



Анонсы главных новостей:

- Экипаж Ми-8 успешно провел поисково-спасательную операцию в тайге
- "Вертолеты России" снизили выручку, но нарастили чистую прибыль
- Авиакомпания "ЮТэйр" сократила убыток в I квартале
- Эксперт: летные вузы России выпускают вдвое меньше пилотов, чем требуется авиакомпаниям
- Новый «Ансат»: ключевые особенности вертолета
- «Вертолеты России» готовы заключить с Минобороны РФ контракт на поставку модернизированных вертолетов Ка-52
- Санкции подрезали крылья: почему не взлетает МС-21
- Когда в России появится единая государственная политика в сфере безопасности полетов
- В Челябинской области возродили санитарную авиацию
- Опасная красота: Airbus показала инновационный военный вертолет
- Казань снова примет чемпионат мира по авиагонкам
- Минпромторг решил проконтролировать инновации в авиации
- «Яндекс.Такси» поймает вертолеты
- АО «ОДК-Климов» предлагает эксплуатантам контракт жизненного цикла
- На базе Ми-38 создадут новый воздушный пункт управления
- Компании «Миль» и «Камов» приоткрыли двери для любознательных
- «Вертолеты России» передали авиакомпании «Конверс Авиа» два Ми-8АМТ
- Ведущие авиапроизводители из США и Европы подтвердили участие в МАКС-2019

Новости вертолетных программ

Новый «Ансат»: ключевые особенности вертолета

В Москве на выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2019 представили пожарную версию российского вертолета «Ансат». Ключевые особенности этой модели производства холдинга «Вертолеты России» объяснил корреспондент телеканала «Звезда» Игорь Лапик.

«Ключевая особенность модели, которая была представлена на выставке HeliRussia, пожарный вертолет — это его устройство забора воды. Вертолеты обычно используют такое громоздкое устройство, большой водоем. Здесь же глубина и размер водоема не имеют значения. Вертолет зависает над какой-либо мало-мальской лужей. Шланг погрузил, насосом втянул в себя, куб воды в себе свободно везет и тушит», - рассказал Лапик в студии программы «Открытый эфир».

Серийное производство машин развернуто на Казанском вертолетном заводе. Корреспондент «Звезды» добавил, что в переводе с татарского «ансат» означает «простой». Простой в управлении и эксплуатации.

«Вообще, "Ансат" — это летающая парта для российских военных вертолетчиков, на котором они учатся», - сказал Лапик.

Такой вертолет вмещает в себя девять пассажиров. Семь таких машин уже закупили российские полярные авиалинии.

«Для полярных авиалиний это вполне достаточно и вполне экономически оправдано», - уверен Лапик. ([ТК Звезда](#))

Опасная красота: Airbus показала инновационный военный вертолет

Airbus Helicopters презентовала новый тип инновационных военных вертолетов, которые эксперты уже назвали «одним из самых ярких событий европейского вертолетостроения за последнее десятилетие». Об этом говорится в блоге DefPost.

H160M сделан на базе гражданского вертолета H160. Он может перевозить до 12 пассажиров с максимальной скоростью 325 км/час. Одной из особенностей аппарата стал измененный наклонный хвостовой винт Fenestron — его устройство позволяет максимально снизить шум в кабине.

Кроме того, H160M получил необычную конструкцию лопастей основного винта, с ее помощью инженеры добились эффекта, при котором воздух обтекает их законцовки.

Другие технические характеристики нового аппарата пока не раскрываются.

H160M
Hélicoptère Interarmées Léger (HIL)

Le H160M a été sélectionné dans le cadre du programme HIL (Hélicoptères Interarmées Légers) qui vise à remplacer cinq flottes d'hélicoptères en service dans les trois armées. Appareil de nouvelle génération, le H160M garantit aux forces armées françaises la mise en service d'une plateforme moderne et performante, dotée d'une empreinte logistique réduite, et opérationnelle pendant les 30 prochaines années. Modulaire et polyvalent de conception, il sera capable d'assurer toutes les missions de surveillance et d'intervention aux côtés des hélicoptères spécialisés comme le Tigre et le NH90.

Données Techniques

Masse max au décollage	Distance franchissable à masse max	Moteurs	Capacité	Maintenance
6.000 kg	458 NM (848 km) avec réserve de 20 minutes	2 x Armo (Rolls Royce) Helicopter Engines	2 pilotes et 5 commandos équipés SAR - jusqu'à 3 pilotes, 2 civiliens et 5 soldats	Maintenance optimisée - équivalent d'un bimoteur léger

Dimensions
4,9 m
15,7 m
4,4 m

Armement
Mitrailleuse axiale (12,7mm)
Missile antiaérien léger (ANL)
Mitrailleuse de sabord
Boucle optronique
Étrépage
Grands visibilité extérieure
Autoprotection
Radar
Boucle optronique
Pales principales et derive arrière repliables manuellement

Marine Nationale
Mitrailleuse de sabord
Radar tactique
ANL
Harpon
Bâtiment porteur
Bâtiment cible
Dérogation d'objectif trans-horizon

Armée de Terre
Corde laser
Boucle optronique
Mitrailleuse axiale (12,7mm)
Mitrailleuse de sabord

Armée de l'Air
IFF + Interrogator
Radar tactique
Boucle optronique
Mitrailleuse axiale (12,7mm)



Новый вертолет H160M Guépard, разработанный в рамках программы Helicoptère Interarmées Léger, появится на вооружении Франции уже в ближайшие годы. Планируется, что 169 вертолетов H160M заменят устаревшие Gazelle, Fennec, Dauphin, Panther, Puma и Alouette III.

[\(Хайтек\)](#)

На базе Ми-38 создадут новый воздушный пункт управления

Новый воздушный пункт управления будет создан на базе вертолётa Ми-38, заявил замминистра обороны России Алексей Криворучко журналистам в ходе посещения научно-производственного предприятия "Полёт".

"НПП Полёт" зарекомендовал себя как поставщик надёжных авиационных систем обеспечения связи различных уровней. Планируем в текущем году открыть с "Полётом" новую работу по созданию воздушного пункта управления на базе вертолётa Ми-38", - сказал он.

Криворучко отметил, что "Полёт" досрочно сдаёт Минобороны различные комплексы радиосвязи, а также ведёт глубокую модернизацию бортовой аппаратуры воздушного командного пункта Ил-22М11 и самолётa-ретранслятора Ту-142МР.



Вертолет Ми-38 обладает высокими летно-техническими характеристиками, прогрессивной и надежной конструкцией вертолетных систем, интегрированным бортовым оборудованием. Основные элементы конструкции фюзеляжа выполнены из алюминиевых сплавов и композиционных материалов, отдельные узлы и детали – из стали и титана. Высокоэкономичные двигатели, передовая несущая система и высокая энерговооруженность обеспечивают эффективную работу вертолета в широком диапазоне условий эксплуатации, а бортовое оборудование позволяет выполнять полеты на вертолете днем и ночью в различных климатических и погодных условиях.

Ключевой критерий, реализованный при создании вертолета Ми-38, – обеспечение максимального уровня безопасности выполнения полетов. Компоновка фюзеляжа, размеры и количество аварийных выходов, возможность экстренной эвакуации через большие выдавливаемые окна, а также энергопоглощающие кресла и шасси, возможность работы главного редуктора без масла в течение получаса, трехкратное резервирование гидросистемы управления вертолетом и аварийстойкая топливная система обеспечивают выполнение самых жестких требований международных авиационных стандартов по безопасности.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Экипаж Ми-8 успешно провел поисково-спасательную операцию в тайге

Экипаж Ми-8 АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» 18 мая провел успешную поисково-спасательную операцию в республике Саха (Якутия). Двое сотрудников производственного филиала ООО «Газпром георесурс» – «Костромагазгеофизика» отправились на вездеходе из поселка Витим на юг, позднее связь с группой была потеряна. После получения сигнала экипаж вместе с сотрудниками «Костромагазгеофизика» вылетел из аэропорта «Талакан» по маршруту следования группы.

«Погодные условия были неблагоприятными и минимально допустимыми: снегопад и плохая видимость осложняли визуальный поиск. Благодаря помощи четверых представителей заказчика удалось обнаружить с воздуха вездеход, а позднее и людей. Такие полеты, конечно, не являются для нас чем-то рутинным, но экипажи всегда к ним готовы» – комментирует спасательную операцию командир вертолета Ми-8 Иван Павлинин.

Неблагоприятные погодные условия и лесной массив не позволили осуществить посадку для спасения людей. Экипаж передал координаты места обнаружения и вернулся в аэропорт вылета. В течение часа группа спасателей по земле добралась до места и эвакуировала сотрудников, никто не пострадал.

«Поисково-спасательные операции – важная часть работы наших экипажей, демонстрирующая высокий профессионализм пилотов и уровень доверия заказчиков. В условиях плохой видимости и в труднодоступной местности пилоты сделали все возможное, чтобы помощь прибыла к пострадавшим максимально быстро» – комментирует операцию Сергей Николюк, вице-президент – региональный директор АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги».



По итогам поисково-спасательной операции руководство ООО «Газпром георесурс» выразило благодарность авиакомпании. «Сотрудники АО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» внесли решающий вклад в поиск и спасение пропавших работников ПФ «Костромагазгеофизика». Ваши специалисты в очередной раз подтвердили свою репутацию настоящих профессионалов, отличающихся высочайшим уровнем дисциплины, трудолюбия и беспримерного мужества. Их своевременные, грамотные, решительные действия позволили сохранить жизнь и здоровье наших коллег» – сказал исполняющий обязанности генерального директора Вячеслав Плотников.

[\(ЮТэйр – Вертолетные услуги\)](#)

Пилоты ударных вертолетов Ка-52 выполнили учебную операцию по сопровождению воздушного груза с применением сирийского опыта

В Хабаровском крае состоялось летно-тактическое учение с экипажами соединения армейской авиации Восточного военного округа с применением новых тактических приемов, основанных на опыте применения авиации в Сирийской Арабской Республике.

По легенде учения летчики самых больших серийно выпускаемых в мире вертолетов Ми-26 выполняли доставку специальных грузов в заданный район, в свою очередь пилоты ударных Ка-52 «Аллигатор» осуществляли их боевое сопровождение на маршруте следования.

При выполнении практических стрельб на специализированном авиационном полигоне «Аллигаторы» в сжатые сроки обнаруживали позиции «боевиков», вооруженных ПЗРК.

Огневые точки «противника» были подавлены с применением неуправляемых авиационных ракет и пушечного вооружения винтокрылых машин.

При выполнении летно-тактических заданий были отработаны также приемы по взятию под охрану периметра в зоне посадки транспортных вертолетов.

Помимо этого, экипажи вертолетов Ка-52 выполнили полеты в составе авиационного звена, отработали элементы сложного пилотажа, ведение воздушного боя на малых высотах.

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

"Вертолеты России" снизили выручку, но нарастили чистую прибыль

По итогам 2018 г. холдинг "Вертолеты России" снизил выручку, но увеличил чистую прибыль. Согласно опубликованной финансовой отчетности по РСБУ, выручка холдинга упала на 2%, до 35,5 млрд руб. При этом чистая прибыль выросла сразу на 27%, до 19,96 млрд руб.

Это стало возможно за счет резкого снижения коммерческих расходов (на 30%, до 1,5 млрд руб.) и прочих затрат (на 75%, до 919 млн руб.). При этом у производителя значительно сократилась прибыль от продаж — на 32,1% (до 11,6 млрд руб.) на фоне более чем трехкратного роста прочих доходов — с 2,8 млрд до 9,7 млрд руб.



Ранее компания Airbus Helicopters в своем отчете о производственных итогах 2018 г. представила рейтинг мировых лидеров вертолетостроения по объемам поставок винтокрылых машин.

Согласно этому рейтингу доля российского холдинга "Вертолеты России" на мировом рынке вертолетов гражданского и государственного назначения вместимостью более пяти посадочных мест снизилась за этот период на 1 п. п., до 10%. Ранее сообщалось, что "Вертолеты России" сохраняют размер поставок на уровне 2017 г., когда холдинг поставил 221 вертолет.

ATO.ru

"Вертолеты России" готовы заключить с Минобороны РФ контракт на поставку модернизированных вертолетов Ка-52

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) подтвердил готовность в 2020 году заключить с министерством обороны России контракты на поставку ударных вертолетов Ка-52 в новом техническом облике и модернизацию существующих машин. Такое решение было принято в ходе посещения заместителем Минобороны РФ Алексеем Криворучко и генеральным директором холдинга Андреем Богинским ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина в Приморском крае.

В рамках поездки на предприятие Алексей Криворучко и Андрей Богинский ознакомились с ходом выполнения гособоронзаказа 2019 года. Кроме того, в цехе окончательной сборки помимо собранных вертолетов Ка-52 был представлен и третий летный образец вертолета Ка-62. В ходе состоявшегося с руководством ААК "Прогресс" совещания обсуждались вопросы загрузки предприятия заказами на изготовление вертолетов Ка-52 и выполнения опытно-конструкторских работ по модернизации вертолетов с учетом опыта боевого применения.

"В настоящее время на "Прогрессе" ведутся опытно-конструкторские работы по модернизации вертолета Ка-52, в том числе, с учетом опыта боевого применения, что позволит существенно повысить его характеристики. В результате в следующем году мы рассчитываем заключить контракт на модернизацию существующего парка вертолетов, а также очередной контракт на закупку Ка-52 в новом облике в количестве более 100 единиц", - отметил заместитель министра обороны РФ Алексей Криворучко.

"По поручению министра обороны РФ нами совместно с нашими коллегами по кооперации была проведена работа по модернизации оптико-электронных систем, которая сегодня уже доказала свою эффективность. Ведутся работы, связанные с еще большим увеличением дальности обнаружения и распознавания целей и, соответственно, увеличением возможностей применения вооружения для работы, как на земле, так и в воздухе. Также в кооперации активно прорабатывается вопрос увеличения броневой защиты машины и обновления системы энергоснабжения. Вторая задача – это унификация авиационных средств поражения с другими нашими вертолетами семейства Ми", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Также в ходе посещения предприятия Алексей Криворучко и Андрей Богинский проинспектировали ход работ по модернизации производства, которые осуществляются в ряде подразделений



предприятия в рамках федерально-целевой программы "Техническое перевооружение (реконструкция) производства ААК "Прогресс".

ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина" (ПАО ААК "ПРОГРЕСС") – одно из предприятий холдинга "Вертолеты России". Выпускает ударные вертолеты Ка-52 "Аллигатор", готовит серийный выпуск среднего многоцелевого гражданского вертолета Ка-62. Предприятие входит в состав приморского регионального отделения ООО "Союз Машиностроителей России".

[\(Вертолеты России\)](#)

ВКС до 2022 года получат дополнительно 30 боевых вертолетов Ка-52 "Аллигатор"

Воздушно-космические силы РФ до 2022 года получат ещё 30 боевых вертолётов Ка-52 "Аллигатор", сообщил заместитель министра обороны России Алексей Криворучко журналистам во вторник в ходе посещения предприятия-производителя данных машин - авиационного завода "Прогресс".

"Сейчас заводом выполняется длительный госконтракт на поставку разведывательно-ударных вертолетов Ка-52. До 2022 года ожидаем получить еще 30 машин, в том числе 8 вертолётов до конца текущего года", - сказал он.

Разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток. Он оснащен современной авионикой и мощным вооружением, а соосная схема несущих винтов и повышенная мощность продольного управления позволяют ему эффективно маневрировать и выполнять сложные фигуры пилотажа. Кроме того, Ка-52 снабжен системой радиоэлектронной защиты и устройствами снижения заметности, уменьшающими, рассеивающими и искажающими тепловой след двигателей, а также средствами активного противодействия.

[\(ТАСС\)](#)

АО «Аэроэлектромаш» показала свои новейшие инновационные разработки на выставке HeliRussia 2019

Компания «Аэроэлектромаш» приняла успешное участие в XII международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2019, которая прошла с 16 по 18 мая в Крокус Экспо, г. Москва.

Наше предприятие уже давно и уверенно вошло в число основных участников авиасалонов – лидеров компаний-разработчиков авиационного электрооборудования. Наши достижения и разработки привлекают самое большое внимание. В этом году число посетителей стенда АО «Аэроэлектромаш» превзошло все ожидания, в ходе выставки было проведено много деловых взаимовыгодных встреч и переговоров, как с российскими, так и с зарубежными компаниями.

С партнерами и потенциальными клиентами работали специалисты всех ведущих направлений производственной деятельности компании, разрабатывались новые планы, обсуждались стратегические пути развития взаимовыгодных отношений.



На стенде были представлены самые новые инновационные разработки АО «Аэроэлектромаш». Впервые наша компания представила первый летный экземпляр сверхлегкого соосного вертолета R-34. Машина была создана по техническому заданию московской компании "Аэроэлектромаш" совместно с ОКБ "Ротор" из Кумертау (Республика Башкортостан).

R-34 был построен с применением кардинально новой, запатентованной конструкции соосного вертолета и является самым компактным, экономичным и малошумным летательным аппаратом (ЛА) в своем классе. Вертолет оснащен бензиновым двигателем Rotax 915 мощностью 130 л. с. В конструкции ВС применена бесшарнирная подвеска лопастей с композитным торсионом, а также парашютная спасательная система. Максимальная высота полета — 4,5 км, заявленная дальность — до 600 км, максимальная скорость — 170 км/ч.

Также, на HeliRussia 2019 "Аэроэлектромаш" впервые представил натурный образец проектируемого электродвигателя ВД-25000 для привода воздушных винтов летательных аппаратов. Мотор построен по схеме вентильного с постоянными магнитами. Его номинальная мощность должна составить 25 кВт (34 л. с.), а номинальная частота вращения — порядка 2500 об./мин.

Применение двигателя позволит исключить сложные высокотехнологичные узлы, требующие длительной отработки (главный редуктор, автомат перекоса), что предполагает высокий ресурс мотора, его ремонтпригодность, низкий уровень шума и малую заметность в инфракрасном диапазоне. Подобный двигатель может найти применение на малых пилотируемых и беспилотных ЛА с грузоподъемностью до 200 –300 кг. Это могут быть учебные самолеты, тренажеры для обучения пилотированию вертолетов, городские аэротакси, грузопассажирские беспилотные мультикоптеры.

Еще одной новинкой на стенде «Аэроэлектромаш», вызвавшей большой интерес посетителей, был сверхлегкий вертолет - тренажер VA-115, разработки компании RotorSchmiede, Германия. VA-115 также построен по соосной схеме и относится к сверхлегкому классу. Машина предназначена для обучения летного состава. Конструкция VA-115 предполагает использование двух электродвигателей мощностью 34 л.с. для привода несущих винтов, разработки компании "Аэроэлектромаш".

Посетители стенда «Аэроэлектромаш» получали подробные профессиональные консультации наших ведущих специалистов, по всем вопросам относительно разрабатываемых изделий, деятельности компании и новейшим разработкам.

[\(Аэроэлектромаш\)](#)

ВСМПО-Ависма представила свою продукцию на HeliRussia-2019

В мае продукция корпорации ВСМПО-Ависма демонстрировалась на двух крупных площадках. 16-18 мая делегация компании принимала участие в XII Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2019.

На стенде в московском "Крокус-ЭКСПО" были представлены образцы титановых труб, прутков, листов, плит, раскатных колец, штамповок и другой продукции ВСМПО. Представители службы маркетинга предприятия провели более 30 переговоров, сообщили "Уралинформбюро" на ВСМПО.

По словам специалистов корпорации, посетители HeliRussia-2019 непременно пытались взять в руки титановые образцы - лопатку или пруток.

21-23 мая в комплексе "ВДНХ ЭКСПО-Уфа" прошла XXVII выставка "Газ. Нефть. Технологии". Центром экспозиции ВСМПО-Ависмы стал макет теплообменника. Также вниманию гостей были представлены образцы титановых биметаллических, цельнотянутых, сварных тонко- и толстостенных труб, фланцев, фитингов, сфер, кованных и катаных прутков и многое другое.

За три дня состоялось более 27 деловых мероприятий, часть из которых прошла в Уфимском государственном нефтяном техническом университете и на других площадках столицы Башкортостана.

[\(Уралинформбюро\)](#)

В Челябинской области возродили санитарную авиацию

Служба санавиации заработала на Южном Урале около двух недель назад. Представлена она двумя вертолетами, базирующимися в Челябинске и Магнитогорске. По состоянию на начало недели небесные скорые перевезли уже более десяти пациентов.



Винтокрылые машины "Ансат" в медицинском оснащении предоставил в пользование региону казанский вертолетный завод. Татарстанская компания обеспечила воздушными скорыми не только Челябинскую область, но и другие российские регионы, включенные в федеральную программу развития медицинской авиации на местах. По ее условиям, субъекты не приобретают вертолеты в собственность, а оплачивают фактические вылеты авиабригад. Южному Уралу, по предварительным оценкам, потребуется более 500 вылетов в год. Казне они обойдутся в 92 миллиона рублей, львиную долю этой суммы выделит федеральный центр. Маршруты для санавиации уже согласованы, небо открыли над всей областью, включая бесполетную зону в районе закрытых городов.

Авиационные бригады для "Ансатов" подготовлены из специалистов регионального центра медицины катастроф. Это медики, которые умеют работать с пациентом в ограниченном пространстве вертолета, в условиях высоты при воздействии вибрации и высокого давления.



Санавиация - это не "скорая помощь" в традиционном понимании, она используется для экстренной перевозки в специализированные больницы пострадавших в ДТП, больных с инфарктами и инсультами, или таких, которым срочно нужна высокотехнологичная операция.

- Для транспортировки экстренных и плановых больных в медицинские организации более высокого уровня для продолжения лечения, - уточнил в разговоре с "ЮП" начальник отдела организации первичной медико-санитарной помощи, скорой медицинской помощи и медицинской эвакуации регионального минздрава Александр Шамин. - Речь о пациентах с сосудистыми катастрофами, которые в силу своей нетранспортабельности не были сразу доставлены в первичные сосудистые отделения либо в региональный центр. Это также пациенты с политравмой, полученной, допустим, в ДТП. Пациенты, которым требуется операция и которую нельзя выполнить в медучреждении, где они находятся в данный момент. Это могут быть пациенты, нуждающиеся в оказании высокотехнологичной медицинской помощи в федеральных центрах, расположенных в соседних территориях - Екатеринбурге, Кургане, Тюмени.

Небесные скорые работали на Южном Урале до 2000-х годов. Позднее их функцию взяли на себя реанимобили. Машины и сейчас будут в ходу, поскольку авиация не способна на сто процентов перекрыть потребность в экстренной эвакуации пациентов.

- Иногда по объективным причинам пациента быстрее доставить в больницу автомобилем. К примеру, из Чебаркуля в Челябинск. Плюс к этому иногда у нас бывает нелетная погода, - добавляет Шамин.

Каких-то особых условий для посадки "Ансаты" не требуют, поэтому выгружать пациента они могут максимально близко к медучреждению. "Простой" (в переводе с татарского) способен сесть даже в горах. Но посадочные площадки для него в области все же построят. Первые - оборудуют вблизи крупных больниц Челябинска и Магнитогорска. Постепенно вертолетными площадками обзаведутся и районные больницы.

- В следующем году мы планируем строительство базовой вертолетной площадки, - продолжает наш собеседник. - Где будем строить, пока неизвестно. Не обязательно на территории медицинского учреждения. Возможно, будем использовать уже существующие ресурсы, тех же МЧС или силовых ведомств.

В Курганской области, где санавиация заработала на год раньше, чем в Челябинской, за 6 месяцев смертность в ДТП сократилась на 30 процентов, снизилась летальность от инфарктов и инсультов. Как минимум на тот же эффект от запуска скорой с неба рассчитывают и на Южном Урале.

[\(Южноуральская панорама\)](#)

«Яндекс.Такси» поймает вертолеты

«Вертолеты России» и «Яндекс.Такси» рассматривают возможность интегрировать вертолетные перевозки в приложение агрегатора. На первом этапе полеты предлагается осуществлять в Подмоскowie с МКАД, а затем — и от Садового кольца. Эксперты и участники рынка предупреждают об отсутствии массового спроса на услугу.



Правительство Москвы, компания «Вертолеты России» (входит в «Ростех»), поставщик технических решений для воздушного движения «Фирма НИТА» и «Яндекс.Такси» начали переговоры о возможности заказа вертолета через мобильное приложение, сообщил “Ъ” источник, близкий к одному из участников переговоров. По его словам, предполагается, что доставлять пассажира к вертолетной площадке будет автомобиль, изначально заказать вертолет через «Яндекс.Такси» можно будет от МКАД до Подмосковья, затем — от Садового кольца.

В «Яндекс.Такси» подтвердили обсуждение такой идеи, сообщив, что в августе в рамках Международного авиакосмического салона планируют подписать соглашение о сотрудничестве «в области продвижения концепции городской аэромобильности» между четырьмя вышеуказанными участниками. В департаменте транспорта Москвы и «Фирме НИТА» не ответили на запросы “Ъ” к моменту публикации.

Директор по сервису и послепродажному обслуживанию ООО «ВР-Технологии» (входит в «Вертолеты России») Илья Михальченко подтвердил, что между «Вертолетами России», «Яндекс.Такси» и «Фирмой НИТА» идут переговоры о создании системы городского воздушного транспорта.

"Результатом реализации проекта предполагается создание в Москве полноценного воздушного маршрутного такси, включенного в систему общественного транспорта", — заявил господин Михальченко.

По словам господина Михальченко, при реализации проекта планируется использовать разрабатываемый сейчас вертолет VRT500, а эксплуатантом может стать независимая компания.

Услуги аэротакси в Москве уже предлагают несколько компаний, например Heliport Moscow. Примерная стоимость часа полета на модели Robinson R66 составляет 46 тыс. руб., следует из информации на сайте. В пресс-службе компании не ответили на запрос “Ъ”.

В целом же вертолетные перелеты не массовая услуга, даже в Москве, где есть платежеспособная аудитория, указывает представитель сервиса такси «Максим» Павел Стенников. «Короткие перелеты не всегда быстрее или проще поездки на автомобиле. Взлет и посадка могут производиться только в определенных местах, которых мало. На возможность полета влияет погода», — скептивен он.

Добавление услуги в приложение службы заказа такси не увеличит спрос, считает господин Стенников. У самого сервиса «Максим» в России есть своя авиакомпания с судами малой авиации, но она не интегрирована в приложение, подчеркивает он: «Перспективно добавление того транспорта, который пользуется массовым спросом, и только тогда, когда есть большое количество партнеров».

В сервисе Gett сообщили, что не оценивали перспективы и масштаб авианаправления. Глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак считает возможным запуск проекта при наличии инвестора. Помешать могут зоны, закрытые для вертолетных перевозок над Москвой, рассуждает эксперт, однако для перевозок от МКАД до вертолетных площадок на Рублевском или Новорижском шоссе ограничений нет.

[\(Коммерсантъ\)](#)



Эксперты усомнились в востребованности вертолетного такси

Эксперты усомнились, что вертолетное такси будет пользоваться спросом. Многие отмечают, что услуга будет слишком дорогой, к тому же еще не готова инфраструктура для реализации проекта.

В "Яндекс.Такси" обсуждение идеи подтвердили, добавив, что в августе, во время Международного авиакосмического салона, стороны намерены подписать соглашение о сотрудничестве в области создания сети городского воздушного транспорта.

- Полеты на вертолете не всегда будут быстрее поездки на автомобиле. Взлет-посадка, разрешения требуют немало времени. Не стоит сбрасывать со счетов погоду, метеоусловия тоже будут влиять на условия работы воздушного такси, - комментирует телеканалу "360" представитель такси "Максим" Павел Стенников.

Некоторые эксперты называют идею "небольшой утопией". Хотя бы потому, что московское небо закрыто для полетов, а подмосковное направление не будет сильно востребованным. Если удастся изменить ситуацию с перекрытием столичного воздушного пространства, то это может изменить ситуацию. Но пока добиться такого никому "из серьезных людей, заинтересованных в полетах", не удалось.

Предполагается, что стоимость вертолетного такси будет примерно равна услугам машин бизнес-класса. Этот пункт тоже вызывает сомнение у специалистов. В качестве примера они приводят компанию Heliport Moscow, которая предоставляет услуги вертолетов для коротких перелетов. Час перемещения на Robinson R66 обходится пассажиру в 46 тысяч рублей.

[\(Комсомольская правда\)](#)

АО «ОДК-Климов» предлагает эксплуатантам контракт жизненного цикла

В конференции, которую провели специалисты ОДК-Климов (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) в Москве, приняли участие более ста представителей организаций, эксплуатирующих вертолеты с двигателями разработки и производства предприятия

Ежегодная конференция АО «ОДК-Климов» для эксплуатантов призвана наладить прямое общение разработчика и производителя вертолетных двигателей и потребителей продукции предприятия, ответить на актуальные вопросы по модернизации, эксплуатации и обслуживанию силовых установок. Участниками конференции стали представители Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), АО «ЮТэйр-Инжиниринг», АО «Вертолеты России», АО «Камов», АО «МВЗ имени М.Л.Миля», авиапредприятий «Газпромавиа», специалисты отрасли из Китая, Кореи и т.д.

В рамках конференции специалисты ОДК-Климов презентовали контракт жизненного цикла. Предполагается, что обновленный сервисный контракт, заключенный ОДК-Климов и эксплуатантом, будет интересным и взаимовыгодным. Эксплуатантам предлагается выбрать модули из номенклатуры услуг послепродажного обслуживания, исходя из своих потребностей и задач, а



предприятие берет на себя обязательства по обеспечению работоспособности парка двигателей, необходимую для эксплуатации воздушных судов. На время ремонта двигателей ОДК-Климов может предоставить в аренду необходимое количество моторов, при этом подменный двигатель может быть предоставлен в течение трех дней. При реализации услуги «Ремонт в эксплуатации» время локального ремонта меняется с трех месяцев до двух недель. Этого удалось добиться благодаря совершенству технологий ремонта, увеличению количества бригад, повышению квалификации сотрудников. На конференции отмечалось, что двигатели разработки и производства ОДК-Климов создаются полностью из российских комплектующих. Это позволило создать полную номенклатуру запчастей оригинального производства.

Интересным для эксплуатантов может быть и предложение по ремоторизации - замене устаревшей версии двигателя ТВ3-117 на новый ВК-2500 для различных вертолетов. Например, для Ми-8МТВ (Ми-17), Ка-32. В частности, при модернизации вертолета Ми-8МТВ мощность возрастает с 2200 л.с. до 2700 л.с. Назначенный ресурс может быть увеличен с 7500 час. до 9000 час. (в 2020 году) и до 12 000 час. (в 2022 году).

В рамках конференции состоялась сессия вопросов и ответов, презентация интерактивного учебника по двигателю ВК-2500, разработанного специалистами Авиационного учебного центра ОДК-Климов. Желающие могли сверить документы по эксплуатации двигателей.

«Основная задача этой конференции, которая состоялась уже в девятый раз, – постараться ответить на все вопросы наших клиентов – эксплуатантов, которые работают с нашими двигателями. Нам важно услышать вопросы и замечания. Такой диалог полезен всем. Именно те, кто эксплуатирует нашу технику, определяют, насколько она качественна, могут сравнить наши моторы с техникой других производителей. Важно, чтобы каждый эксплуатант понимал, что мы работаем для них.

В этот раз мы предоставили возможность пообщаться непосредственно с главным конструктором – директором программы ТВ3-117/ВК-2500. Нам очень приятно, что интерес к нашей конференции растет, количество участников увеличивается», - говорит исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин.

[\(ОДК-Климов\)](#)

С начала года "Полярные авиалинии" выполнили более 300 санзаданий

Экипажи авиакомпании совместно с медицинскими работниками выполнили более 300 срочных санзаданий за неполные пять месяцев, налета в общей сложности порядка 1200 часов.

Зачастую санавиация из-за географических особенностей республики - единственная возможность не только добраться до пациентов, но и вовремя доставить их в больницы, к квалифицированным специалистам и необходимой технике.



Благодаря слаженной работе специалистов авиакомпании и врачей, якутяне могут рассчитывать на своевременную медицинскую помощь. Перевозки осуществляются на вертолетах Ми-8 МТВ и самолете Л-410.

[\(Полярные авиалинии\)](#)

Краевые власти арендуют вертолет для оказания скорой медицинской помощи

Краевое минзакупок объявило электронный аукцион на выполнение вертолетных рейсов для оказания скорой медицинской помощи. Вертолет должен быть оборудован необходимой медицинской техникой, вмещать 12 человек и принимать на борт двух пострадавших на носилках. Исполнитель должен обеспечивать время вылета по заявкам в период с 16 апреля по 15 октября ("лето") не позднее чем через 30 минут с момента получения заявки; в период с 16 октября по 15 апреля ("зима") - не позднее чем через 60 минут с момента получения заявки.

В техзадании указаны места посадочных площадок с наличием аэронавигационной информации на территории Пермского края: Александровск, Березники, Гремячинск, Губаха, Кизел, Кунгур, Лысьва, Чайковский, Чусовой, Барда, Березовка, Большая Соснова, Верещагино, Горнозаводск, Добрянка, Елово, Ильинский, Карагай, Кишертъ, Куеда, Красновишерск, Нытва, Октябрьский, Оса, Орда, Оханск, Очер, Сива, Суксун, Усолье, Уинское, Частые, Чердынь, Чернушка, Чермоз, Ныроб, Кудымкар, Гайны, Кочево, Коса, Юрла, Юсьва, Майкор, Пожва.

Контракт будет действовать с момента заключения по 29 февраля 2020 года. Аукцион пройдет 24 июня. Максимальная цена контракта - 71 млн руб.

[\(Коммерсантъ - Пермь\)](#)

Компании «Миль» и «Камов» приоткрыли двери для любознательных

На аэродроме ЛИИДБ Московского вертолетного завода показали линейку вертолетов от Ми-2 и Ми-4 до Ми-26 и даже Ми-34С1, а также легендарный супервертолет В-12. «Камовские» винтокрылые машины Ка-52 и Ка-26 разместили у ангара компании «Камов». В полете были продемонстрированы опытные образцы нового отечественного вертолета средней грузоподъемности – винтокрылые машины Ми-38 ОП-4 и первый Ми-38Т для Минобороны России. Также в полете показали усовершенствованный вариант транспортно-боевого вертолета Ми-35.

Программа по вертолету Ми-38

Первый транспортно-десантный Ми-38Т для Минобороны России впервые поднялся в воздух в начале ноября 2018 г. Это военная версия среднего многоцелевого вертолета Ми-38, который занимает нишу между средней по грузоподъемности машиной Ми-8 и тяжелым Ми-26 и может применяться для перевозки грузов и пассажиров, а также в качестве поисково-спасательной машины. Вертолет Ми-38Т оснащен новыми двигателями ТВ7-117В российского производства и интегрированным пилотажно-навигационным комплексом. Контракт на поставку Минобороны России двух машин Ми-38Т был заключен в 2017 г. Первый из них военные должны получить до конца июня, а второй – в декабре



нынешнего года. На базе военного варианта Ми-38Т планируется разработать целую линейку специализированных вертолетов, включая вариант для полетов в Арктике.

В феврале 2019 г. в СМИ появилась информация о том, что в Якутии завершены дополнительные сертификационные испытания вертолета Ми-38 в условиях экстремально низких температур. Руководство холдинга «Вертолеты России» официально заявило, что заявленные характеристики вертолета «полностью соответствуют требованиям норм летной годности АП-29, которые гармонизированы с европейскими CS-29 и американскими FAR-29, однако у этой машины сохраняется потенциал для расширения возможностей».

Гражданский вариант вертолета Ми-38 в грузовой версии был сертифицирован в декабре 2015 г. В январе 2018 г. холдинг «Вертолеты России» объявил о запуске серийного производства вертолета Ми-38 на Казанском вертолетном заводе (КВЗ). Летом нынешнего года должны завершить постройку машины Ми-38 VIP по заказу госкорпорации «Ростех». Вертолет будет в собственности одной из структур «Ростеха», а компания «Русские вертолетные системы (РВС)» будет его эксплуатировать по контракту для приобретения опыта при освоении нового типа, выявлять «детские болезни». Компании «РВС» будут компенсироваться операционные издержки и затраты. Правда, для этих целей лучше построить вертолет не в VIP-варианте.

По заявлению генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского, первый гражданский вариант вертолета Ми-38, изготавливаемый для VIP-перевозок, продемонстрируют на авиасалоне МАКС-2019.

Возрождение проекта по вертолету Ми-14

В конце мая нынешнего года в СМИ появилась информация о том, что Минобороны России решило создать авиационную эскадрилью в составе Каспийской флотилии, на вооружении которой будут находиться самолеты-амфибии Бе-200 и вертолеты-амфибии Ми-14ПВ. Командующий Каспийской военной флотилией контр-адмирал Сергей Пинчук заявил, что Каспийская флотилия в перспективе получит беспилотные летательные аппараты дальнего радиуса действия для целеуказания боевым кораблям и что местом базирования эскадрильи станет Каспийск. «Эскадрилья будет сформирована из самолетов Бе-200 и вертолетов Ми-14ПВ, которые в основном будут решать задачи поисково-спасательного обеспечения и оказания медицинской помощи», – сообщил контр-адмирал Сергей Пинчук.

Сейчас рассматривается вопрос о возобновлении серийного производства на КВЗ многоцелевого вертолета-амфибии Ми-14, разработанного в ОКБ им. М.Л.Миля в начале 70-х годов прошлого столетия на базе вертолета Ми-8. В 1973-1986 гг. на КВЗ было построено около 280 вертолетов Ми-14.

Официально объявлено, что на МАКС-2019 продемонстрируют в воздухе и на земле транспортно-десантный вертолет Ми-38Т, тяжелый модернизированный военный вертолет Ми-26Т2В и многоцелевой вертолет Ми-171, многоцелевой легкий вертолет «Ансат», средние грузовые вертолеты гражданского назначения Ми-171А2, Ми-38, Ка-62 и Ка-32 (в противопожарном варианте).



Международный авиационно-космический салон МАКС-2019 пройдет с 27 августа по 1 сентября в Жуковском. В этом году страной-партнером впервые выступит Китай.

[\(Жуковские вести\)](#)

«Вертолеты России» передали авиакомпании "Конверс Авиа" два Ми-8АМТ

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) поставил авиакомпании "Конверс Авиа" два вертолета Ми-8АМТ в транспортном варианте. В 2018 году этой компании уже были поставлены два вертолета, которые в настоящее время эксплуатируются в Тверской области.

Транспортные возможности вертолета обеспечивают перевозку до 23 пассажиров на откидных сиденьях, а также перевозку грузов массой до 4 тонн внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

"Переданные вертолеты будут задействованы для перевозки грузов для нефтедобывающих предприятий России, а также будут использоваться для перевозки вахтового персонала в Красноярском крае и Тюменской области", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

Модификация Ми-8АМТ является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе вертолётa Ми-8Т. При разработке Ми-8АМТ был учтен огромный опыт эксплуатации вертолётов семейства Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8АМТ отличается от Ми-8Т более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений.

АО "Улан-Удэнский авиационный завод" – одно из производственных предприятий холдинга "Вертолеты России". Современный производственный и технологический потенциал завода позволяет быстро организовать изготовление новых типов летательных аппаратов, совмещать создание опытных образцов с серийным выпуском техники. За 75 лет существования на заводе построили более 8000 летательных аппаратов. Сегодня завод специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

В Великобританию продан первый AW109 Trekker

Британский чартерный оператор Apollo Air Services подтвердил через пост в Instagram, что будет управлять первым Leonardo AW109 Trekker в Великобритании. Компания, базирующаяся в Carlisle Lake District Airport, уже эксплуатирует шесть AW109SP GrandNew, один AW109S Grand и один Airbus AS350B2 с дополнительными базами в Cardiff Heliport и Leeds East Airport

Apollo Air Services заявил, что Trekker будет доступен с октября 2019 года и будет базироваться в Центральной Шотландии. Вертолет будет поставлен британским дистрибьютором Leonardo Sloane Helicopters. Компания Sloane была эксклюзивным дистрибьютором в течение 24 лет и подписала соглашение о продлении своего назначения на EBACE 2019 в Женеве.



AW109 Trekker, основанный на популярном семействе вертолетов AW109/Grand, оснащен ползковым шасси и современной «стеклянной» кабиной Genesys Aerosystems. AW109 Trekker имеет те же летно-технические характеристики, высокую маневренность, надежность и расширенные возможности навигации, как и другие легкие двухдвигательные вертолеты Leonardo.

Пассажирский салон такого же размера, как у Grand/GrandNew, может вместить до шести пассажиров, один носилки и три/четыре медицинских работника или двое носилок и двух медработников. В случае необходимости при полете с одним пилотом дополнительный пассажир может перевозиться в кабине

экипажа. Максимальный взлетный вес вертолета равен 3175 кг, крейсерская скорость 311 км/ч. AW109 Trekker может быть легко сконфигурирован для любых миссий, от версий EMS и SAR, до VIP варианта.

[\(BizavNews\)](#)

Австрийская HUBI-FLY покупает Bell 505

Bell Helicopter (входит в Textron Inc.) в рамках проходившей на прошлой неделе в Женеве выставки EBACE 2019 объявил о подписании соглашения о покупке Bell 505 Jet Ranger X австрийской компанией HUBI-FLY, а также недавней сертификации вертолета в Украине и России.

В настоящее время в мире эксплуатируются свыше 150 вертолетов Bell 505 Jet Ranger X. Для поддержки европейских клиентов, в прошлом году Bell утвердил Helideal в качестве сертифицированного учебного центра (CTF) для расширения своего глобального предложения по обучению в Европе. Helideal – независимый представитель Bell, базирующийся на юге Франции, обеспечивает высочайший стандарт обучения пилотов Bell 505 с сертификацией Bell Training Academy.

В рамках EBACE 2019 демонстрировался Bell 505 в VIP конфигурации от Mesaer Aviation Group (наряду с Bell 429, прим.ред.).



«Клиент может выбрать из нескольких вариантов отделки и конфигураций. Салон MAGnificent оборудован системой развлечений IFEEL (In-Flight Entertainment Enhanced Lounge) с сенсорным



управлением, установлены электрохромные окна. Система подавления шума SILENS (Speech Interference Level Enhanced Noise System) свела шумы к минимуму и сделала возможным вести в салоне беседу без использования гарнитуры. Система развлечений IFEEL оснащена доступом к WI-FI, интерактивными картам, средствами регулирования естественного освещения, разнообразному аудио и видео контенту. Все системы легко управляются прямо с экрана смартфона или смарт-часов», - комментирует Дункан Ван де Вельде, управляющий директор Bell Helicopter в Европе.

Аналогичный интерьер доступен и для флагмана Bell 429. Базовая комплектация MAGnificent предлагает интерьер как для четырехместного, так и для пяти/шестиместного салона Bell 429. Красивые кресла, модульные консоли, динамичные линии – все приводит к чувству полного комфорта и стиля. Сиденья отделаны высококачественной кожей, на спинке вручную может быть вышита эмблема или логотип владельца. В наличии пульт регулирования яркости освещения в салоне. Опционально салон можно оборудовать IFEEL системой развлечения с сенсорным управлением и другое оборудование для комфорта пассажира. Установка интерьера MAGnificent обойдется клиентам от \$100 000 до \$120 000 и может быть установлен на 505 Jet Ranger, находящихся в эксплуатации.

По словам Грейсона Барроуза, директора по маркетингу и продажам MAG, из более чем 100 заказанных на сегодняшний день моделей Bell 505 Jet Ranger X от 20 до 30% клиентов выбрали интерьер MAGnificent.

Напомним, что в начале апреля российская компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России, сообщила о получении сертификата типа на вертолет Bell 505. Сертификат FATA-01014R был выдан Российским Федеральным Агентством Воздушного Транспорта 28 марта 2019 года.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Самолеты Embraer потеряют свое имя

В названии совместного предприятия Boeing и Embraer не будет фигурировать имя бразильского авиапроизводителя. Американская компания, которая в январе 2019 г., приобрела 80% подразделение коммерческих пассажирских самолетов Embraer, объявила, что новое СП будет называться Boeing Brasil Commercial.

Впервые о планах по приобретению пассажирского подразделения Embraer было объявлено на авиасалоне в Фарнборо в июле прошлого года. Приобретение стоило Boeing 4,2 млрд долл.

Сделка с Boeing уже одобрена акционерами, но все еще ожидает утверждения регулирующих органов. СП будет выпускать 80-130 местных самолетов семейства E-Jets/E2 и 40-50 местных региональные машины ERJ. Embraer сохранит за собой программы самолетов деловой авиации.



Сделка с Embraer стала для Boeing ответом на усиление его основного конкурента – европейского концерна Airbus. Последний в июле 2018 г. завершил сделку по приобретению программы узкофюзеляжных самолетов CSeries у канадской компании Bombardier. Европейский авиастроитель также произвел ребрендинг, дав этим самолетам имя Airbus A220.

ATO.ru

Авиакомпания "ЮТэйр" сократила убыток в I квартале

В I квартале этого года авиакомпания "ЮТэйр" снизила убыток на 14,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г., до 2,5 млрд руб. Как сообщается в ежеквартальной отчетности перевозчика, выручка за указанный период практически не изменилась и составила 10,2 млрд руб.

Результаты I квартала 2019 г. в авиакомпании назвали плановыми и обусловленными сезонностью, а также ростом стоимости авиационного топлива и ослаблением рубля.

Напомним, что в начале мая финансовые показатели перевозчика вызвали опасения у аудиторов. Ernst and Young тогда сообщил об угрозе приостановки полетов "ЮТэйр" из-за финансовых долгов. Однако в авиакомпании опровергли возможность прекращения деятельности.

Долгосрочные обязательства компании на 31 марта 2019 г. составили 68,3 млрд руб. против 67,8 млрд руб. годом ранее, в то время как краткосрочные остались неизменными — на уровне 13,3 млрд руб.

Сегодня "ЮТэйр" продолжает комплексную работу по реструктуризации задолженности. "Авиакомпания обновила финансовую модель и видит необходимость изменения графиков обслуживания долгов. Новые графики должны учитывать возможности "ЮТэйр" в текущих экономических условиях: при росте стоимости топлива, демпинге цен на авиабилеты, дефиците пилотов на региональном рынке и высокой долговой нагрузке", — сообщили в компании.

Компания намерена увеличить перевозки по итогам весенне-летней навигации 2019 г. Сообщается, что в течение майских праздников — с 1 по 12 мая — "ЮТэйр" перевыполнила план по пассажиропотоку на 25%. За этот период она перевезла 268,5 тыс. пасс.

По итогам 2018 г. "ЮТэйр" стала пятой крупнейшей пассажирской авиакомпанией страны, увеличив объем перевозок на 4,8%, до 7,6 млн пасс. В I квартале этого года она переместилась на шестое место, снизив количество пассажиров на 4,3% (до 1,6 млн чел.) по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

ATO.ru

Эксперт: летные вузы России выпускают вдвое меньше пилотов, чем требуется авиакомпаниям

Российским авиакомпаниям требуется вдвое больше пилотов, чем выпускают все профильные вузы страны. Об этом сообщил в понедельник ТАСС начальник летно-методического центра гражданской авиации Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева Дмитрий Качан.



"В среднем по стране потребность авиакомпаний в летчиках составляет 1700 человек, тогда как все летные учебные заведения в сумме могут выпустить около 750 человек", - сказал он.

Собеседник агентства добавил, что на фоне нехватки пилотов авиакомпании начинают бороться за выпускников летных вузов. "Если раньше авиакомпания могла выбирать себе того или иного пилота, то теперь уже выпускники выбирают наиболее подходящее им место работы", - уточнил он.

По словам начальника летно-методического центра гражданской авиации, заказ Росавиации составляет порядка 210 пилотов в год. "За период с 2011 года конечная цифра набора выпускников Ульяновского института гражданской авиации составляет порядка 250 человек", - добавил он.

[\(ТАСС\)](#)

Санкции подрезали крылья: почему не взлетает МС-21

Ровно два года назад российский самолет МС-21 впервые поднялся в небо. С тех пор широкая публика видела полеты иркутского "брата" SSJ100 только на видео. Самолет стал заложником геополитических проблем и больших амбиций. Из-за санкций лайнер мог остаться без крыла, а спор из-за полномочий МАКа ставил под вопрос его сертификацию. Как выживает в современной России проект среднемагистрального самолета - в материале "Газеты.Ru".

28 мая 2017 года жители окраины Иркутска могли видеть, как в небо поднялся первый российский среднемагистральный лайнер в бело-синей livрее с надписью на борту "МС-21".

МС-21-300 - среднемагистральный самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров. Он создавался с ориентацией на самый массовый сегмент пассажирских перевозок как потенциальный конкурент лайнерам Boeing 737, A320 и A321.

Прессу на первый вылет не звали. Местные жители и сотрудники завода снимали полет с окрестных полей. Производитель - корпорация "Иркут" - распространила позже сообщение: "полет прошел нормально", в соцсетях стали появляться первые любительские видео. Чиновники в своих аккаунтах не преминули похвастаться успехом. Говорили, что потратили на проект около 100 млрд рублей, а первая партия будет поставлена перевозчикам уже осенью 2018 года. С тех пор не раз менялись обе цифры.

Обломали крылья

В феврале 2019 года глава "Ростеха" Сергей Чемезов официально подтвердил перенос сроков запуска серийного производства самолетов МС-21 - с 2019 года на конец 2020.

Виноваты оказались американцы. Точнее санкции, из-за которых зарубежные партнеры из США и Японии не могут поставлять России композитные материалы для изготовления удлиненного инновационного крыла - главной "фишки" нового лайнера и его отличия от конкурентов в линейке Boeing и Airbus.



"Черное" крыло было призвано повысить экономичность самолета и увеличить ширину салона по сравнению с аналогами.

В конце марта глава Минпромторга Денис Мантуров заявил, что Россия нашла новых поставщиков композитов в Юго-Восточной Азии и уже завершает испытания нового крыла. При этом в стране работают над собственным производством.

"...примерно на шесть месяцев мы уйдем вправо, но при этом мы потом уже точно не вернемся к тем поставщикам, которые были", - пообещал министр.

Интересно, что крыло из композитов и раньше сдвигало сроки проекта. Так, в начале 2017 года в ходе прочностных испытаний стало понятно, что ему нужна доработка и усиление, а потом дополнительные испытания. Это тогда сдвинуло проект вправо примерно на полгода.

Когда начались санкционные атаки со стороны США, уже было очевидно, что в тех отраслях, где российская продукция явно может составить конкуренцию, трудности появляться точно будут. Тем более в такой отрасли, как авиационная промышленность, отмечает руководитель аналитического департамента "Международного финансового центра" Роман Блинов.

Это отчасти доказывает состоятельность наших конструкторов и инженеров, но вот с точки зрения технологий импортозамещение пока не работает. Технологии в ряде отраслей у нас абсолютно заимствованные, констатирует эксперт.

Заменяли двигатель

Зимой во время посещения Иркутского авиационного завода вице-премьер Юрий Борисов заявил, что на первый серийный МС-21 будет установлен российский двигатель ПД-14. Это еще одна новинка, разработанная в РФ для нового самолета. Ранее для него также были закуплены двигатели PW1400 американской компании Pratt & Whitney, которые были сертифицированы еще в 2016 году на международном уровне. Предполагалось, что в серию пойдет два варианта лайнера - с американским двигателем и российским, чтобы у покупателей был выбор.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) не отказывается от партнерства с Pratt & Whitney и "не будет никаких мер предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить", пообещал Борисов, предупредив однако, что "при определенных обстоятельствах мы готовы будем перейти только на отечественные двигатели".

Все летные испытания, которые два года идут и в Иркутске, и в подмосковном ЛИИ им. Громова, проходят с самолетами, оснащенными PW1400.

Сейчас в сертификационных испытаниях участвуют четыре опытных МС-21, готовятся к ним присоединиться пятый и шестой - все с американскими двигателями. И лишь седьмой будет выпущен



по серийным технологиям и оснащен ПД-14. Этот новый двигатель только осенью прошлого года сертифицирован Росавиацией и в летных испытаниях еще не участвовал.

И на его испытания также потребуется время. И скорее всего, немало. Так что поставки первых лайнеров будут проходить с американскими двигателями.

Показать натурный образец лайнера, оборудованный пассажирским салоном, Минпромторг обещает в этом году на МАКСе.

Закрыли небо

В конце прошлого года стало известно еще об одной проблеме МС-21: препятствием для экспортных поставок лайнера могут стать проблемы с признанием российской системы сертификации в Европе и США.

Дело в том, что ранее сертификацией авиатехники в РФ занимался Международный авиационный комитет (МАК), созданный после развала Советского Союза как некое министерство гражданской авиации стран СНГ. Позже часть функций МАК были переданы разным ведомствам. В частности, полномочия по сертификации авиатехники 28 ноября 2015 года перешли от МАКа к Росавиации. Однако у ведомства нет двусторонних соглашений о взаимном признании сертификатов летной годности с ведущими авиарегуляторами - европейским агентством EASA, американским FAA и др.

Если Росавиация не сможет договориться о процедурах взаимного признания, то с экспортом МС-21 могут быть проблемы.

Это подтверждали и источники в правительстве, и сам Сергей Чемезов.

"Нас уже предупредили, что с экспортом МС-21 могут быть проблемы", - сказал "Газете.Ru" один из источников. В самой Росавиации ранее отмечали, что "российская сторона продолжает работать по авиационным правилам, которые хорошо известны EASA".

Залили деньгами

Текущие проблемы с санкциями и импортозамещением стали поводом оказать проекту дополнительную материальную поддержку. В январе правительство РФ приняло решение поддержать проект российского гражданского самолета МС-21 за счет прямых субсидий из бюджета. Прежде финансирование проекта осуществлялось за счет госпрограмм по линии Минпромторга, заемных и собственных средств корпорации "Иркут".

На эти цели в 2019 году будет выделено 1,6 млрд рублей, в 2020 - 4,11 млрд рублей, в 2021 - 4,81 млрд руб.

За три года общий объем субсидий для МС-21 составит 10,5 млрд руб. Расчет на 30 самолетов.



Средства пойдут, в частности, на развитие серийного производства, создание системы постпродажного обслуживания, включая приобретение тренажеров для подготовки авиационного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запасных частей, уплату процентов по кредитам.

Меж тем, как ранее подсчитали аудиторы Счетной палаты, в проект МС-21 уже вложено свыше 158,3 млрд рублей, еще 279,1 млрд рублей должны быть инвестированы в период с 2018 по 2025 год. Всего же проект оценили в 438 млрд рублей (\$6,8 млрд). Юрий Борисов ранее называл сумму в 465 млрд рублей (\$7,2 млрд) до 2025 года.

Интересно, что проект другого российского самолета SSJ100 обошелся в \$2 млрд. А его серийное производство - вдвое больше.

Эксперты сходятся во мнении, что отечественное авиастроение - и в советские времена, и сейчас - это не про бизнес, это про патриотизм.

"Государства, в которых развито авиастроение, их очень немного, - это высшая лига, и мы ни в коем случае не должны из этой высшей лиги исчезнуть, поэтому работаем на перспективу и будем и дальше обновлять парк российской гражданской авиации", - говорил премьер Дмитрий Медведев на презентации МС-21 еще в 2016 году.

При запуске проект SSJ вызывал не менее патриотичный подъем. Правда, довольно быстро вскрылось немало "детских" болезней лайнера и сложности с его постпродажным обслуживанием. В результате некоторые покупатели стали отказываться от самолета. Производители МС-21 ошибки своих предшественников обещают учесть.

Однако ставки в отечественном авиапроме растут. И риски тоже.

Газета.Ru

Приземление авиации

Когда в России появится единая государственная политика в сфере безопасности полетов

Президент Владимир Путин начал заседание Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам минутой молчания в память о погибших 5 мая в авиакатастрофе лайнера Sukhoi Superjet 100, где в хвостовой части салона заживо сгорел 41 человек. Страна скорбит, размышляя над причинами трагедии. Их, конечно же, установят. Но не слишком ли много в авиации России таких ЧП?

Проблема не только в мастерстве пилотов или надежности авиационной техники. Федеральные структуры власти, которые в соответствии с нормативными правовыми актами должны осуществлять регулирование деятельности гражданской, государственной и экспериментальной авиации, организацию контроля и надзора в сфере безопасности полетов, делают это разрозненно и бессистемно. Единого координирующего государственного органа и соответствующих механизмов в России, как ни странно, нет.



Безопасность на троих

Из-за отсутствия единой политики и надзора в сфере обеспечения безопасности полетов на ведомственном уровне вырабатываются удобные бизнесу правила, создается множество нормативных документов, порой противоречащих воздушному законодательству России и международному праву. Все это активно формирует объективные предпосылки для роста авиапроисшествий. Как следствие стране наносится политический, социальный, материальный и моральный ущерб, гибнут граждане.

Решить проблему можно лишь созданием единой системы государственного контроля в сфере обеспечения безопасности полетов за счет финансируемых из бюджетных средств федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных осуществлять регулирование деятельности авиации. Такие попытки, признаем, предпринимались на самом высоком уровне и не раз. В президентском указе № 904 от 13 июня 1996 года "О государственном регулировании и государственной поддержке гражданской авиации и авиационной промышленности Российской Федерации" написано много чего дельного. Определены контроль над естественными монополиями в гражданских воздушных перевозках, надзор за безопасностью полетов и соблюдением установленных в отрасли правил. Сказано о сохранении единых систем сертификации и независимого расследования авиапроисшествий.

3 марта 2001 года президентом утверждены "Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года". В документе напрямую говорится, что его главные цели - реализация и защита государственных интересов, сохранение за Россией статуса мировой авиационной державы, координация и контроль этой деятельности на основе единой политики, приведение характеристик авиатехники к международным стандартам. А также выявление опасных факторов и предотвращение происшествий, внедрение норм, правил и процедур ИКАО.

Выходили постановления и распоряжения правительства по данным вопросам, в том числе о правах и ответственности государственных инспекторов гражданской авиации, о Службе безопасности полетов авиации ВС РФ и т. д. Почему все это не работает?

Дело в том, что сама идеология, изложенная 13 июня 1996 года в указе президента РФ № 904, определив госнадзор составной частью регулирования деятельности предприятий гражданской авиации и авиационной промышленности, на многие годы запустила центробежные процессы в сфере обеспечения безопасности полетов. Нельзя разделить небо между ведомствами. Самолеты любой принадлежности подчиняются общим законам аэродинамики, и правила для них должны регулироваться единым органом управления воздушным движением. К сожалению, в 90-е этим, видимо, решили пренебречь.

Последующие акты президента, правительства решали в основном коммерческие задачи: лизинг, селективная поддержка авиапрома и гражданской авиации независимо от того, какие воздушные суда закупались перевозчиками - российские или иностранные. В конечном итоге функции надзора за безопасностью полетов и регулирования деятельности в области государственной авиации были



возложены на Министерство обороны. Но на деле никем не выполнялись. Как следствие - количество "официальных" авиапроисшествий (около 50 в год) не уменьшалось, а тяжесть от гибели российских граждан и материальный урон только росли. Например, авария учебно-тренировочного самолета Як-130 29 мая 2010 года нанесла государству прямой ущерб в 470 миллионов рублей и косвенный в несколько миллиардов из-за несвоевременного выполнения международного контракта. 11 февраля 2018 года Ан-148-100В "Саратовские авиалинии", выполнявший рейс 6W703 из Москвы в Орск, потерпел катастрофу в Раменском районе Московской области. Погибли 71 человек - все пассажиры и экипаж.

Одновременно с "официальными" росло количество "неучтенных" ЧП, когда частные лица, купив поддержанное воздушное судно сомнительного качества, совершали на нем незаконный полет. Таких авиапроисшествий отмечалось до ста в год. Обеспокоенное сложившейся ситуацией правительство Российской Федерации приняло решение от 29 января 2007 года № 88-р о разработке двух программ, призванных обеспечить безопасность полетов гражданских воздушных судов и экспериментальной техники. Основными исполнителями назначались Минтранс, Минобороны, Минпромторг.

Эти ведомства своевременно разработали, согласовали и представили документы, которые, однако, были утверждены с существенными недочетами. Так, в распоряжении правительства о госпрограмме безопасности полетов основной целью названо не обеспечение приемлемого уровня риска, исключающего возможность причинения вреда жизни или здоровью граждан, а иная цель - выполнение обязательств Конвенции Международной организации гражданской авиации и некоего Глобального плана ИКАО. Удивляет фраза об осуществлении приемлемого в России уровня безопасности полетов для вновь создаваемой авиатехники и имеющихся в эксплуатации воздушных судов. Проще говоря, мы хотели в те приснопамятные времена прежде всего угодить и понравиться нашим зарубежным партнерам, а для себя устанавливали лишь "приемлемый уровень безопасности". При этом подчеркивалось, что предотвращение происшествий может быть достигнуто вначале усилиями органов законодательной власти, затем исполнительной и только после этого авиационными организациями России. Была ли тем самым создана эффективная система управления безопасностью полетов - большой вопрос.

Утверждая программы, правительство фактически согласилось с предложениями Минтранса, который создал федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции контроля гражданской авиации, включая подчиненные ему территориальные управления госавианадзора. То есть с ведомственным подходом к решению общенациональных задач. А поскольку основная прибыль от деятельности гражданской авиации генерируется Федеральным агентством воздушного транспорта, Минтранс так усовершенствовал нормативно-правовую базу, что почему-то оставил за скобками необходимое дополнительное финансирование.

Ведомственные разночтения

Министерство обороны в свою очередь предложило создать к 2014 году современную материально-техническую базу системы управления безопасностью полетов. Это обосновывалось тем, что проблема высокой аварийности требует не ведомственного, а комплексного решения всех организационных, методических, программно-технологических и технических вопросов. Что



возможно лишь в формате ФЦП, позволяющей осуществлять мониторинг и ситуационный анализ. Правительство согласилось с предложением, но дальше дело не пошло. Поскольку для этого потребовалось бы создать:

новый консультативный орган - Межведомственный координационный совет (положение о нем и его персональном составе, председателе, подотчетными президенту страны, утверждается совместным приказом руководителей федеральных органов исполнительной власти, определенных государственными заказчиками ФЦП);

единый для всей государственной авиации центр расследования авиапроисшествий, система и структура которого определяются президентом, штатная численность - правительством;

единый информационно-аналитический центр.

При всей разумности идеи у государства тогда не нашлось для этого денег и, возможно, политической воли. Кроме того, само Минобороны имело на тот момент несовершенную по штатной численности, силам и средствам Службу безопасности полетов авиации ВС РФ, не обеспечивавшую решение в полном объеме даже тех задач, которые относились к ее компетенции. Проведя с реформой ВС РФ внутреннюю реорганизацию системы и структуры органов безопасности полетов, МО РФ сократило саму эту службу до 30 человек, ограничило ее влияние на другие федеральные органы исполнительной власти, имеющие подразделения государственной авиации. Не были выделены и необходимые силы, средства.

Тогда же было упразднено Федеральное агентство по промышленности, а возложенные на него контроль и реализация приказа № 210 Минпромэнерго от 25 апреля 2008 года "О концепции безопасности полетов воздушных судов" повисли в вакууме.

Несовершенство законодательства, недостатки в организационной структуре федеральных органов исполнительной власти привели к отсутствию контроля деятельности испытательных подразделений, негативно отразились на безопасности полетов, особенно экспериментальных воздушных судов. Уходит опытный персонал. Летно-испытательные базы по сей день находятся в критическом состоянии. Правительством, повторим, так и не выработана единая государственная политика в сфере контроля и надзора в воздушных перевозках. В каждом ведомстве в зависимости от решаемых задач (коммерческая, военная, экспериментально-исследовательская авиация) самостоятельно и разнонаправленно создается структура надзора за безопасностью полетов.

В 2004 году Советом Федерации почти единогласно одобрен проект ФЗ "О государственном регулировании, контроле и надзоре в сфере обеспечения безопасности полетов авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации", который был внесен в Государственную думу и принят к рассмотрению. Но 14 февраля 2005-го возвращен в СФ РФ на основании отзыва Минтранса и Минфина. Там необоснованно посчитали, что предложенное в законопроекте перераспределение функций между федеральными органами исполнительной власти потребует расходов, покрываемых за счет бюджета.

Прошло 14 лет. В развитие законопроекта разработано пять новых вариантов о сфере безопасности полетов, но ни один пока так и не принят. Полностью не реализованы правовые акты президента и правительства при формировании политики государственного контроля авиации. Заинтересованные



ведомства продолжают действовать как лебедь, рак и щука. Установленные требования не обеспечивают на практике достижения приемлемых для настоящего времени уровней рисков эксплуатации воздушных судов. Хотя анализ происшествий с ними показывает, что в 40 процентах ЧП опасные факторы затрагивают интересы более чем трех федеральных органов исполнительной власти. Но даже рекомендации созданных комиссий из-за отсутствия исполнительного механизма не внедряются.

Обеспечение безопасности полетов требует инновационных подходов. В новом законопроекте оптимизированы полномочия, компетенция и ответственность центральных органов власти, субъектов Федерации, авиационных организаций и авиаперсонала, других юридических и физических лиц. Необходимость создания единой системы госконтроля в данной сфере, казалось бы, очевидна. Но по сей день здесь много юридических нестыковок. К примеру, ответственность должным образом не прописана ни в КОАП, ни в Воздушном и Уголовном кодексах Российской Федерации.

Кто же тогда и на каких основаниях регулирует правоотношения в отрасли? В гражданской авиации - Минтранс, в государственной - Минобороны, в экспериментальной - Минпромторг. Так записано в Воздушном кодексе (ВК). Но даже он не дает ответа на вопрос: кто осуществляет госконтроль безопасности полетов авиации? Более того, стоящая по значимости на первом месте функция обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации вступает в противоречие с преамбулой ВК.

Неудивительно, что в таких условиях Минтранс был вынужден максимально эффективно выстроить, повторим, собственную систему обеспечения безопасности полетов, которая и легла в основу законопроекта. Хорошо это или плохо - отдельный вопрос. Но остается существенная разница между государственным контролем деятельности гражданской авиации по ВК РФ и надзором в сфере обеспечения безопасности полетов в новом законопроекте. В ВК речь идет о безопасности полетов, контроле, качестве работ и услуг. В новом законопроекте устанавливаются единые для всех видов авиации понятия, в соответствии с которыми должны быть приведены правовые и нормативные акты федеральных органов исполнительной власти, что исключает их двойное толкование и разночтения, размывание ответственности юридических, физических лиц.

Действующая пока система госконтроля деятельности гражданской авиации в Минтрансе нуждается в существенной антикоррупционной чистке. Но в двух других (государственной и экспериментальной) видах лицензирование, сертификация, допуск к эксплуатации летательных аппаратов и прочей авиационной техники вообще не предусматриваются никакими системными процедурами, которые изложены в отдельных и разрозненных федеральных авиационных правилах. При такой организации ни о каком надзоре в сфере обеспечения безопасности полетов речи не идет.

Поэтому необходимость создания Единой системы государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности полетов, повторим, очевидна.

Ущерб в пятом поколении



В государственной авиации, имеющей в составе более шести тысяч летательных аппаратов и около 120 тысяч человек персонала, функция по расследованию происшествий должна исполняться федеральным органом исполнительной власти, способным обеспечить предоставление существенных сил и средств для указанной деятельности. Но в той же экспериментальной авиации, например, сложилась ситуация, при которой профессионально осуществлять расследование ЧП некому.

Отдельный разговор о пожарной безопасности, о чем с кричащей очевидностью напомнила катастрофа в "Шереметьево". В настоящее время затраты на расследование авиапроисшествий частично признаны расходным обязательством государства. Так же, как и на содержание Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, созданной пока только в одном из трех уполномоченных органов - Минтрансе. Однако в классификацию расходов (пункт 3 "Национальная безопасность и правоохранительная деятельность") статьи 21 Бюджетного кодекса РФ от 31 июля 1998 года № 145-ФЗ было бы целесообразно добавить после строки "обеспечение пожарной безопасности" - "обеспечение безопасности полетов". Поскольку то и другое тесно взаимосвязано.

Расходы по расследованию авиапроисшествий и материальный ущерб от утраты воздушных судов составляют сегодня около шести миллиардов рублей. Речь в основном о старых воздушных судах с низкой балансовой стоимостью. Но с переходом на авиатехнику пятого поколения ущерб от происшествий на земле, как не удивительно, повлечет увеличение расходов в разы (по оптимистическим прогнозам - примерно до 40 млрд руб. в год). Если, конечно, мы так ничего и не изменим в системе обеспечения безопасности полетов.

Серьезность проблемы еще и в том, что отечественная авиационная техника становится менее конкурентоспособной на мировом рынке, ее закупки сокращаются. А граждане России стали опасаться воздушного транспорта. Поэтому сегодня, как никогда остро, стоит вопрос о согласованных действиях органов госконтроля, уполномоченных заниматься безопасностью полетов и разработкой авиатехники.

Но все это решаемые задачи. Нужны политическая воля, соответствующие государственные указания и самое главное - жесткий спрос за их исполнение с ответственных лиц. В противном случае трагедия в аэропорту "Шереметьево" окажется, увы, далеко не последней.

Справка "ВПК"

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) за 2017 год, количество авиапроисшествий на миллион полетов в коммерческой авиации в регионе СНГ составило 4,13. В Северной Америке - 0,57, в Европе - 0,67. Больше, чем в России, только в Африке - 6,87. В авиации общего назначения (АОН) ежегодная тенденция к росту аварий почти не снижается. В России в 2018 году в 2,5 раза увеличилось число жертв авиакатастроф по сравнению с 2017-м. Россия лидирует по числу жертв и авиапроисшествий среди подписантов Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)



Казань снова примет чемпионат мира по авиагонкам

Казань снова примет чемпионат мира по авиагонкам Red Bull Air Race. Соревнования пройдут 15 и 16 июня. Об этом сообщает пресс-служба мэрии города. До 12 пилотов класса Challenger и 14 команд пилотов класса Master будут состязаться в скорости, точности и мастерстве управления легкими сверхманевренными самолетами. Финал чемпионата пройдет в Саудовской Аравии. Смотровая площадка будет оборудована у центра семьи «Казан».

[\(Газета Республика Татарстан\)](#)

Рособоронэкспорт: летом на выставках в России представят прорывную для оружейного рынка продукцию

АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) оказывает поддержку проводимым в 2019 году в России крупнейшим международным выставкам вооружения и военной техники. Компания выступает спонсором военно-морского и авиационно-космического салонов МВМС-2019 и МАКС-2019, а также военно-технического форума АРМИЯ-2019.

"Военно-морской салон, АРМИЯ, МАКС – это всегда яркие и глубоко содержательные мероприятия, которые посещают практически все наши зарубежные партнеры и потенциальные заказчики из большинства регионов мира. Здесь можно увидеть все тренды российской оборонной промышленности, оценить высочайший уровень развития технологий и конструкторской мысли. Рособоронэкспорт является непосредственным участником и традиционно поддерживает эти выставки, стабильно удерживающиеся в ТОП-5 крупнейших мировых площадок в своих сегментах. Они неизменно дают нам максимальную монетизацию из всех выставочных событий в мире", – заявил генеральный директор Рособоронэкспорта Александр Михеев.

Военно-технический форум АРМИЯ-2019, который пройдет с 25 по 30 июня, представляет главные экспортные новинки и бестселлеры российской оборонной промышленности для всех видов вооруженных сил и родов войск, а также для специальных и антитеррористических подразделений.

В этом году в парке "Патриот" гости АРМИИ смогут увидеть ряд потенциально прорывных для мирового рынка новинок: автоматы Калашникова новейшей "двухсотой" серии, специальные автомобили "Тигр-2" нового поколения, а также зенитные ракетные комплексы "Викинг", "Тор-Э2", боевую машину отделения ПЗРК "Гибка-С", средства борьбы с беспилотными летательными аппаратами, а также новые решения в области радиоэлектронных средств.

Несомненно внимание гостей привлекут известные во всем мире средства противовоздушной обороны – ЗРС С-400 "Триумф" и ЗРПК "Панцирь-С1", ПТРК семейства "Корнет", боевая машина огневой поддержки БМПТ "Терминатор" и многие другие новейшие разработки в области стрелкового оружия и средств ближнего боя.

Представителей военно-морских сил иностранных государств с 10 по 14 июля на Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге также ждет ряд интересных новинок. Производители покажут натурные образцы берегового ракетного комплекса "Рубеж-МЭ", многофункционального



радиолокационного комплекса "Заслон", зенитного ракетного комплекса "Редут", различные корабли российского производства, в том числе малый ракетный корабль проекта 22800Э "Каракурт-Э".

Делегациям от ВВС и всем гостям Международного авиационно-космического салона МАКС в подмосковном Жуковском с 27 августа по 1 сентября будут представлены новейшие истребители пятого поколения Су-57, легкий военно-транспортный самолет Ил-112В, многоцелевые сверхманевренные истребители Су-35 и Су-30СМ, учебно-тренировочные (учебно-боевые) самолеты Як-130, боевые вертолеты Ми-28НЭ и Ка-52, военно-транспортные вертолеты Ми-171Ш и Ми-17В-5 и другая военная авиационная техника.

"Для Рособоронэкспорта Международный военно-морской салон, МАКС и АРМИЯ являются важным маркетинговым инструментом. Мы приглашаем на них максимальное количество иностранных делегаций, которые имеют прекрасную возможность удовлетворить потребности своих силовых ведомств в высококлассной российской военной технике, получить максимально подробные консультации как по техническим особенностям оружия, возможностям поставок, так и по условиям и особенностям боевого применения", – добавил Александр Михеев.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Минпромторг решил проконтролировать инновации в авиации

Министерство промышленности и торговли России потратит 343,2 млн рублей на планирование инноваций в отечественном авиастроении и контроль за их финансированием. Речь идет о расходах на трехлетнюю научно-исследовательскую разработку (НИР) под шифром "Турбо". Информация об этом появилась на интернет-портале госзакупок, с которой ознакомился News.ru.

Научная разработка проводится в рамках госпрограммы "Развитие авиапромышленности на 2013 - 2025 годы", являясь частью подпрограммы "Комплексное развитие" отрасли. Минпромторг выступает главным распорядителем средств федерального бюджета программы, а также ее ответственным исполнителем.

«НИР направлена на совершенствование государственного регулирования инновационного развития авиастроения Российской Федерации», — говорится в документе.

Специалистам предстоит проанализировать эффективность использования финансов госпрограммы с 2013 года, а также обоснованность трат на 2021 год. Эксперты будут исследовать региональную специфику авиапрома, риски, обеспечение национальной безопасности, кадровый потенциал. Планируется, что НИР "Турбо" должна принести прибыль в 16,2 млн рублей.

Госпрограмма "Развитие авиапромышленности на 2013 - 2025 год" принята правительством РФ в 2012 году, спустя два года была обновлена. Последняя версия утверждена 29 марта текущего года. Ее общий бюджет 991,6 млрд рублей, 72% пойдет из федерального бюджета. Доля военного авиапрома снизится с 12,5% до 11,9%.



В ходе реализации госпрограммы должны быть созданы отечественные самолеты и вертолеты для внутренних перевозок, увеличена валовая добавленная стоимость в авиастроении в 3,5 раза по сравнению с 2013 годом. Для этого министерство планирует усовершенствовать механизмы госрегулирования инновационного развития авиастроения страны.

К 2025 году в РФ должны появиться корпорации мирового уровня в ключевых сегментах отрасли, а страна - стать лидером в авиатехнологиях. По плану Минпромторга доля производителей отечественной гражданской продукции на мировом рынке вырастет до 3,6%. РФ к 2025 году должна построить 298 самолетов. Ключевые проекты в самолетостроении - SSJ 100, MC-21 и Ил-476. На всю самолетную подпрограмму потратят 254 млрд рублей. По-прежнему в планах ведомства остается и локализация в РФ производства ведущих иностранных компаний.

Впрочем, последнее Минпромторгу осуществить будет трудно. По словам ведущего эксперта Центра экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрея Крамаренко, объем российского авиарынка сегодня настолько низок, что не интересует крупных производителей.

Россия производит 25-35 самолетов в год. Это мало, - говорит эксперт.

Также к 2025 году страна должна поставить на внутренний и внешний рынок 465 вертолетов гражданского и военного значения. Предстоит создать многоцелевой Ка-62 (проходит заводские испытания), перспективный легкий вертолет и модернизировать Ми-38. Параллельно будут вестись разработки новых двигателей, навигационных систем и т.д. В результате выручка всего отечественного авиапрома к 2025 году должна вырасти до 1,8 трлн рублей.

Пока ведомству далеко до реализации своих амбициозных целей. В Минпромторге News.ru рассказали, что по итогам 2018 года Россия поставила на внешний и внутренний рынки 169 вертолетов, в том числе 69 гражданских, а также 121 самолет, в том числе 23 гражданских: 22 SSJ 100 и MC-21 (опытный). Также были созданы 10 воздушных судов малой авиации Т-500.

По словам Андрея Крамаренко, Россия всерьез занимается авиапромом лишь последние 10-15 лет.

Производители из ЕС, США, Канады десятилетиями отлаживают свою культуру разработки, послепродажного обслуживания, систему образования, ведут научные исследования. РФ сегодня сильно отстает, - отметил он.

Собеседник считает, что в стране нет современной школы проектирования, не производится компонентная база электроники, лишь недавно начато создание композитных материалов мирового уровня.

Прогресс есть. Но чтобы конкурировать с ведущими производителями нужно время. Если все будет продолжаться планомерно, через 20 в России появится конкурентоспособное самолетостроение. Нужно уделять внимание не только разработке, но управленческим технологиям, качеству системы послепродажного обслуживания, оптимизации производственных издержек, - поделился Крамаренко.



В целом, опрошенные News.Ru эксперты едины во мнении, что отечественное авиастроение в ближайшие годы может получить развитие. Однако для этого потребуются усилия именно в плане инноваций: необходимо догнать конкурентов. Глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев подчеркнул, что при выделении должного объема финансирования ведущие предприятия по выпуску самолетов, вертолетов и двигателей будут загружены контрактами. Собеседник уверен, что в госпрограмме засекречено многое, имеющее отношение к военной авиации. Однако некоторые проекты уже доступны для широкой публики. В частности, планы по созданию серийного самолета Су-57.

Владимир Путин уже заявил о приобретении 76 таких машин для российских ВКС. Также было анонсировано поступление в войска РФ новейшего истребителя МиГ-35, - рассказал эксперт.

В РФ восстанавливается серийное производство сверхзвукового бомбардировщика-ракетоносца Ту-160. Модернизируются истребители-перехватчики МиГ-31.

Уже озвучены планы по закупкам ударных вертолетов Ми-28 и модернизированной версии машин специального назначения Ка-52 "Аллигатор". Одни из самых привлекательных для заказчиков, по мнению Пантелеева, глубоко модернизированный Ми-26Т2В и созданный специально по заданию Минобороны Ми-38.

Он напомнил и о разработанном в Татарстане полноценном самолете М-500 для сельхозавиации, потенциально интересном для крупных игроков отечественного АПК. В приоритете у ВКС и создание беспилотников. В частности, президенту России уже был представлен ударный беспилотник "Охотник".

(news.ru)

Чемезов заявил, что серийные поставки МС-21 "Аэрофлоту" начнутся не ранее 2021 года

Серийные поставки самолетов МС-21 для авиакомпании "Аэрофлот" начнутся в 2021 году, сообщил журналистам глава Ростеха Сергей Чемезов. Изначально планировалось начать поставки в 2020 году.

"По серийному производству самолетов МС-21 будет сдвигка на 2021 год - уже серийная поставка начнется в 2021 году. "Аэрофлот" получит первые самолеты не раньше 2021 года", - сказал он.

По словам Чемезова, штрафных санкций из-за изменения сроков серийной поставки со стороны "Аэрофлота" не будет. "Я думаю, что штрафных санкций со стороны "Аэрофлота" никаких не может быть, потому что это форс-мажор. Санкции иностранного государства рассматриваются как форс-мажорные обстоятельства, которые позволяют нам уйти от экономических претензий со стороны "Аэрофлота". Пока мы этот вопрос не обсуждали, но соответствующее письмо в "Аэрофлот" уже написали", - пояснил глава Ростеха.

Он также сообщил, что изготовление композитного крыла из российских материалов для самолета МС-21 начнется в ближайшее время.



"Композитный материал уже создан, ведутся испытания. Я надеюсь, что в ближайшее время мы уже начнем изготавливать само крыло и испытывать его на самолете", - сказал Чемезов.

В начале года глава Ростеха отмечал, что серийное производство МС-21 сдвигается на конец 2020 года в связи с необходимостью создания собственного композитного крыла. Вице-премьер Юрий Борисов сообщал, что серийное производство российского гражданского самолета МС-21 начнется в 2021 году, а первые детали крыла из российских композитов уже произведены на "Аэрокомпозите".

В январе стало известно, что санкции США в отношении Объединенной авиастроительной корпорации и Ростеха привели к прекращению поставок композитных материалов для крыла разрабатываемого в России самолета МС-21.

Газета "Коммерсантъ" со ссылкой на источники сообщала, что некоторые компоненты, использовавшиеся для крыла и части кия, поставлялись из США и Японии, но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. По данным газеты, оставшийся запас композитов рассчитан на шесть самолетов.

[\(ТАСС\)](#)

«Ситуация хуже некуда»

Дмитрий Дризе — о будущем проекта Sukhoi Superjet 100

Юрий Чайка против Росавиации: выступая в Госдуме, генеральный прокурор жестко раскритиковал ситуацию в авиационной отрасли. По его словам, пилотов готовят плохо, а система безопасности полетов не соответствует международным стандартам. Одновременно с этим в "Аэрофлоте" осудили высказывания губернатора Хабаровского края Сергея Фургала о том, что причиной катастрофы в московском аэропорту Шереметьево 5 мая стал человеческий фактор. При этом чиновник ссылался на полученные данные управления безопасности полетов Росавиации. Политический обозреватель "Коммерсантъ FM" Дмитрий Дризе считает, что в коридорах власти обостряется борьба за будущее проекта Sukhoi Superjet 100.

Генеральный прокурор Российской Федерации Юрий Чайка выступил в Госдуме в рамках "Правительственного часа". Он говорил о многих проблемах, но самой яркой и важной частью его речи стала оценка положения в авиационной отрасли страны. И выводы господина Чайки неутешительны: если вкратце, то пилотов готовят плохо, Росавиация, в свою очередь, смотрит на это сквозь пальцы, а российская программа безопасности полетов никуда не годится.

Незадолго до этого губернатор Хабаровского края Сергей Фургал, выступая по местному телевидению, заявил, что причиной катастрофы лайнера Sukhoi Superjet 100 в аэропорту Шереметьево в начале мая стал человеческий фактор: пилоты по неопытности или по каким-либо другим причинам совершили ряд фатальных ошибок. Чиновник сослался на документы все той же Росавиации. И что характерно, господин Фургал заявил, что SSJ 100 - самолет хороший, новый, к тому же, планируется его модернизация, в связи с этим его производство на авиазаводе имени Гагарина в Комсомольске-на-Амуре продолжится. В "Аэрофлоте", естественно, возмутились и обвинили губернатора в давлении на



следствие. Ведь официально расследование причин катастрофы еще не закончено, а, значит, делать подобные некорректно.

Что же такое происходит?

А вот что - идет борьба между теми, кто отвечает за Superjet, то есть его производителями, и теми, кто желает избавиться от этого лайнера, то есть "приземлить" его.

Решение может принять только президент - мы же знаем существующий порядок вещей в России. И также мы знаем, что SSJ 100 - новый российский самолет, можно сказать, гордость страны, поэтому никто из чиновников не решится даже предложить свернуть проект. К тому же, если согласиться с тем, что самолет "сырой", тогда возникают вопросы к тем, кто осваивал бюджеты и все эти годы докладывал, что все нормально. На кону карьера этих людей, как минимум.

Понятно, что проще все списать на человеческий фактор, пилотов или нерадивых чиновников. Но здесь есть большой риск - не дай бог, что еще случится, тем более мы знаем, что уже после трагедии было уже несколько неприятных случаев с рейсами Superjet. А впереди "Прямая линия", на которой с высокой долей вероятности соответствующий вопрос зададут Владимиру Путину. И что отвечать президенту? Допустим, самолет хороший, но пилоты у нас никуда не годятся, а чиновники все проморгали?

Ситуация хуже некуда. Если даже принять линию Юрия Чайки, то получается, что в России вообще лучше не летать.

Так что, в целом, логичнее "приземлить" Superjet, хотя бы на какое то время, наказать ответственных чиновников, провести модернизацию лайнера и вновь пустить его на линии.

Но это уже вопрос политический. Проект SSJ 100 сильно влияет на рейтинг власти. Вместе с тем, сейчас много пишут о неких кадровых решениях, которые назрели. Так что, понятно, сейчас идет борьба "под ковром" - кто кого. И кто кандидат на замещение вакансии?

[\(Коммерсантъ FM\)](#)

Путин присвоил российским аэропортам имена выдающихся соотечественников

Президент России Владимир Путин подписал указ о присвоении имён выдающихся соотечественников более 40 аэропортам страны в рамках общенационального конкурса «Великие имена России». Документ опубликован на сайте Кремля.

Осенью прошлого года россияне могли выбрать, какие имена получат воздушные гавани. Проголосовать можно было на специальном сайте, а также заполнив анкету у волонтеров, в соцсетях или по телефону. Итоги всех этапов голосования были подведены в декабре 2018 года. В проекте приняли участие более 5,5 миллиона граждан. В марте Общественная палата направила Правительству предложения по итогам конкурса.



Проект проводился с целью увековечить память выдающихся исторических общественных и политических деятелей, представителей науки, культуры и спорта, имеющих особые заслуги перед Отечеством.

«Парламентская газета» публикует полный список имён, которые получили российские аэропорты:

- международный аэропорт Анадырь (Угольный) — имя писателя Юрия Рытхэу;
- международный аэропорт Анапа (Витязево) — имя лётчика-испытателя Владимира Коккинаки;
- международный аэропорт Архангельск (Талаги) — имя писателя Фёдора Абрамова;
- международный аэропорт Астрахань (Нариманово) — имя художника Бориса Кустодиева;
- международный аэропорт Белгород — имя архитектора Владимира Шухова;
- международный аэропорт Благовещенск (Игнатьево) — имя российского государственного деятеля Николая Муравьева-Амурского;
- международный аэропорт Владивосток (Кневичи) — имя путешественника Владимира Арсеньева;
- международный аэропорт Воронеж (Чертовицкое) — имя Петра I;
- международный аэропорт Екатеринбург (Кольцово) — имя основателя горнозаводской промышленности на Урале и в Сибири Акинфия Демидова;
- международный аэропорт Казань — имя поэта Габдуллы Тукая;
- международный аэропорт Калининград (Храброво) — имя императрицы Елизаветы Петровны;
- международный аэропорт Калуга (Грабцево) — имя философа и изобретателя Константина Циолковского;
- международный аэропорт Краснодар (Пашковский) — имя Екатерины II;
- международный аэропорт Красноярск — имя оперного певца Дмитрия Хворостовского;
- международный аэропорт Магадан (Сокол) — имя поэта Владимира Высоцкого;
- международный аэропорт Минеральные Воды — имя писателя Михаила Лермонтова;
- международный аэропорт Москва (Внуково) — имя советского учёного и авиаконструктора Андрея Туполева;



- международный аэропорт Москва (Домодедово) — имя учёного Михаила Ломоносова;
- международный аэропорт Москва (Шереметьево) — имя поэта Александра Пушкина;
- международный аэропорт Мурманск — имя Николая II;
- международный аэропорт Нижневартовск — имя советского нефтяника Виктора Муравленко;
- международный аэропорт Нижнекамск (Бегишево) — имя министра нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности СССР Николая Лемаева;
- международный аэропорт Нижний Новгород (Стригино) — имя лётчика-испытателя Валерия Чкалова;
- международный аэропорт Новосибирск (Толмачёво) — имя советского военачальника Александра Покрышкина;
- аэропорт Новый Уренгой — имя академика Ивана Губкина;
- аэропорт Норильск — имя исследователя Арктики Николая Урванцева;
- международный аэропорт Омск (Центральный) — имя генерала Дмитрия Карбышева;
- аэропорт Пенза — имя литературного критика Виссариона Белинского;
- международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово) — имя мореплавателя Витуса Беринга;
- международный аэропорт Псков (Кресты) — имя княгини Ольги;
- международный аэропорт Самара (Курумоч) — имя учёного Сергея Королёва;
- международный аэропорт Симферополь — имя художника-мариниста Ивана Айвазовского;
- международный аэропорт Сочи (Адлер) — имя лётчика-космонавта Виталия Севастьянова;
- международный аэропорт Ставрополь (Шпаковское) — имя полководца Александра Суворова;
- международный аэропорт Сургут — имя геолога Фармана Салманова;
- международный аэропорт Сыктывкар — имя лётчика Петра Истомина;
- международный аэропорт Томск (Богашево) — имя авиаконструктора Николая Камова;



- международный аэропорт Тюмень (Рощино) — имя учёного Дмитрия Менделеева;
- международный аэропорт Уфа — имя поэта Мустая Карима;
- международный аэропорт Хабаровск (Новый) — имя адмирала, исследователя Дальнего Востока Геннадия Невельского;
- международный аэропорт Чебоксары — имя космонавта Андрияна Николаева;
- международный аэропорт Челябинск (Баландино) — имя физика Игоря Курчатова;
- международный аэропорт Южно-Сахалинск (Хомутово) — имя писателя Антона Чехова;
- международный аэропорт Якутск — имя писателя Платона Ойунского.

При этом международные аэропорты Санкт-Петербурга (Пулково) и Волгограда (Гумрак) не получили дополнительного наименования по итогам конкурса. Как указывается на сайте Общественной палаты, в некоторых регионах общественные дискуссии о результатах конкурса продолжились и после его завершения. В частности, аэропорты Волгограда и Петербурга были временно выведены из проекта во избежание поляризации общественных настроений в регионах.

[\(Парламентская газета\)](#)

Ведущие авиапроизводители из США и Европы подтвердили участие в МАКС-2019

В международном авиакосмическом салоне МАКС-2019, который пройдет в подмосковном Жуковском в конце августа, примут участие 70 зарубежных компаний из 18 стран. Согласно списку, опубликованному организаторами, по состоянию на 20 мая свое участие в мероприятии уже подтвердили более 320 компаний.

Свои стенды в этом году в Жуковском представят два крупнейших мировых авиастроителя — европейский Airbus и американский Boeing, ведущие производители авиационных двигателей — британская компания Rolls-Royce и французская Safran, производители авионики — французская Thales и американская Honeywell. Участниками авиасалона также станут немецкий провайдер по техобслуживанию MTU Maintenance, голландский производитель красок Akzo Nobel, чешский производитель поршневых двигателей LOM Praha. Кроме того, будут представлены 15 компаний из Германии, несколько компаний из Италии, а также компании из Японии, Бельгии и Австрии. Подтвердил свой приезд на МАКС и глава Европейского космического агентства (ESA) Йохан-Дитрих Вернер.

Ранее директор авиасалона Александр Левин заявил, что подготовка выставочной программы опережает показатели предыдущих лет по количеству участников и объему забронированных площадей.



В ходе заседания Оргкомитета по подготовке и проведению XIV Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров отмечал, что в этом году на выставке ожидается не менее полумиллиона посетителей.

Напомним, что в 2017 г. МАКС поставил рекорд по количеству участников — 880 компаний, в том числе около 180 иностранных производителей из 36 стран мира. Объем подписанных контрактов и соглашений достиг 394 млрд руб. За время работы авиасалона его посетило более 452 тыс. гостей. В программе полетов приняли участие 80 воздушных судов и восемь пилотажных групп.

ATO.ru

Новости беспилотной авиации

Ударный беспилотник «Охотник» впервые представят на «Армии-2019»

Российский тяжелый ударный беспилотник "Охотник" впервые представят для широкой публики на выставке "Армия-2019". Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе Минобороны.

В сообщении указывается, что беспилотник "Охотник" будет показан на открытой площадке Конгрессно-выставочного центра "Патриот". "В два раза увеличена экспозиция новейших и перспективных образцов вооружения, военной и специальной техники на открытой площадке Конгрессно-выставочного центра "Патриот"... [будет показан] БЛА [беспилотный летательный аппарат] "Охотник", - обозначили в ведомстве участие аппарата в экспозиции среди других новых образцов.

Как сообщили ранее ТАСС два источника в авиастроительной отрасли, российский тяжелый ударный беспилотник "Охотник", выполненный с применением технологии "стелс", в начале весны впервые поднялся в воздух, выполнив в течение нескольких недель так называемые подскоки над полосой. Беспилотник разогнался на полосе, поднимался в воздух на несколько метров, затем сразу совершал посадку и останавливался в конце "взлетки". Все операции машина выполняла автономно.

Собеседники агентства отмечали, что, хотя аппарат отрывался от земли, эти испытания не являются полноценным полетом, а только предваряют их.

Контракт на создание беспилотного самолета был заключен компанией "Сухой" и Минобороны в 2011 году. В 2014 году был изготовлен макет аппарата.

[ТАСС](http://TASS)

Конкурс беспилотников "Авиароботех" стартовал в Томской области

В Томской области на аэродроме Головино 28 мая стартовал конкурс разработчиков авиационных беспилотных систем "Авиароботех". Как сообщили ИА REGNUM в администрации Томской области, он продлится до 31 мая.



По словам заместителя губернатора региона по экономике Андрея Антонова, это первый подобный конкурс в Томской области, и первый по своим масштабам для России.

"Впервые беспилотный транспорт используется для решения практических задач: обследования линий электропередачи, газопроводов и поиска людей. Проект стартовал больше года назад по решению главы региона Сергея Жвачкина", - подчеркнул Антонов.

Томскую область для проведения конкурса выбрали, в том числе, из-за подходящей инфраструктуры и климатических условий. Кроме того, с 2018 года здесь действует проект "Тайга". Он предполагает создание опытного района доставки грузов и выполнение других задач с использованием беспилотных авиационных комплексов.

[\(REGNUM\)](#)

Дроны и самолеты делят небо. Как проходит конкурс беспилотников в Томске

Российские производители беспилотных летательных аппаратов собрались в Томске на конкурсе "Авиароботех". Их дроны спасают людей, диагностируют линии связи, составляют 3D-модели сел и перевозят грузы.

Аэродром Головино трудно назвать современным и благоустроенным - в основном он используется как площадка для малой авиации томского ДОСААФ. Однако для тестирования беспилотников его вполне достаточно - штаб конкурса со всем самым современным оборудованием занимает один маленький шатер посреди аэродрома.

Пять заданий

Команды приехали на конкурс в основном для того, чтобы протестировать на практике свои разработки и познакомиться друг с другом и проектом "Тайга", благодаря которому Томская область может стать регуляторной песочницей - регионом, где нормативно-правовые акты позволяют системно тестировать новые беспилотные технологии.

"Мы решаем абсолютно практические задачи, которые в повседневной работе требуются реальным заказчикам в нефтяном, энергосетевом секторах, в картографировании, в сельском хозяйстве и поисковых операциях. Один вылет был сделан в качестве подарка или бонуса Томской области - мы облетели границы аэродрома и сделали фотоплан аэродрома с точными привязками границ, чего аэродрому не хватает. Это нужно для планирования территории, а для этого нужно знать границы и рельеф", - рассказал журналистам гендиректор ассоциации "Аэронет" Глеб Бабинцев.

Всего конкурс предусматривает пять заданий: создание 3D-модели населенного пункта, мониторинг участка линий электропередач и газопровода, доставка груза массой 10 кг между двумя площадками на расстояние 10 км и поиск людей в лесном массиве с передачей им спасательного комплекта.

Всех форм и размеров



Зрители конкурса могли наблюдать вылеты всевозможных беспилотников разных форм и размеров - некоторые выглядят как миниатюрные копии самолетов, есть и такие, которые больше напоминают бумеранг. Часто "самолетоподобные" дроны запускаются механизмами типа катапульты или огромными рогатками.

Управляют беспилотниками сотрудники компаний-участниц. Они сидят за ноутбуками и приборными панелями, наблюдая, как механизмы выполняют свою работу. Дроны возят грузы, фотографируют местные села, составляя их 3D-карты, ищут неисправности в трубах и линиях ЛЭП, на которые специально повесили прогибающиеся или дефектные провода, ищут людей в лесу, доставляя им необходимые для спасения комплекты с медикаментами.

"Замечательные впечатления от конкурса. Мы сегодня делаем первый шаг в огромной работе. Сегодня многие компании выпускают беспилотники, много компаний, которые начинают их интересным оборудованием, есть беспилотники для военных объектов. Но сегодня нет нормативно-правовой базы", - сказал накануне журналистам губернатор Томской области Сергей Жвачкин.

Он уточнил, что Томская область как пилотный регион станет площадкой, на территории которой будут действовать необходимые нормативно-правовые акты. Кроме того, по итогам конкурса компании региона и компании-разработчики беспилотных аппаратов смогут применять продемонстрированные технологии для решения реальных производственных задач области.

Для безопасности

Также на конкурсе продемонстрировали радар, который сможет вычислять беспилотники на расстоянии до 300 километров.

Как уточнил журналистам Бабинцев, данная технология позволит пилотам самолетов и вертолетов видеть беспилотники на расстоянии до 300 километров, а значит рассчитать траекторию, чтобы беспилотник не врезался в самолет. Это первая подобная разработка в России, а оснащение этой системой самолетов и беспилотников даст возможность летать в одном квадрате сразу нескольким летательным средствам. Кроме того, в случае если беспилотник потеряет управление или его перехватит кто-то другой, система позволит отключить его дистанционно, чтобы он не причинил никому вреда.

Для тестирования системы в воздух запустили два беспилотника с интервалом десять минут и подняли самолет Ан-2, управляемый пилотом. Задача эксперимента - показать, что беспилотники и пилотируемые летательные средства могут летать безопасно в одном воздушном пространстве даже на территории, где нет связи.

Пока дроны выполняли свои задачи, пилот на планшете мог отследить их местоположение и высоту и скорректировать траекторию. Эксперимент завершился удачно, после чего губернатор отметил, что это был первый случай в России, когда дроны и человек одновременно делили небо.

Проект "Тайга"



В 2018 году межведомственная рабочая группа коллегии Военно-промышленной комиссии утвердила реализацию проекта "Тайга" в Томской области. Проект предполагает создание в области опытного района доставки грузов и выполнения других задач с использованием беспилотных авиационных комплексов.

Наибольший уровень заинтересованности сервисами "Тайги" оказался у нефтегазовой отрасли и в госуправлении. В частности, томских нефтяников интересует выявление врезок в нефтепроводы и отслеживание людей, несанкционированно находящихся в охраняемых зонах.

Заявки на конкурс "Авиароботех-2019" подали 12 команд, представляющих разработчиков авиационных беспилотных систем из Москвы, Санкт-Петербурга, Томска, Ижевска и Тамбова. Конкурс проходит 29-31 мая на аэродроме Головино в 30 км от Томска. Организаторы - ассоциация "Аэронет" и администрация Томской области.

[\(ТАСС\)](#)