выбран в качестве платформы для разработки нового вертолета для Президента США.

[\(АВИ\)](#)

Компания Airbus Helicopters испытала систему HForce



Компания Airbus Helicopters завершила первый этап испытаний системы HForce для вертолетов военного назначения. HForce позволяет быстро «навешивать» системы вооружения на вертолет, конфигурация которого изначально не предусматривала такое оснащение. H-Force будет предлагаться как опция для вертолетов военного назначения – H125M, H145M и H225M. Ее разработка заняла два года.

HForce построена вокруг контроллера ракетного вооружения от Rockwell Collins и включает в себя наשלемный дисплей Scorpion от Thales, а также электро-оптический и инфракрасный датчик L-3 Wescam.

Летные испытания со стрельбами прошли в Бельгии с 25 мая по 3 июня, в них был задействован вертолет H225M. «Живым» испытаниям предшествовало 5-месячное тестирование систем на работоспособность. На оснащенный HForce опытном вертолете H225M были испытаны пусковые установки для 70-мм ракет, 20-мм пушка и 12,7-мм пулемет.

Руководитель программы HForce Жан-Люк Андрэ подчеркнул, что по итогам проведенных испытаний система показала результат, превышающий заложенные в нее спецификации, в частности по наведению и отслеживанию целей в дневное и ночное время.

Завершение испытаний системы HForce Airbus Helicopters планирует на конец 2017 года.

[\(АВИ\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Санитарная авиация: быстро летит, да долго запрягает

Применение авиации в интересах оказания помощи больным, пострадавшим в чрезвычайных ситуациях и происшествиях, межгоспитальной транспортировке во многих странах мира признано весьма эффективным и активно практикуется. Вертолёты быстро доставляют медицинский персонал на место происшествия, позволяют осуществлять экстренную эвакуацию пострадавших в медицинское учреждение. При наличии специализированного оборудования становится возможным проводить медико-реанимационные работы во время полёта, что повышает вероятность оказать необходимую помощь пострадавшим в течение "золотого часа". Однако российский опыт не всегда можно охарактеризовать как позитивный. Представитель холдинга "Вертолёты России" Олег Коновалов в ходе работы пятой Межведомственной научно-практической конференции "Санитарная авиация и медицинская эвакуация - 2016", проведённой в рамках выставки HeliRussia 2016, рассказал об основных преградах, которые мешают развитию этого направления, а специалисты из медицинских учреждений Воронежской области, Ханты-Мансийского округа и Республики Коми поделились опытом применения санитарной авиации при оказании экстренной помощи.



Преграды для развития

Холдинг "Вертолёты России" в последние годы принимает активное участие в становлении и развитии санитарной авиации. Представитель холдинга Олег Коновалов представил участникам мероприятия анализ основных проблем, которые препятствуют продвижению санитарной авиации. Прежде всего,



наладить работу санитарной авиации в штатном режиме не позволяет отсутствие нормативно-правовой базы. Вторым фактором - отсутствие в парке авиакомпаний достаточного количества современных воздушных судов, приспособленных для осуществления медицинской эвакуации. Зачастую для выполнения санитарных заданий используются вертолёты, которые обычно перевозят грузы и пассажиров, доставка же врачебных бригад или транспортировка пациентов осуществляется по запросу, фактически по остаточному принципу. Третья проблема заключается в том, что в большинстве регионов пока слабо развита инфраструктура, необходимая для перевозки пациентов с помощью вертолётной техники. В том числе, отсутствует необходимое количество вертолётных площадок при больницах. Имеющиеся площадки зачастую не имеют должного оборудования, так что для заправки топлива воздушному судну каждый раз требуется возвращаться на базу. Наконец, важный вопрос, который необходимо решить - высокая стоимость лётного часа.

По мнению представителя "Вертолётов России", для решения указанных проблем необходимо инициировать проведение совещаний совместно с Минпромторгом и Минздравом России по исполнению ранее принятых поручений правительства по развитию санитарной авиации. Также в холдинге предлагают разработать отдельную государственную программу развития санитарной авиации, в рамках которой создать необходимую нормативно-правовую базу.

По словам О.Коновалова, воздушные суда для медицинской эвакуации сегодня используются в 43 субъектах РФ. В общей сложности используется 174 единицы авиатехники (123 вертолёт и 51 самолёт). При этом в 41 субъекте воздушные суда применяются на постоянной основе, ещё в двух субъектах - по разовым договорам. Непосредственно медицинские вертолёты используют в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Воронежской области, Красноярске и Ханты-Мансийском автономном округе. Кроме того, два вертолёта Ка-32 на постоянной основе применяются на федеральной трассе Москва - Санкт-Петербург и для оказания экстренной консультативной медицинской помощи жителям Тверской области. По предварительной оценке, для нужд санитарной авиации в России требуется не менее 200 вертолётов лёгкого и не менее 150 вертолётов среднего класса.

Среднегодовой налёт в труднодоступных и удалённых регионах не превышает 170 лётных часов, в густонаселённых регионах - 90 лётных часов. О.Коновалов отметил, что применение самолётов и вертолётов для перевозки пострадавших в настоящий момент не покрывает всех издержек авиакомпаний, отсутствие гарантированного налёта не позволяет эксплуатантам выделять воздушное судно только для санитарной авиации. Выделяемые средства не позволяют эксплуатировать медицинскую авиацию в полном объёме. Для того, чтобы санитарная авиация успешно развивалась в нашей стране, необходима чёткая схема государственно-частного партнёрства. В "Вертолётах России" предлагают схему покупки услуги у эксплуатанта через реализацию долгосрочных контрактов с дотационной составляющей, размер которой определяется в зависимости от конкретного региона. Для реализации такой схемы необходимо принять меры по снижению стоимости лётного часа. Существует ряд параметров, которые позволят сократить её на 10-12%. В их числе развитая инфраструктура, компенсационные меры со стороны государства, включая гарантию остаточной стоимости и программу поддержки по лизингу или кредиту, а также субсидирование, снижение процентной ставки по кредиту, попутная доставка грузов и лекарств в отдалённые регионы, гарантированный ежемесячный налёт.



О.Коновалов подчеркнул, что в последние годы в нашей стране медицинские вертолёты в основном применяются для спасения человеческой жизни после ДТП. В 2015 году на территории РФ произошло 133 тыс. 203 ДТП, в результате которых погибло более 16,5 тыс. человек. Существует так называемое правило "золотого часа": получение экстренной медицинской помощи в течение первого часа на 70% снижает тяжесть последствий от полученных травм. Показатель соотношения погибших к пострадавшим в РФ составляет 13%. Для сравнения, на территории США и Европы, где санитарная авиация пока развита лучше, данный показатель не превышает 3%. В "Вертолётах России" считают необходимым включить в полисы ДМС и ОМС пункт "эвакуация с помощью вертолёт", в полис КАСКО - пункт "эвакуация с помощью вертолёт с места ДТП". "На наш взгляд, это существенно повысит привлекательность санитарной авиации для эксплуатантов", - отметил О.Коновалов.

Воронежская область сделала выбор в пользу H135

Население небольшой Воронежской области, в которой есть только два крупных города - Воронеж и Нововоронеж, составляет почти 2,5 млн человек. Главный врач Воронежского областного клинического центра медицины катастроф Игорь Банин рассказал, что область делится на 32 муниципальных района, на большом удалении от регионального центра находятся 10 из них. При этом через область проходит большое количество федеральных автодорог. В Воронежской области пять аэродромов, в том числе три военных, взлётно-посадочные полосы для самолётов Ан-2, одна оборудованная вертолётная площадка и 10 необорудованных площадок при медицинских учреждениях. "У нас нет труднодоступных районов, в году практически не бывает времени, когда стоит нелётная погода. Исключение может быть в феврале-марте, когда стоят туманы, возможно обледенение, - отметил И.Банин. - Для нас самое важное, чтобы мы могли в течение "золотого часа" доставить пациента в региональный центр для оказания высокотехнологичной помощи". По его словам, в числе приоритетных направлений использования вертолётов: педиатрия, акушерство, цереброваскулярные болезни и болезни системы кровообращения, нейротравма и тяжёлая сочетанная травма (в том числе при ДТП), а также острая хирургическая патология.

И.Банин отметил, что в области до сих пор используется самолёт Ан-2. Несмотря на то, что многие считают его устаревшим, его использование актуально и сегодня. "При такой стоимости лётного часа, я думаю, он ещё долго будет бороздить просторы Воронежского неба. У него есть своя ниша. Для нас это доставка специализированных бригад до районов", - пояснил он. Также специалист рассказал об опыте использования самолёта Pilatus PC-12. Он отметил, что данный самолёт вполне может использоваться в небольших регионах. Среди его основных преимуществ - наличие реанимационного модуля, возможность оказания реанимационной помощи в полёте, дальность полёта без дозаправки - 2500 км, а также высокая скорость - 520 км/ч. Есть у Pilatus PC-12 и существенный недостаток - высокая стоимость лётного часа. Кроме того, в области не хватает взлётно-посадочных полос для его посадки.

Также в Воронежской области для перевозки пациентов использовали вертолёт Ми-2, преимущества которого заключаются в низкой стоимости лётного часа и возможности посадки вблизи медицинских учреждений. Однако, по словам И.Банина, воздушное судно не подошло, поскольку у него ограничена дальность полёта, отсутствует реанимационный модуль, недостаточно вместительный салон. Ещё



один большой недостаток - в зимнее время требуется много времени для его подготовки к полёту, поскольку двигатель прогревается долго.

И.Банин сообщил, что сейчас в Воронежской области используется современный вертолёт Eurocopter EC 135 (Airbus Helicopters H135 - "АвиаПорт"), оборудованный реанимационным модулем. "Хорошая машина. Садится на необорудованные площадки: 20x20 метров - это уже с запасом, а так вообще 1,5-2 м от несущего винта. Проблема с площадками у нас отпала", - отметил он. Также специалист добавил, что этот вертолёт можно использовать в любую погоду. Но у H135 все же есть недостатки: высокая стоимость приобретения. Кроме того, он требует больших расходов на поддержание в состоянии постоянной готовности.

Открытие филиалов в Коми увеличивает количество спасённых жизней

В состав Республики Коми входят 20 административных образований, 60% из которых - сельские поселения. Общая потребность в использовании вертолётной техники для выполнения санитарных заданий оценивается в размере до 400 вылетов в год. Главный врач территориального центра медицины катастроф (ТЦМК) Республики Коми Сергей Зайцев рассказал, что организация санитарной эвакуации построена по принципу базирования вертолётов в Сыктывкаре и Печоре. До открытия филиала ТЦМК в Печоре вертолёт вылетал сначала в муниципальное образование, чтобы забрать медицинский персонал. "Расчитав при этом примерный налёт, который составляет от 2,5 до 6,5 часов, мы поняли, что теряется порядка 2-2,5 часов на каждом вылете. Все это отражалось на состоянии пациента, у нас было несколько смертельных исходов, когда бригада не успевала долететь до места оказания помощи. В итоге удалось доказать в Министерстве здравоохранения, что есть потребность в наличии персонала в месте базирования вертолётов", - рассказал специалист, уточнив, что филиал, зона покрытия которого охватывает восемь муниципальных образований Республики Коми, открылся 1 октября 2015 года. Комплектование штата сотрудников произведено из числа внешних совместителей, за исключением заведующего филиалом. Сегодня перевозка пациентов на вертолёте Ми-8 доступна в круглосуточном режиме. "Схема обслуживания такова: мы получаем заявку через наш оперативный диспетчерский пункт, которую передаём в филиал. Сотрудники филиала вылетают к месту оказания помощи, откуда они должны доложить о состоянии пациента. Совместно с нашим диспетчерским отделом решаем, куда должен быть эвакуирован пациент", - пояснил С.Зайцев. За шесть месяцев работы филиал произвёл 36 вылетов, а общий налёт составил 95 часов. При этом на вылеты потрачено 10 млн 208 тысяч рублей. Для сравнения, если бы вертолёт вылетал сначала за медицинской бригадой, а потом уже на место оказания помощи, то налёт составил бы около 128 часов. Фактически, экономия средств составляет около 30%.

Полученные положительные результаты работы филиала в Печоре подтолкнули Министерство здравоохранения Республики Коми к принятию решения об открытии ещё одного филиала в Ухте. В ТЦМК подчёркивают, что открытие филиалов способствует повышению качества оказания скорой специализированной санитарно-авиационной медицинской помощи населению Коми, позволяет увеличить охват населения отдалённых и труднодоступных районов, сократить время ожидания медицинской помощи, а также способствует снижению смертности и инвалидизации пациентов с острой и неотложной патологией.



Санавиация для жителей труднодоступных районов Югры - единственный шанс получить экстренную помощь

Территория Ханты-Мансийского автономного округа - Югра по площади занимает седьмое место в РФ, а численность населения составляет более 1,6 млн человек. Заведующий отделением экстренной и плановой медицинской помощи "Центра медицины катастроф" Роман Федько подчеркнул, что вся территория округа приравнена к районам Крайнего Севера. Он также напомнил, что президентом РФ на очередном заседании Президиума Госсовета поставлена задача повышения доступности медицинской помощи для населения страны в качестве приоритета в области развития здравоохранения. Однако географические и климатические особенности региона накладывают определённые трудности обеспечения равной доступности при оказании медицинской помощи. Они же определяют безальтернативность и приоритет использования авиационного транспорта: для 90 тысяч человек, проживающих в самых отдалённых населённых пунктах Югры, санитарная авиация является единственной возможностью получения экстренной помощи.

"Вопросы, связанные с медицинской эвакуацией из отдалённых труднодоступных населённых пунктов, возложены на медицину катастроф. Новая современная история санитарной авиации началась с 2006 года, когда Центру медицины катастроф передали отделения экстренной и плановой консультативной медицинской помощи центральных районных больниц, на базе которых организованы филиалы в Сургуте, Нижневартовске, Берёзово и Ханты-Мансийске, - рассказал Р.Федько.

- Основной функциональной единицей является многопрофильная авиамедицинская выездная бригада, которая в зависимости от потребностей комплектуется специалистами различного профиля". Р.Федько подчеркнул, чтобы обеспечить взаимодействие между всеми филиалами, потребовалось изменить организационно-штатную структуру. С 2016 года в Ханты-Мансийском автономном округе заработал Региональный центр экстренной консультативной медицинской помощи и медицинской эвакуации, который собирает информацию со всех клиник и стационаров, после чего распределяет, на каком транспорте будет осуществляться перевозка пациента. В постоянном дежурстве находятся пять бригад, четыре вертолёт Ми-8, один самолёт Cessna Grand Caravan 208B и 10 единиц автомобильного транспорта. Роман Федько отметил, что два Ми-8 оборудованы съёмными медицинскими модулями производства завода "Заречье", однако модули не сертифицированы для использования на данных вертолётах.

Р.Федько сообщил, что объёмы оказания медицинской помощи постепенно растут. В прошлом году осуществлено чуть менее двух тысяч вылетов, а количество пациентов, которым оказана медицинская помощь с использованием авиации, составило 2,5 тысячи человек. "Около 1 тысячи лётных часов мы выполняем на самолёте Cessna Grand Caravan. Мы его начали использовать с 2014 года, когда внедрили проект "Самолётная авиация". Позволила нам это сделать современная аэропортовая инфраструктура и наличие аэродромной инфраструктуры в тех населённых пунктах, где действуют центры оказания специализированной медицинской помощи, - рассказал специалист. - В настоящее время подтверждена эффективность использования этого самолёта в виде сокращения чистого времени медицинской эвакуации в среднем на 30%. Эффективность использования самолётной



авиации выражается не только в скорости прибытия и доставки пациентов, но и в экономической целесообразности. У нас, к сожалению, нет самолёта Pilatus, но для нас он был бы ещё эффективнее".

[\(АвиаПорт\)](#)

Московский авиационный центр имеет уже 29 вертолетных площадок

Двадцать девять посадочных площадок для спасательных вертолетов получил к настоящему моменту Московский авиационный центр, сообщил РИА Новости в среду заместитель директора центра по организации лётной работы Олег Катальшев.

"С момента создания центра мы постоянно развивались для ускорения процесса оказания помощи пострадавшим в ДТП или при тушении пожаров. Для этих целей к 2016 году центр имеет уже 29 посадочных площадок для наших вертолетов", — рассказал он.

Шесть из них расположены при городских клинических больницах, еще одна – на дорожной развязке в районе 35-го километра МКАД.

"Остальные 22 — на территории Новомосковского и Троицкого административных округов Москвы. Это позволяет более оперативно реагировать на вызовы", — уточнил замдиректора.

Государственное учреждение "Московский авиационный центр" было создано в мае 2003 года в целях развития авиационных технологий и обеспечения безопасности жизнедеятельности города. МАЦ, в основном, осуществляет эвакуацию пострадавших с места крупных ДТП.

Вертолеты центра, кроме того, участвуют в тушении техногенных пожаров с использованием специальных авиационных приборов и устройств. При необходимости они привлекаются к воздушной, инженерной, радиационной, химической, бактериологической и пожарной разведке, а также мониторингу окружающей среды.

[\(РИА Новости\)](#)

Техника холдинга «Вертолеты России» спасла деловой центр «Москва-Сити» от пожара во время учений МЧС

Техника производства холдинга «Вертолеты России» приняла участие в показательной части пожарно-тактических учений Главного управления МЧС России по городу Москве, которые прошли сегодня в акватории Москвы-реки в районе Москва-Сити. Два вертолета Ка-32А, принадлежащих Московскому авиационному центру, продемонстрировали свою способность быстро и эффективно тушить пожары в самых сложных условиях.

Согласно легенде учений, из-за скачка напряжения загорелся торгово-пешеходный мост Багратион возле делового центра Москва-Сити.

Для ликвидации возгорания были задействованы два вертолета типа Ка-32 производства холдинга «Вертолеты России», оборудованные самыми современными системами для борьбы с пожарами

типа Vambi-Bucket и Simplex, а также водяными пушками для горизонтального пожаротушения. Забор и сброс 3200 л воды в режиме висения вертолет Ка-32 осуществляет всего за 1,5 минуты. Выполненные по соосной схеме вертолеты типа Ка-32 благодаря своим конструктивным особенностям, обеспечивающим им высокую точность висения и маневренность, незаменимы при ликвидации возгораний в условиях плотной городской застройки.

«На сегодняшний день разные модификации вертолета Ка-32 эксплуатируются во многих странах мира, в том числе и в ряде стран Западной Европы, - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. - Эти вертолеты прекрасно справляются с задачами, которые на них возложены. Ка-32 одинаково показывает свою эффективность как при ликвидации возгораний на последних этажах небоскребов в мегаполисах, так и при тушении лесных пожаров от Алтая до Пиренейского полуострова. Такая универсальность делает Ка-32 одним из лучших противопожарных вертолетов в мире».



Следует отметить, что вертолеты Ка-32А, принадлежащие Московскому авиационному центру, были задействованы в реальной операции пожаротушения в 2012 году. Тогда вертолетная техника ликвидировала пожар, возникший на 67 этаже одной из строящихся башен делового центра Москва-Сити.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» рассматривают возможность применения виртуальных рабочих мест

В рамках проведения ИТ-конференции «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР-2016) специалисты холдинга «Вертолеты России» ознакомились с демонстрационными отечественными решениями по виртуализации серверов и рабочих станций конструкторов и инженеров, представленных Казанским «ИТ-парком» - потенциальная площадка для размещения вычислительных ресурсов ГК «Ростех», организованная в сотрудничестве с «РТ-Информ». Об этом сообщает пресс-служба холдинга.



На конференции ЦИПР-2016 специалистам холдинга «Вертолеты России» была представлена демонстрация решения, показывающая возможность защищенного удаленного подключения к виртуальным рабочим столам конструкторов и инженеров.

Использование технологий виртуализации с размещением серверов в дата-центре позволяет повысить скорость разработки изделий несколькими территориально распределенными проектными командами за счет одновременного использования единой информационной базы, централизованных лицензий, оперативного и безопасного доступа к технологической информации основных и вспомогательных предприятий.

Проект размещения информационных систем Госкорпорации Ростех в ИТ-парке реализуется «РТ-Информ» (инфраструктурное, 100% дочернее Общество Госкорпорации «Ростех»). Используя ресурсы новой площадки, компания планирует покрывать возникающие потребности холдинговых компаний и предприятий в ИТ-сервисах. Для оказания услуг планируется использовать ПО и серверное оборудование отечественного производства.

«Демонстрация решения показала, что технология рабочая, а ее использование на практике позволяет отказаться от закупки и обновлений дорогостоящих рабочих станций конструкторов и эффективно использовать централизованные вычислительные мощности. Один и тот же вычислительный комплекс может распределять имеющиеся ресурсы как для бизнес задач, так и для инженерных вычислений, – отметил директор по информационным технологиям холдинга «Вертолеты России» Михаил Носов.

Высокая эффективность использования вычислительных мощностей достигается за счет круглосуточного использования серверов предприятиями из разных часовых часов. А отказ от зарубежного программного обеспечения снижает технологические риски и финансовые затраты.

[\(Aviation Explorer\)](#)

Томские власти продают купленный для авиалесоохраны вертолет Robinson

Томские власти планируют продать вертолет Robinson, патрулировавший леса во время пожаров, так как не нашлось предприятия-подрядчика, которое бы обслуживало и эксплуатировало воздушное судно, сообщил во вторник РИА Томск замначальника облдепартамента лесного хозяйства Игорь Янко.

Ранее сообщалось, что впервые Robinson был использован для мониторинга и тушения пожаров весной 2015 года. Он находился в пользовании у авиапредприятия "Ельцовка", патрулировавшего томские леса. Техника была приобретена на средства областного бюджета. По данным Янко, вертолет обошелся более чем в 20 миллионов рублей.

"Томская авиабаза отказалась от права оперативного управления, передан он (вертолет) в департамент по управлению государственной собственностью для последующей его продажи. <...> Стоимость имущества будет определять департамент госсобственности, доход от продажи поступит в областной бюджет", – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что вертолет – четырехместный, на его борту могут находиться пилот и три пассажира.



"С точки зрения организации мониторинга и тактики пожаротушения вертолет показал себя очень эффективно. Но вертолет необходимо обслуживать, и ежегодно авиакомпании брали в аренду вертолет для обслуживания и проведения мониторинга. Но (на торги) никто не вышел, экономическая ситуация такая", – уточнил Янко.

По его словам, в настоящее время в области работают две авиакомпании, эксплуатирующие два самолета АН-2, которые позволяют вести мониторинг обстановки в лесах и доставлять людей к месту пожара. "Закрываем почти всю область", – отметил собеседник агентства.

[\(РИА Томск\)](#)

В Балашихе прошел «Вертолет-2016»

Новостной сайт Балашихи сообщает, что на территории нашего населенного пункта прошли соревнования асов вертолетного спорта. Данное мероприятие состоялось в рамках ежегодного проводимого фестиваля «Вертолет-2016». Соревновались асы вертолетного полета на аэродроме в Черном (Балашиха). Стоит отметить, что мероприятие состоялось накануне большого праздника - Дня России. Непосредственное участие в соревнованиях приняли как любители-энтузиасты, так и самые настоящие чемпионы вертолетного спорта, являющиеся гордостью отечественной авиации.

Стоит заметить, что соревнование прошло среди 8-ми экипажей, которые приехали как из Москвы и Московской области, так и из Сызрани и Саратова. Экипажи пилотировали вертолеты различных модификаций - Robinson-22, Ми-2, а также Robinson-44. Организаторами данных состязаний стала Международная академия вертолетного спорта, а также сотрудники завода МАРЗ, на территории которого все и происходило. Центральным моментом праздника стали соревнования по вертолетному слалому. Именно вертолетный слалом и является на сегодняшний день основной соревновательной дисциплиной. Соревнование привлекло большое количество зрителей, ведь фигуры которые показывали асы увидеть в повседневной жизни практически нереально.

В частности среди конкурсных задач особой сложностью отличалось задание, в котором надо было наполнить ведро прикрепленной к фалу водой и после этого пронести его через хаотично установленные ворота при этом не разлив воду. Задача была усложнена тем, что сделать все это нужно было за максимально короткое время. После того как задание было выполнено участники соревнований должны были установить ведро в круглое отверстие проделанное в столе. Диаметр отверстия составлял всего 30 сантиметров.

[\(Городской сайт - Балашиха\)](#)

«Ростех» продал 25% акций «Вертолетов России» на ПМЭФ

Госкорпорация "Ростех" на ПМЭФ подписала соглашение о продаже до 25% компании "Вертолеты России" Российскому фонду прямых инвестиций (РФПИ) и ближневосточным инвестфондам; сумма сделки составит до 600 миллионов долларов, передает корреспондент РИА Новости с церемонии подписания.



"Механизм сделки подразумевает продажу "Ростехом" пакета акций холдинга "Вертолеты России" Российскому фонду прямых инвестиций, а также подписку РФПИ на новые акции, выпущенные "Вертолетами России". Таким образом, речь идет о продаже "Ростехом" части существующего пакета акций и об увеличении уставного капитала холдинга, что позволит сконцентрировать значительный объем средств внутри "Вертолетов России", - говорится в сообщении Ростеха.

Предполагается, что по итогам сделки консорциуму РФПИ и ближневосточных фондов будет принадлежать до 25% акционерного капитала холдинга.

"Холдинг "Вертолеты России" за последние годы серьезно нарастил портфель заказов, были выпущены новые образцы техники и модификации существующей. Холдинг находится сегодня в достаточно "зрелом" состоянии, успешно конкурируя на глобальном рынке с мировыми лидерами", - передает пресс-служба слова гендиректора "Ростеха" Сергея Чемезова.

"Дальнейшее эффективное развитие холдинга теперь возможно либо за счет технологического партнерства, либо за счет привлечения портфельных инвесторов, которые, помимо прямых финансовых вливаний, предоставят "Вертолетам России" возможности выйти на новые рынки и закрепиться на них. Стоимость сделки может составить до 600 миллионов долларов", - сообщил Чемезов.

Выводя "Вертолеты России" на уровень стратегического сотрудничества с ближневосточным регионом, "Ростех" открывает для холдинга новые возможности в части послепродажного обслуживания и ремонта вертолетной техники, которое является для "Вертолетов России" в настоящее время одним из приоритетных направлений работы, отмечает "Ростех".

"Мы верим, что инвестиции РФПИ и партнеров позволят "Вертолетам России" ускорить реализацию своей инвестиционной программы, сократить долг и укрепить позиции на международном рынке, как в части роста продаж вертолетной техники, так и в сфере наиболее маржинального послепродажного обслуживания и сервиса", - прокомментировал, в свою очередь, гендиректор РФПИ Кирилл Дмитриев. ([РИА Новости](#))

«Ростех» привлек пул инвесторов для холдинга «Вертолеты России»

Госкорпорация Ростех объявила о подписании соглашения об основных условиях инвестирования в холдинг «Вертолеты России». Потенциальными инвесторами выступит Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и пул инвестиционных фондов с Ближнего Востока. Предполагается, что по итогу сделки консорциуму РФПИ и ближневосточных фондов будет принадлежать до 25% акционерного капитала холдинга.



Планируемая сделка позволит привлечь дополнительные инвестиции, необходимые для реализации стратегии и бизнес-плана холдинга «Вертолеты России», включая разработку новых типов вертолетов и выход на новые рынки.

Механизм сделки подразумевает продажу Госкорпорацией Ростех пакета акций холдинга «Вертолёты России» Российскому фонду прямых инвестиций, а также подписку РФПИ на новые акции, выпущенные «Вертолетами России». Таким образом, речь идёт о продаже Ростехом части существующего пакета акций и об увеличении уставного капитала холдинга, что позволит сконцентрировать значительный объем средств внутри «Вертолетов России».

«Холдинг «Вертолеты России» за последние годы серьезно нарастил портфель заказов, были выпущены абсолютно новые образцы техники и модификации существующей, холдинг находится сегодня в достаточно «зрелом» состоянии, успешно конкурируя на глобальном рынке с мировыми лидерами, – заявил генеральный директор Госкорпорации Ростех **Сергей Чemezov**. – Дальнейшее эффективное развитие холдинга теперь возможно либо за счет технологического партнерства, либо за счет привлечения портфельных инвесторов, которые помимо прямых финансовых вливаний предоставят «Вертолетам России» возможности выйти на новые рынки и закрепиться на них. Стоимость сделки может составить до 600 млн долларов».

Выводя «Вертолеты России» на уровень стратегического сотрудничества с ближневосточным регионом, Ростех открывает для холдинга новые возможности в части послепродажного обслуживания и ремонта вертолетной техники, которое является для «Вертолетов России» в настоящее время одним из приоритетных направлений работы. Холдинг получит возможность развернуть сеть сервисных центров для оказания полного спектра услуг для всех продаваемых типов вертолетов на территории стран региона. Это позволит получить дополнительную прибыль и нарастит стоимость актива.



«Холдинг «Вертолеты России» входит в мировую элиту вертолетостроения и занимает лидирующие позиции в целом ряде наиболее быстрорастущих сегментов, выпуская лучшую продукцию как гражданского, так и военного назначения. Компания является ярким примером успешной технологической конкуренции российского производителя на мировых рынках, помогая России оставаться одним из глобальных лидеров в авиационной и оборонной индустриях. Мы верим, что инвестиции РФПИ и партнеров позволят «Вертолетам России» ускорить реализацию своей инвестиционной программы, сократить долг и укрепить позиции на международном рынке, как в части роста продаж вертолетной техники, так и в сфере наиболее маржинального послепродажного обслуживания и сервиса», – отметил генеральный директор Российского фонда прямых инвестиций **Кирилл Дмитриев**.

«Сделка с РФПИ и ближневосточными инвестфондами обеспечит не только финансовые инвестиции в актив, но и позволят Госкорпорации Ростех и холдингу «Вертолёт России» расширять и укреплять свои позиции, как на традиционных, так и новых рынках Ближнего Востока. Наши вертолеты традиционно пользуются высоким спросом в ближневосточных странах благодаря высоким техническим характеристикам и широким возможностям эксплуатации в сложных погодных условиях и труднодоступных районах», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» **Александр Михеев**.

Ближний Восток является для Ростеха ключевым экспортным регионом, обладая значительной покупательской способностью со стороны государственных структур и бизнеса. При этом, рынок Ближнего Востока далек от насыщения и активно развивается.

[\(Вертолеты России\)](#)

Путин позитивно оценивает совместные инвестиции РФПИ и ближневосточных компаний в холдинг «Вертолеты России»

Инвестиции Российского фонда прямых инвестиций совместно с ближневосточными инвесторами поспособствует улучшению позиций российских компаний на международных рынках, считает президент РФ Владимир Путин.

"Инвестиции РФПИ совместно с коллегами из Ближнего Востока в холдинг "Вертолеты России" будут способствовать улучшению присутствия наших компаний на международных рынках", - сказал он на встрече с членами международного экспертного совета РФПИ и представителями международного инвестиционного сообщества в четверг.

В.Путин также отметил участие РФПИ в программах импортозамещения.

"Например, совместно с коллегами из Таиланда фонд вложил средства в комплекс птицефабрик в Ленинградской области, в рамках строительства в другой российской области крупнейшего в России молочного комбината вкладывается миллиард долларов", - сказал президент РФ.



Он подчеркнул, что эти проекты служат хорошим примером того, как вместе с капиталами в Россию приходят и необходимые компетенции.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Мантуров: «Вертолеты России» выплатят дивиденды за 2015 и 2016 годы

Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров ожидает, что холдинг "Вертолеты России" будет выплачивать дивиденды по итогам 2015 и 2016 годов.

"С учетом политики "Вертолетов России", последние четыре года ежегодно компания выплачивает дивиденды. И мы исходим из того, что эта практика продолжится и на будущий период, по результатам 2016 года. А в 2016 году - по результатам 2015 года", - сказал министр журналистам.

"Вертолеты России" выплатили дивиденды за 9 месяцев 2015 года по всем размещенным акциям в размере 36,05 копейки за бумагу. В начале июня совет директоров холдинга рекомендовал не выплачивать дополнительные дивиденды за 2015 год. По итогам 2014 года "Вертолеты России" снизили дивиденды на 26% - до 7,56 рубля на акцию (в общей сложности - 722,932 миллиона рублей).

Чистая прибыль "Вертолетов России" по МСФО в 2015 году выросла вдвое и составила 42,2 миллиарда рублей. Чистый убыток холдинга по РСБУ в первом квартале 2016 года вырос до 3,884 миллиарда рублей с 588,57 миллиона рублей за аналогичный период прошлого года.

[\(РИА Новости\)](#)

Мантуров не исключает дальнейшей продажи акций «Вертолетов России» частным инвесторам

Министр промышленности и торговли Денис Мантуров не исключает дальнейшей продажи акций "Вертолетов России", доведения доли частных инвесторов до 49%.

"Это может быть (дальнейшая продажа акций "Вертолетов России" - прим. ред), но у нас есть определенные ограничения (для иностранных инвесторов). Если это будут российские инвесторы, то у нас есть согласованное решение - до 49% в целом иметь помимо "Ростеха" других акционеров", - сказал он журналистам.

[\(ТАСС\)](#)

Глава «Вертолетов России» прогнозирует скачок экспорта гражданских вертолетов через 3 года

Через 2-3 года в произойдет значительный скачок показателей экспорта вертолетов гражданской авиации. Такое мнение высказал гендиректор "Вертолетов России" Александр Михеев, выступая в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

"Через 2-3 года произойдет достаточно серьезный рывок по поставкам гражданских вертолетов. Сегодня падение, завтра, безусловно, рост, который будет сформулирован отложенным спросом", - отметил Михеев.



Он добавил, что компания должна быть к этому готова. "Соответствующей подготовительной работой мы сегодня занимаемся", - сказал гендиректор. В качестве основных заказчиков он назвал Китай, Индию, страны постсоветского пространства.

По словам Михеева, "Вертолеты России" отводят гражданской авиации до 30% от общего объема производства в год. "У нас стратегия развития до 2020 года предусматривает до 400 вертолетов в год, но, учитывая сегодняшние экономические факторы, думаю, мы где-то 280 можем делать. У нас 55% - это экспортные поставки", - заключил глава компании.

Петербургский международный экономический форум - наиболее значимая ежегодная экономическая конференция в РФ. Ключевыми темами для дискуссий на нынешнем форуме являются новая экономическая реальность и поиск новых источников роста.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

100 вертолетов Airbus Helicopters H135 будет произведено в КНР

Airbus Helicopters и консорциум китайских компаний China Aviation Supplies Holding Company (CAS), Qingdao United General Aviation Industrial Development Company (Qingdao United) и CITIC Offshore Helicopter Co. Ltd (СОНС) подписали крупный контракт на поставку 100 вертолетов H135 китайской стороне. Подписанию соглашения предшествовал "мягкий" контракт, заключенный в прошлом году. Консорциум китайских компаний будет способствовать организации производства вертолетов H135 на заводе Sino-German Ecorpark в городе Циндао, провинция Шаньдун.

Контракт был подписан в присутствии канцлера Германии Ангелы Меркель и китайского премьера Ли Кэцзяна. Сделка оценена в \$700 млн., а поставки продлятся в течение 10 лет.

По озвученным планам, на базе Sino-German Ecorpark будет создан центр окончательной сборки вертолетов, офис продаж, большой сервисный центр и центр подготовки авиационных специалистов. Ожидается, что производство будет запущено в 2018 году.

Планируется, что 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, сейчас доля рынка Airbus Helicopters в Китае составляет порядка 40%.



Одной из самых популярных моделей двухдвигательных вертолетов в КНР является именно H135. Компания Airbus Helicopters поставила около 1200 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.

Производство вертолета H135 также будет организовано в России на Уральском заводе гражданской авиации, где тот же 10-летний срок планируется выпустить около 160 машин.

[\(АВИ\)](#)

Клиенты Uber в Сан-Паулу смогут воспользоваться вертолетом в качестве такси

Международный сервис заказа такси Uber в понедельник запустил в Бразилии пилотный проект, в рамках которого клиентам предлагается заказать вертолет для перемещения по штату Сан-Паулу. Как сообщила газета Globo, данная услуга будет доступна в течение месяца.

По окончании этого срока руководство Uber проанализирует популярность нового сервиса, получившего название UberCopter. В зависимости от уровня потребительского спроса будет принято решение о будущем проекта. В настоящий момент такси-вертолет можно заказать в пяти точках, расположенных в пределах города Сан-Паулу, а также в пяти аэропортах одноименного штата, четыре из которых находятся в непосредственной близости от мегаполиса, а пятый - возле населенного пункта Кампинас.

Поскольку у Uber нет собственного авиапарка, для перевозки пассажиров будут использоваться вертолеты компаний AirJet, Helimarte и UniAir. Первым клиентам будут предоставлены скидки: так, при заказе перелета до 16 июня стоимость 12-минутной поездки из центра города в международный аэропорт Гуарульос составит 271 реал (около \$77) с человека. Пассажиру разрешается брать с собой на борт не более одного места багажа весом до 25 кг и одного места ручной клади весом до 5 кг. Город Сан-Паулу, население которого составляет около 12 млн человек, является крупнейшим в Бразилии. Ежедневно в часы пик на главных автомагистралях этого мегаполиса образуются



многокилометровые автомобильные пробки. По подсчетам Федерации промышленности Рио-де-Жанейро, только в 2013 году из-за транспортных проблем в Сан-Паулу было потеряно 69,4 млрд бразильских реалов (\$31,5 млрд по обменному курсу, который действовал в тот период) против 29 млрд реалов в Рио-де-Жанейро - другом бразильском городе, известном масштабными заторами на дорогах.

Uber - онлайн-сервис автомобильных перевозок, позволяющий пользователям через приложение на мобильном телефоне воспользоваться услугами водителей частных автомобилей. Компания со штаб-квартирой в Сан-Франциско была основана в 2009 году. Сейчас Uber действует в 58 странах, более чем в 300 городах мира.

[\(ТАСС\)](#)

«Алмаз-Антей» и «Вертолеты России» интересуются работой в Гвинее

"Алмаз-Антей", "Вертолеты России", "Тяжпромэкспорт", "Тракторные заводы" и другие российские компании проявляют интерес к работе в Гвинее, рассказал журналистам помощник президента РФ Юрий Ушаков.

"Интерес к работе в Гвинее проявляют "Алмаз-Антей", "Вертолеты России", "Тяжпромэкспорт", "Силовые машины", "Тракторные заводы" и "Росэлектроника", — сказал Ушаков в преддверии встречи президента РФ с главой Гвинеи на полях ПМЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

Афганистан проявил интерес к ремонту вертолётов и военной техники в Белоруссии

Афганистан заинтересован в ремонте вертолётов и другой военной техники в Белоруссии. Об этом, как передаёт агентство БЕЛТА, заявил 14 июня вице-спикер Сената Афганистана Фархад Гулям Сахи на встрече с зампредела Палаты представителей Национального собрания Белоруссии Виктором Гуминским.

«Цель поездки делегации Афганистана — обсуждение планов по ремонту нескольких наших вертолётов и другой военной техники», — цитирует БЕЛТА вице-спикера афганского Сената.

Во встрече в Минске также принимали участие директор департамента по материально-техническому обеспечению и ремонту ВВС Минобороны Афганистана Абдул Шафи Нури, белорусские и афганские парламентарии, представители внешнеполитических ведомств двух стран, сообщает БЕЛТА.

[\(Евразия Daily\)](#)

Кабул запросил у Москвы поставку военных вертолётов

Афганистан направил официальный запрос России с просьбой поставить им военные вертолеты, запчасти для них, а также оружие, заявил замглавы МИД Афганистана по политическим вопросам Хекмат Карзай.

"Мы направили официальный запрос в Совет безопасности РФ, в котором мы указали, что нам необходимо: в частности, это вертолеты и запчасти для них. Также нам необходимо вооружение", -

сказал Х.Карзай, отвечая на вопрос "Интерфакса" о том, на какую военную помощь рассчитывает Афганистан от Москвы и в каких видах вооружений он заинтересован.

По его информации, Кабул и Москва около месяца назад подписали соглашение о военно-техническом сотрудничестве.

[\(ИНТЕРФАКС-АВН\)](#)

Россия и Китай поделят права на новый вертолёт не по-братски

Москва и Пекин продолжают заключать контракты в авиационной сфере. Кроме соглашения по дальнемагистральному самолёту, в июне планируется подписать ещё одно — о совместной разработке перспективного тяжелого вертолёта (ПТВ).

Хотя при изготовлении винтокрылого гиганта и будут использованы российские разработки и часть деталей (остальные будут предоставлены китайцами), его едва ли можно назвать нашим "соотечественником". Как выяснил Лайф, эксклюзивные права на его производство будут только у китайцев, тогда как у России останутся права только на свою интеллектуальную собственность.



К созданию вертолёта Advanced Heavy Lift (AHL) стороны шли очень долго. Ведь в менталитете обоих народов неспешность — одно из отличительных качеств. Русские перед быстрой ездой долго запрягают, а китайцы долго всё обдумывают и готовят такой же стремительный прыжок в технологическое будущее. Первые разговоры о том, что Пекин хотел бы получить собственного гиганта на базе российского Ми-26Т, начались ещё в 90-е, рассказывает Лайфу осведомлённый источник в Минпромторге.

Только к началу 2010-го стороны начали обсуждать технические требования к будущей технике. В мае 2015 года было подписано рамочное соглашение между "Вертолётами России" и Корпорацией авиационной промышленности Китая (AVIC). Генеральный контракт пока прорабатывается сторонами, уточнил собеседник.



Как выяснилось позднее, России вертолёт не нужен, его рынок — это Китай и другие государства, как говорил в конце апреля директор по международному сотрудничеству и региональной политике "Ростеха" Виктор Кладов.

"Проект абсолютно коммерческий, для "Вертолётов России", курирующих российскую зону ответственности, это неплохой способ заработать на экспорте своих технологий в Китай, где будет собираться вертолёт"

— Источник Лайфа в правительстве РФ

Впрочем, ирония судьбы заключается в том, что даже если Россия и захочет, она не сможет воспроизвести вертолёт на своей территории. По данным источника в Минпромторге, в предварительном проекте соглашения за нашей страной сохраняются права только на свою часть разработок, то есть на те детали, которые были созданы до начала проектных работ исключительно российской стороной.

— Права на интеллектуальную собственность, созданную китайской стороной в рамках реализации ПТВ, будут принадлежать Пекину, а права на интеллектуальную собственность, созданную российской стороной, будут принадлежать обеим странам в равных долях, — говорит он.

Китай при этом получит права, по сути, на весь вертолёт — его "интеллектуальной собственностью" будут считаться как свои, так и российские разработки, за исключением тех, что Россия сделала ещё до этого проекта.

Вертолёт будет собираться на китайской территории. Местный партнёр "Вертолётов России", государственная Avicopter (подразделение AVIC), берёт на себя проектирование, постройку опытных образцов, испытания, сертификацию, серийное производство и продвижение вертолёта, говорит знакомый с соглашением чиновник.

С китайской стороны также поступит вся основная бортовая электроника и части кабины, а российская займётся тонкостями аэродинамики машины, трансмиссией и противообледенительной системой, говорил в конце сентября прошлого года заместитель главного инженера AVIC Хуан Чуаньюэ. В "Вертолётах России" не смогли пояснить, какие из деталей будут разработаны специально под проект, вопросы "производственного характера" будут обсуждаться после подписания генерального соглашения, говорит их представитель.

Очевидно, что собрать вертолёт собственными силами Россия при таких условиях не сможет — для полного комплекта не хватает систем управления, навигации и транспортировки грузов, на которые у нашей страны не будет прав, рассуждает высокопоставленный менеджер из "Вертолётов России". С другой стороны, технологии можно взять от уже разработанных, смежных по оснастке российских моделей, к примеру, того же Ми-26.

— Что касается перехода авторских прав России в совместное пользование, это вполне разумно. Тем более за хорошие деньги. Если оно, конечно, и вправду того стоит, — говорит менеджер.



Сколько Россия потенциально может получить за свои разработки, ему неизвестно. В соглашении, говорит источник в Минпромторге, прописывается, что Москве заплатят как за разработку технологий, так и за каждую отдельную деталь, поставленную при начале серийного производства вертолёта. Под последние будут заключены отдельные контракты.

По его оценке, ориентировочная стоимость готовой машины может быть в районе \$25-30 млн, в зависимости от используемых запчастей. Примерно на \$10 млн дороже, чем Ми-26.

— Китай намерен создать вертолёт грузоподъёмностью порядка 12-14 тонн, то есть промежуточный вариант между средним и тяжёлым классом. Это машина для китайского рынка. Для российского рынка она не нужна, так как у нас универсальные вертолёты семейства Ми-17 перекрывают все необходимые потребности, а для сверхтяжёлых грузов применяется модернизированный Ми-26. Промежуточный вариант нам неинтересен. Поэтому мы работаем здесь для китайцев по их техзаданию, — пояснил Кладов из "Ростеха".

По данным китайской стороны, расчётная масса АНЛ будет составлять 38 тонн, максимальная грузоподъёмность — 300 км/ч, дальность полёта — 630 км, а высота — 5,7 тыс. метров. Для сравнения, самый грузоподъёмный вертолёт в мире — Ми-26Т — может подниматься на 4,6 тыс. метров. В ходе разработки вертолёта планировалось использовать двигатели компании "Мотор Сич", но украинцы опровергли участие в проекте.

В феврале 2016 года заместитель гендиректора "Вертолётов России" Александр Щербинин сообщил, что вопрос с двигателем "прорабатывается". По оценкам главы "Ростеха" Сергея Чемезова, создавать двигатель могут "два-три года".

Сейчас проект финального соглашения проходит согласование с несколькими ведомствами, в том числе с Минэкономразвития и подконтрольным ему Роспатентом, который пока не успел детально рассмотреть соглашение. Заместитель руководителя ведомства Михаил Жамойдик через пресс-службу сообщил Лайфу, что документ только пришёл и его изучают.

— Предварительно можно отметить, что предлагаемый порядок распределения прав на интеллектуальную собственность в целом не противоречит положениям Протокола между Правительствами наших стран о принципах охраны и распределения прав на интеллектуальную собственность, подписанного 25 февраля 1999 года (проект Соглашения как раз ссылается на этот протокол), — считает чиновник Роспатента.

С правовой точки зрения здесь нет каких-либо противоречий, соглашается генеральный директор компании "Ваш Патент", патентный поверенный Анна Григорьева, здесь скорее стоит вопрос коммерческой обоснованности такого соглашения.

Однако, добавляет она, из условий соглашения неясно, кому юридически будут принадлежать права на сам вертолёт. Соглашение является "рамочным", детали его реализации могут сильно отличаться от конкретных формулировок в итоговом контракте, замечает Руководитель патентной практики юридической компании "Патентус", патентный поверенный Алексей Михайлов.



— Судя по всему, подразумевается, что практически все разработки осуществляет российская сторона, при этом китайская на основе готовых разработок осуществляет незначительную адаптацию и доводку. Причём основной массив интеллектуальной собственности российской стороны передаётся в совместную с китайской стороной собственность, в то время как права на адаптацию и доводку будут принадлежать только китайской стороне. Это означает, что по завершении разработки Пекин сможет изготавливать и поставлять вертолёты независимо от воли Москвы, в то время как российская сторона — нет. Для изготовления и продажи вертолётов ей придется получать лицензии у Китая либо обходить его патенты (но это уже будет другой вертолёт), — считает Михайлов.

Вертолёт должен впервые подняться в воздух в 2020 году, говорил глава AVIC Линь Цзомина. По данным "Вертолётов России", сертификат на AHL ожидается лишь к 2025 году. По оценкам китайской стороны, в ближайшие 30 лет Пекину понадобится не менее 200 AHL, к примеру, местному МЧС. По оценкам AVIC, мировой спрос на такие машины составляет около 2 тыс. единиц, это около 25% рынка машин этого класса (по размерам создаваемый вертолёт меньше, чем российский Ми-26Т, но больше американского CH-47F Chinook).

LIFE.ru

Новости аэрокосмической промышленности

«Вертолеты России» изготовили первый комплект хвостового оперения для нового Як-152

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) изготовил первый опытный комплект хвостового оперения новейшего российского легкого учебно-тренировочного самолета Як-152. Проект реализуется в кооперации с корпорацией "Иркут" (входит в ОАК), которая в настоящее время ведет строительство четырех опытных образцов перспективного самолета на Иркутском авиационном заводе.

В состав хвостового оперения самолета Як-152 входят более 250 деталей, которые изготавливаются на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) холдинга "Вертолеты России". Для этого на предприятии был развернут практически полный цикл изготовления комплектующих, а на агрегаты для самолета специалисты У-УАЗ разработали трехмерные электронные модели электронных чертежей. С целью достижения высокой эффективности работы монтаж сборочной оснастки производился с помощью лазерного трекера.

До конца июля 2016 года У-УАЗ планирует изготовить и сдать еще три опытных комплекта хвостового оперения учебно-тренировочного самолета Як-152. Один комплект будет установлен на летный образец, остальные два будут использоваться для статических и ресурсных испытаний. По результатам испытаний, возможно, произойдут изменения в конструкции.

"Многолетнее сотрудничество с корпорацией "Иркут" имеет для У-УАЗ стратегическое значение и способствует повышению уровня технологической компетенции персонала предприятия, а также создает условия для сохранения самолетных технологий. Кооперация с ИАЗ по выпуску хвостового



оперения Як-152 обеспечивает нашему предприятию дополнительную загрузку и в целом способствует повышению обороноспособности страны", - заявил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Стоит отметить, что в рамках кооперации с корпорацией "Иркут" У-УАЗ с 2009 года производит хвостовое оперение для учебно-боевого самолета Як-130. За годы сотрудничества на предприятии было собрано более 100 комплектов. В настоящее время идут переговоры по следующему заказу.

[\(Вертолеты России\)](#)

Россия уверенно представлена на мировой выставке вооружений «Eurosatory-2016»

12 оборонных предприятий России участвуют в ведущей мировой ярмарке вооружения сухопутных войск Eurosatory 2016, проходящей в Париже 13-17 июня.

И это несмотря на введенные санкции против "оборонки" России. Участниками мероприятия стали 1500 оборонных компаний из 57 стран. "Рособоронэкспорт", "Калашников", "Военно-промышленная компания", корпорацию "Проект-Техника", холдинг "Швабе" и научно-производственное объединение "Сплав" представляют новейшие и известные разработки. В том числе представлены боевые танки Т-90 и Т-90МС, бронетранспортеры БТР-82А, реактивные системы залпового огня "Смерч", зенитные ракетные комплексы "Панцирь-S1", "Бук-М2Э", "Тор-М2КМ", боевые машины пехоты БМП-3, полицейские машины СПМ-2 ГАЗ-233136, вертолеты Ка-52 и Ми-28НЭ и многое другое.

Eurosatory считается одной из главных мировых выставок в области технологий наземной и противовоздушной обороны. Участники и посетители экспозиции представляют все секторы безопасности, запускают новые продукты и повышают узнаваемость бренда за рубежом, обзаводятся деловыми контактами, отслеживают актуальные направления развития отрасли, обсуждают общие проблемы и достижения. Кроме традиционной продукции военного назначения, в этом году акцент сделан на беспилотники и кибербезопасность.

Аудитория выставки – это производители военной техники, наземного и воздушного транспорта, оборудования и снаряжения военных, спецподразделений, работников спасательных служб; руководители ведомств обороны и внутренней безопасности, правительственные делегации. В этом году наблюдается повышенный интерес к выставке со стороны стран Азии, но сократилось участие компаний Европы и США.

[\(PolitRussia.com\)](#)

Холдинг «Швабе» планирует увеличить долю гражданской продукции до 70% к 2025 году

Планы холдинга «Швабе» по увеличению доли гражданской продукции до 50% к 2025 году могут быть пересмотрены в сторону увеличения, сказал RNS на выставке вооружений Eurosatory 2016 в Париже замгендиректора «Швабе» по внешнеэкономической деятельности Дмитрий Жидков.



«Сейчас обсуждается обновленная стратегия развития холдинга до 2025 года. В частности, разговор идет о том, чтобы долю гражданской продукции к этому сроку увеличить не до 50%, как планировалось, а до 70%», — сказал Жидков.

По его словам, сейчас проводятся расчеты, стратегическая аналитика по обоснованию целевых показателей.

Он отметил, что «Швабе» в последние годы, наряду с традиционной военной продукцией, активно развивал гражданскую тематику. В частности, осваивал производство медтехники — оборудования для перинатальных центров, анализаторы крови, аппараты искусственного дыхания. Кроме того, холдинг является поставщиком светодиодного оборудования, используемого в светофорах, системах городского освещения, а также систем безопасности и видеонаблюдения.

В части продукции военного назначения «Швабе» является интегратором оптико-локационного комплекса истребителя 5-го поколения Т-50. Бортовое оборудование, в том числе системы оптического наблюдения «Швабе» устанавливается на военные вертолеты.

[\(Rambler News Service\)](#)

ГСС расширяет партнерскую сеть послепродажного обслуживания SSJ 100

«Волга-Днепр Техникс Москва» (ВДТМ, входит в подгруппу «Волга-Днепр Техникс» группы компаний «Волга-Днепр»), получила сертификат организации технического обслуживания воздушных судов (ВС) Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100) в соответствии с требованиями Федеральных Авиационных Правил №285. Об этом сообщает пресс-служба ГСС.

В Международном аэропорту "Шереметьево" ВДТМ будет оказывать услуги по линейному техническому обслуживанию (ТО), выполнять работы по ремонту компонентов конструкции планера ВС и по неразрушающему контролю SSJ 100. В планах компании – получение разрешения на базовое ТО SSJ 100 и открытие линейных станций.

Евгений Кочетов, генеральный директор «Волга-Днепр Техникс Москва»: «В последнее время в мире наблюдается тенденция увеличения количества SSJ 100, в том числе в аэропортах Европы, Азии и Южной Америки. В нашей стране также все больше авиакомпаний пополняет флот воздушными судами российского производства. Получение сертификата на линейное обслуживание SSJ 100 для нас является стратегическим шагом. «Волга-Днепр Техникс Москва» приложит необходимые силы и ресурсы для оказания качественных услуг и будет активно участвовать в совершенствовании и развитии SSJ 100».

Илья Тарасенко, президент АО «Гражданские самолеты Сухого»: «Повышение уровня сервиса – одна из наших приоритетных целей. Мы расширяем номенклатуру и количество запасных частей на складах, оптимизируем сроки выполнения техобслуживания и развиваем партнёрскую сеть. Сегодня SSJ 100 могут обслуживать 8 компаний, включая «Волга-Днепр Техникс Москва», и мы планируем дальнейшее расширение сети обслуживающих центров как в России, так и за рубежом».



«Волга-Днепр Техникс Москва» обладает действующими одобрениями в соответствии с требованиями: EASA Part-145, EASA Part-147, Bermuda OTAR-145, OTAR-39 Subpart F, ФАВТ. Компания также имеет право обслуживания авиационной техники типа ВС типа B737 NG, B737CL, B747-200/300/400/8, A320 Family.

[\(Aviation Explorer\)](#)

«Ростех» нашел деньги в ОАЭ

Спустя три года после объявления планов приватизации доли в холдинге "Вертолеты России" владелец компании "Ростех" определился с ключевым инвестором. По данным "Ъ", им станет консорциум Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и ближневосточных инвесторов, который выкупит до 25% акций за "несколько сотен миллионов долларов". До этого наиболее известным партнером РФПИ в этом регионе являлся фонд Mubadala из ОАЭ, а в марте глава "Ростеха" Сергей Чемезов говорил о переговорах с этим фондом по продаже блокпакета в "Вертолетах России".

Сегодня в рамках Петербургского международного экономического форума "Ростех" подпишет соглашение об основных условиях инвестирования в холдинг "Вертолеты России", рассказал "Ъ" источник, знакомый с ситуацией. "Потенциальными инвесторами выступают РФПИ и инвестфонды Ближнего Востока", - пояснил он. По словам собеседника "Ъ", по итогам сделки консорциуму будет принадлежать до 25% акционерного капитала холдинга, а сумма сделки может составить "несколько сотен миллионов долларов". В РФПИ и "Ростехе" "Ъ" подтвердили, что соглашение может быть подписано, но не стали комментировать детали.

АО "Вертолеты России" принадлежит "Ростеху" через "Оборонпром", в него входят основные вертолетостроительные заводы РФ. В 2015 году "Вертолеты России" передали заказчикам 212 машин (на 59 машин меньше, чем в 2014 году), выручка по МСФО - около 220 млрд руб. (169,9 млрд руб. в 2014 году), на продажи пришлось 177 млрд руб., на сервис и послепродажное обслуживание - 38,3 млрд руб. За счет девальвации рубля прибыль выросла почти на 104%, до 42,4 млрд руб. Общие долговые обязательства - 229 млрд руб.

О продаже доли в "Вертолетах России" стратегического инвестора глава Минпромторга Денис Мантуров и глава "Ростеха" Сергей Чемезов говорили еще в 2013 году. В качестве стратега рассматривали AgustaWestland (дочерняя компания итальянской Finmeccanica), но до договоренностей дело не дошло. В 2011 году рассматривался и вариант IPO "Вертолетов России" на Лондонской фондовой бирже, компания планировала разместить акции на сумму более \$500 млн, из которых до \$250 млн - в рамках допэмиссии, но не собрала заявки от инвесторов.

В 2015 году господин Чемезов говорил, что вхождение стратегического инвестора позволит "привлечь дополнительные инвестиции, необходимые для реализации стратегии и бизнес-плана "Вертолетов России", включая разработку новых типов вертолетов, и обеспечить выход на новые рынки". В "Ростехе" и "Вертолетах России" заявляли, что приватизация госпакета может пройти до конца года. Были варианты продажи до 49% инвестору из России или до 25% - иностранному. А в марте Сергей Чемезов сообщил The Wall Street Journal, что "Ростех" ведет переговоры с Mubadala Development

Companu из Абу-Даби о продаже доли: "Они серьезно рассматривают возможность покупки акций, не 49%, но, может, 20% или 25%".

Источник "Ъ" в отрасли отмечает, что продажа пакета промышленному партнеру "выглядела бы логичнее и правильнее". Собеседник "Ъ" напомнил, что такие примеры уже были, когда в 2005 году корпорация "Иркут" договорилась с европейской EADS (сейчас Airbus) о том, что та станет ее стратегическим партнером, купив 10% российской компании. Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов считает, что в новой геополитической обстановке сделка призвана открыть РФ доступ к ближневосточному капиталу. Интерес к холдингу в этом регионе понятен, считает он, поскольку российская вертолетная техника широко здесь известна.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Самолет Bombardier CS100 сертифицирован в Европе и США

Новый узкофюзеляжный самолет CS100 получил одобрение Европейского агентства по безопасности авиационных перевозок (EASA) и Федеральной авиационной администрации США (FAA), сообщил канадский авиастроитель Bombardier. Авиавласти валидировали сертификат типа, выданный Министерством транспорта Канады в декабре прошлого года. Это позволяет начать поставки воздушного судна европейским и американским заказчикам.



Стартовый эксплуатант CS100 — швейцарская авиакомпания Swiss International Air Lines — получит первый самолет в конце июня. Ввод машины в эксплуатацию намечен на начало июля. Всего авиакомпания заказала 15 таких ВС и столько же самолетов CS300. Эта более вместительная версия семейства CSeries будет сертифицирована в США и Европе не позднее начала июля.

Крупнейший заказ на CS100 поступил из США — от Delta Air Lines, второго по объему перевезенных пассажиров американского перевозчика. Он подписал с Bombardier твердый контракт на поставку 75 таких машин с опционом еще на 50 новейших CS100. По условиям сделки оператор может



конвертировать опцион, заменив часть CS100 на аналогичное число CS300. Контракт Delta Air Lines увеличил портфель твердых заказов на обе версии CSeries до 325 ВС.

Среди других заказчиков — американская авиакомпания Republic Airways (приобрела 40 самолетов CS300) и российский лизингодатель "Ильюшин Финанс Ко." (купил 32 самолета CS300 с опционом еще на 10 ВС). Также компания Bombardier подписала протокол о намерениях на покупку 45 CS300 с национальным канадским авиаперевозчиком Air Canada (с опционом еще на 30 ВС). Ожидается, что его переведут в твердый контракт уже в ближайшее время.

Теперь авиастроителю необходимо быстро нарастить темпы серийного производства. Как сообщалось ранее, в этом году Bombardier планирует построить 15 самолетов CSeries, в 2017 г. — 30–35 ВС, в 2018 г. — до 60 ВС. При этом обе линии заключительной сборки рассчитаны на выпуск до 120 машин в год. Однако в компании подчеркивают, что производительность растет быстрее запланированного, поэтому без наращивания инфраструктуры темпы выпуска можно увеличить до 150 машин в год. В дальнейшем, если возникнет такая необходимость, к существующим производственным мощностям добавят еще один ангар.

ATO.Ru

«Почта России» взяла в лизинг у ИФК два самолета Ту-204С

"Почта России" подписала сегодня соглашение с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) на покупку двух грузовых самолетов Ту-204С, ранее эксплуатировавшихся в "Трансаэро". В заявлении почтового оператора говорится, что это будут первые магистральные воздушные суда, приобретаемые для его авиапарка. Ввод машин в эксплуатацию намечен на ближайшие три месяца. Самолеты будут доставлять не только почтовые грузы, но и заказы из интернет-магазинов. Предполагается, что регулярные полеты будут выполняться в первую очередь в Сибирь, на Дальний Восток и в Восточную Азию. Сумма сделки составила порядка 3 млрд руб.

Гендиректор "Почты России" Дмитрий Страшнов подчеркнул, что создание грузового авиапарка стало частью программы модернизации инфраструктуры предприятия. Ожидается, что авиаперевозки грузов помогут сократить издержки компании и ускорят доставку почтовых отправлений. Особенно актуальной оперативная доставка грузов по воздуху становится в связи с быстрым развитием интернет-торговли. Кроме того, приобретение ВС позволит решить проблему по доставке почтовых отправлений в труднодоступные регионы, отметили в "Почте России".

В "Почте России" АТО.ru не смогли оперативно прокомментировать, какая авиакомпания станет эксплуатировать эти ВС в интересах почтового ведомства. Как сообщалось ранее, после прекращения полетов "Трансаэро" сразу несколько перевозчиков выразили заинтересованность в эксплуатации Ту-204С (бортовые номера RA-64051 и RA-64052), возраст которых составляет менее семи лет. Среди них — новый грузоперевозчик "Директ Авиа", с которым был подписан протокол о намерениях (оператор планировал приступить к полетам летом после получения сертификата эксплуатанта). Интерес к данным машинам также высказывала Red Wings, летающая на самолетах Ту-204.

ATO.Ru



Итальянская Leonardo-Finmeccanica может минимизировать участие в проекте SSJ 100

Итальянская компания Leonardo-Finmeccanica, являющаяся совладельцем «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС), может минимизировать свое участие в проекте Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100). Об этом сообщает «Коммерсант». По данным издания, после того, как государство приняло решение о докапитализации Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) на 100 млрд рублей, итальянская сторона проекта приняла решение не выделять эквивалентных сумм, что автоматически приведет к сокращению ее доли в ГСС.

Решение итальянской стороны входит в рамки стратегии нового руководства Leonardo-Finmeccanica по выходу из нерентабельных бизнес-проектов. В их числе, к примеру — железнодорожные активы компании, в частности, 40% акций Ansaldo STS и 100% Ansaldo Breda, проданные японской Hitachi. Вместе с тем итальянцы по-прежнему должны внести в капитал ГСС не менее \$390 млн до конца 2017 года согласно акционерному соглашению. Внесение этих средств являлось одной из ковенант ГСС по кредитной линии Сбербанка на \$600 млн в июне 2014 года. После того как «Сухой» выкупил допэмиссию ГСС, доля Finmeccanica в уставном капитале сократилась с 25% до 5,9%. Согласно отчетности ГСС по МСФО за 2015 год, структурам Finmeccanica в прошлом году принадлежало всего 5,5% ГСС.

Близкий к правительству источник «Коммерсанта» полагает, что по итогам переговоров сторон Finmeccanica оставит структурам ОАК весь оставшийся пакет в ГСС, а также сохранит за собой 10% в компании SJI, занимающейся поставками SSJ 100 за рубеж. Российская сторона при этом должна будет вернуть накопленный долг ГСС и SJI перед Finmeccanica, составляющий около €135 млн на конец 2015 года. ОАК также должна будет оплатить остаток разработки интерьера самолета в рамках действующего контракта с ГСС.

Собеседники издания при этом утверждают, что выход итальянцев из проекта мало повлияет на сотрудничество с Leonardo-Finmeccanica и оно сохранится по всем ключевым направлениям, включая поставки самолетов под сертификатом EASA, производство интерьеров, совместные продажи и послепродажное обслуживание.

[\(Rambler News Service\)](#)

Мантуров опроверг выход итальянской Finmeccanica из проекта SSJ-100

Глава Минпромторга Денис Мантуров опроверг выход итальянской Leonardo-Finmeccanica из проекта Sukhoi SuperJet 100 (SSJ-100), о чем сообщили источники газеты "Коммерсантъ" в пятницу.

"Она (Finmeccanica - ИФ) не хочет минимизировать (участие в проекте - ИФ), она естественным образом минимизируется, потому что мы допэмиссию сейчас осуществляем и, соответственно, доля их снижается, потому что они не вкладывают деньги, а мы вкладываем. То есть речи о выходе не идет", - сказал Мантуров



Между тем "Коммерсантъ" сообщал, что Leonardo-Finmeccanica может кардинально пересмотреть масштаб участия в программе - вплоть до выхода из акционерного капитала АО "Гражданские самолеты Сухого" (производитель SSJ-100), в котором через компанию World Wings у итальянцев сейчас 5,5% акций.

[\(Интерфакс\)](#)

«Авиастар-СП» начал поставку комплектующих на третий самолет МС-21

АО «Авиастар-СП» продолжает работу в кооперации с ПАО «Корпорация «Иркут» по строительству перспективного пассажирского самолета МС-21. Ульяновское авиапредприятие уже отправило в Иркутск комплекты панелей фюзеляжа на первый и второй самолеты, сегодня готовится к отгрузке хвостового оперения на вторую машину. DSC_6923.jpg

– Уже началась поставка агрегатов на третий МС-21 – в Иркутск отправлены первые панели фюзеляжа, – рассказывает заместитель управляющего директора АО «Авиастар-СП» - директор программы МС-21 Виталий Игнатъев. – В ближайшее время мы отправим на ИАЗ остальные агрегаты для третьего самолето-комплекта. До конца года планируется полностью изготовить все агрегаты на третий и четвертый самолеты, и начать их поставку на пятую машину.

Проект МС-21 является для «Авиастара» одним из приоритетных. Для сборки агрегатов этого самолета на предприятии организован специальный цех, оснащенный современным оборудованием. Сейчас линия сборки панелей фюзеляжа и хвостового оперения проходит опытную «обкатку» для подготовки к серийному производству. Кроме того, планируется создание дополнительного учебного класса непосредственно на производстве. Подобные меры позволят значительно ускорить адаптацию специалистов к работе над изготовлением комплектующих для МС-21.

В 2017 году «Авиастар-СП» должен поставить на Иркутский авиазавод еще три самолето-комплекта, в частности, один на МС-21-300 и два на МС-21-200 (укороченная версия).

– У проекта очень хорошие перспективы. Заказов на данный самолет достаточно много, и мы надеемся, они будут только увеличиваться. Соответственно будет наращиваться производство и закупаться новое оборудование, – отметил Виталий Игнатъев.

Ульяновский завод «Авиастар-СП» является крупнейшим кооперантом по программе МС-21. В его цехах изготавливаются комплекты панелей на отсеки фюзеляжа Ф1, Ф2, Ф3, Ф4, Ф5; подкилевого отсека и отсека ВСУ; всех дверей (11 дверей на каждый самолет); хвостового оперения (киль и стабилизатор в сборе с рулями направления и высоты).

Новый среднемагистральный пассажирский лайнер МС-21-300 был впервые представлен на Иркутском авиазаводе. Первая поставка заказчику самолетов МС-21-300 запланирована на конец 2018 года, первыми эксплуатантами самолетов станут авиакомпании группы «Аэрофлот». МС-21 – семейство пассажирских самолетов нового поколения, вместимостью от 150 до 211 пассажиров, включает в себя новейшие разработки в области самолето- и двигателестроения, бортового оборудования и систем.

[\(Авиастар-СП\)](#)



Иран собрались задействовать на производстве компонентов для SSJ-100

Иран может участвовать в производстве компонентов для российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и MC-21, заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров журналистам в кулуарах ПМЭФ в четверг.

"Коллеги (из Ирана - ИФ) заинтересованы не только в развитии, не только в возможности поставки (лайнеров - ИФ), но и в участии в производстве компонентов, обслуживания, возможной сборке модели самолетов", - сказал Д.Мантуров.

"По "суперджету" сборка, как и по MC-21, думаю, сегодня менее актуальна, но производство каких-то компонентов, я думаю, заслуживает внимания и интереса для нас и для иранских коллег", - добавил министр.

Ранее в четверг министр промышленности и торговли Ирана Мохаммад Реза Нематзан заявил журналистам, что государство ведет переговоры с РФ по поводу совместного производства самолетов SSJ-100.

[\(Интерфакс\)](#)

Новости беспилотной авиации

«Почта России» доберется до труднодоступных регионов с помощью дронов

Компания по производству беспилотных летательных аппаратов "Тайбер" и "Почта России" готовятся провести летом 2016 года совместный эксперимент по доставке почты внутри труднодоступных регионов РФ. Об этом на пресс-конференции рабочей группы по развитию рынка беспилотников сообщил технический директор компании "Тайбер" Сергей Тыцык.

"На это лето у нас (с "Почтой России" - прим. ред.) запланирована попытка эксперимента эксплуатации вертолета весом до 30 килограмм", - сказал он, не уточнив, где конкретно этот эксперимент будет проходить.

Тыцык отметил, что для эксперимента было найдено почтовое отделение, вокруг которого в радиусе 300 метров нет никаких объектов.

"Идея такая: попробовать реальную эксплуатацию техники с теми людьми, которые есть там на месте, потому что операторов (беспилотных вертолетов - прим. ред.) там на месте держать невозможно. В течение недели мы совместно с ними пытаемся принимать-отправлять вертолет. По сути, вся отправка-приемка будет заключаться только в том, чтобы подтвердить взлет и посадку аппарата. Мы сейчас обдумываем, кто и как ему будет отдавать команду на посадку", - сообщил технический директор.

Он отметил, что эксперимент продлится семь дней, однако отказался привести подробности сотрудничества с "Почтой России" по проекту беспилотной авиации.



В пресс-службе "Почты России" ТАСС уточнили, что вопрос использования беспилотников при доставке почтовых отправлений станет одной из тем сессии "Эра беспилотников на транспорте. Что дальше?", которая пройдет в рамках ПМЭФ-2016. В ней примет участие замгендиректора компании по логистике Алексей Скатын.

ООО "Тайбер" является научно-производственным предприятием, специализирующимся на промышленных системах автоматического управления подвижными объектами. Производит полную линейку всех элементов системы автоматического управления - от ультра легких (от 0,2 кг) до тяжелых (2800 кг) беспилотных летательных объектов любого типа.

[\(ТАСС\)](#)

Где и как в России учат операторов военных беспилотников

Развитие беспилотной авиации в России находится на подъеме. Проанализировав опыт стран НАТО и привнеся в него свои ноу-хау, в Минобороны сумели добиться того, что опыт и тактику использования беспилотников теперь начали перенимать у нас. В России подготовкой специалистов и изучением теории и практики применения БПЛА занимается Государственный центр беспилотной авиации Минобороны России. Корреспондент "МК" пообщался с курсантами и преподавателями расположенного под Коломной центра.

Совершенствованию применения беспилотной авиации в Минобороны России уделяется пристальное внимание. Можно констатировать факт, что в этой области сделан существенный скачок. Если в 2011 году в Вооруженных силах было 180 беспилотных систем, то на конец 2015 года их стало почти в 10 раз больше. Кроме того, опыт выполнения боевых задач в Сирии показал, что они незаменимы в ходе боевых действий. На сегодня роты беспилотной авиации созданы в каждом военном округе, а уже к концу этого года будет сформировано аналогичное подразделение на Северном флоте. В Государственном центре беспилотной авиации готовят операторов дронов, изучают перспективные образцы техники и даже занимаются теорией применения БПЛА.

Жесткий отбор

Сейчас, с увеличением задач, которые выполняют беспилотники, очень остро стоит вопрос о подготовке грамотных операторов, знающих свои машины, что называется, от "а" до "я". Это и призван осуществлять центр. Кроме того, он выполняет задачи по воздушной разведке, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, проведению войсковых испытаний комплексов с беспилотными летательными аппаратами до их принятия на вооружение, а также проводит научные исследования. В прошлом году центр подготовил более 1100 специалистов по применению комплексов с беспилотными летательными аппаратами. В ближайшей перспективе планируется оснащение центра автоматизированной информационно-обучающей системой и создание филиалов в военных округах. Вскоре помимо военнослужащих Минобороны за парты сядут специалисты из других ведомств - МВД, ФСБ, МЧС.

Учатся в Коломне только контрактники, имеющие образование не ниже среднего специального. Для того чтобы получить направление в центр, военнослужащий сначала проходит ряд квалификационных испытаний у себя в части. В начале учебы курсанты проходят курс теоретической подготовки, сдают



зачеты, получают навыки управления БПЛА на тренажерах и после получения необходимых допусков уже приступают к практике.

Как рассказал "МК" начальник центра Валерий Фролов, сдают экзамены далеко не все: около 10-15 процентов курсантов отсеиваются уже в первые недели обучения.

Отбор жесткий: одна "двойка" на экзаменах - и права пересдачи уже нет, военнослужащий отправляется в ту часть, откуда прибыл.

Курс подготовки зависит от того, на какой тип беспилотников обучаются курсанты. Если это комплексы малой дальности и ближнего действия, типа беспилотников "Гранат" от первой до четвертой модификации, "Элерон", "Застава" и др., то учеба длится 2,5 месяца; на комплексы среднего действия, типа БПЛА "Форпост", учатся около четырех месяцев.

После окончания учебы военнослужащие отправляются в свои воинские части.

Операторы будущего

На площадке перед плацем стоят беспилотники, на которых сейчас обучаются курсанты. Вот линейка БПЛА "Гранат". Самый миниатюрный из них - "Гранат-1". Он собирается за пять минут, запускается с руки и может вести разведку на дальности до 15 км. Комплекс "Гранат-2" - уже побольше. Он может вести наблюдение на дальностях более 20 км. Оснащается как фото-, так и видеокамерой. Дальность "Граната-3" - более 40 километров, а комплекс "Гранат-4" может работать уже на дальностях более 100 км. Этот аппарат может использовать и тепловизор.

Чуть подальше стоят уже "большие" БПЛА - к примеру, комплекс "Орлан-10". Этот аппарат работает на дальности до 150 км. Предназначен для ведения разведки с фото- и видеофиксацией. Оснащен инфракрасной камерой и УКВ-пеленгаторами. Высота его полета - до 5 тысяч метров. Может выдавать корректировки и передавать данные в режиме реального времени на командный пункт. Способен находиться в воздухе до 10 часов.

В учебных классах кипит работа. Возле мониторов сидят курсанты центра, а в середине класса - инструктор, который следит за выполнением поставленных задач.

- При достижении высоты 100 - выпуск парашюта, - дает вводную инструктор. - На посадке ветер 120.

- Принял, - отвечает курсант. - К посадке готов.

Лейтенант морской пехоты Александр Житенев обучается в центре уже давно. Он рассказывает, что его направили на учебу из части, которая находится неподалеку от озера Байкал. Сам он оканчивал Рязанское автомобильное училище и отправился по распределению в Центральный военный округ, однако, узнав о наборе в центр, решил сменить квалификацию и стать оператором БПЛА. Сейчас он осваивает "Орлан-10".



- В войсках операторы беспилотников очень востребованы, - объясняет свой выбор офицер. - Вот решил переквалифицироваться. На самом деле у меня все родственники - военные летчики, я сам пытался поступить в авиационное училище, но не прошел по здоровью. Сейчас мне, можно сказать, предоставился второй шанс попасть в авиацию.

Александр говорит, что хотя учеба и непростая, но пока никаких замечаний у него не было.

- После окончания учебы вернусь обратно к себе в часть, на Байкал, - делится планами офицер. - Большинство моих сослуживцев хотят понимать, что такое беспилотник, знать о них побольше. Это тоже побудило пойти в операторы дронов. Сейчас целое поколение новых машин появляется - считай, что я одним из первых освою эту профессию...

Житенев рассказывает: для того, чтобы попасть на учебу в центр, нужно пройти серьезный отбор в частях. Просто так, для "галочки", сюда учиться не отправляют. Кроме того, в центре тоже обучение идет в три этапа. Сначала проверяют знание компьютеров, профпригодность, а уже потом начинается изучение азов профессии.

- В сухопутных подразделениях используют легкие беспилотники, поэтому я изучаю здесь их тактико-технические характеристики, - рассказывает Александр. - В дальнейшем я хочу освоить всю линейку беспилотной авиации, изучить в том числе и тяжелые дроны. Это очень интересно и перспективно.

В классах курсанты изучают топографию, тактико-специальную подготовку, связь; кроме этого, оператор БПЛА должен быть уверенным пользователем компьютера. Большое внимание уделяется технической составляющей дрона. Изучается работа всех типов двигателей - и бензиновых, и электрических.

- В идеале оператор дрона должен знать свою машину, что называется, до винтика, - говорит офицер. - Он должен уметь устранить в ней мелкие неполадки. В принципе ничего сложного здесь нет.

Наверстать упущенное

На полигонах отрабатывается на практике то, что зазубривалось в классах. Курсанты под присмотром инструкторов самостоятельно запускают дроны в небо и выполняют учебные задачи. Причем непогода на практические занятия никак не влияет. Беспилотники поднимаются и в снегопад, и в дождь.

Действительно, сейчас нет отбоя от желающих направиться на учебу в центр. Здесь самая современная учебная база и опытные наставники. Для обмена опытом в центр приезжают даже из летных училищ. Помимо непосредственно обучения курсантов специалисты центра ведут разработку программных и уставных документов по применению комплексов с беспилотными летательными аппаратами и использованию воздушного пространства БПЛА. Причем российская тактика применения БПЛА признается сейчас лучшей в мире. Здесь огромная заслуга руководства центра, которое сумело почти с нуля создать уникальный объект, способный подготовить специалистов мирового уровня.



Конечно, отставание у России по созданию боевых дронов пока существует. Если в Советском Союзе это направление считалось одним из приоритетных, и мы были одними из лидеров, то в 90-е годы отрасль провалилась в яму, которая длилась около 20 лет. Сейчас промышленность активно наверстывает упущенное.

Появились перспективные тяжелые БПЛА, способные нести ударное вооружение, разрабатываются дроны вертолетного типа. Они не уступают передовым образцам иностранных государств по дальности и продолжительности полета, эффективности ведения воздушной разведки, выполнению специальных задач. Все эти машины в обязательном порядке будут проходить испытания в центре.

[\(МК\)](#)