



Анонсы главных новостей:

- Гражданское авиастроение России оценено примерно в 100 млрд руб.
- В России построены первые серийные самолеты Т-500
- Россиян обяжут регистрировать беспилотники в течение 10 дней после покупки
- «Аллигатор» совершенствуется
- Airbus Helicopters построит завод в Венгрии
- Китайский авиасалон "ЭКСПО-2019" пройдет в сентябре в Пекине
- Макет перспективного морского вертолета «Минога»
- Textron сертифицировал Bell 505 для высотных полетов
- РФ будет частично проектировать совместный с КНР тяжелый вертолет - глава «Вертолетов России»
- Индия может оснастить свои новейшие эсминцы российскими многоцелевыми вертолетами
- Какое медоборудование должно быть на борту вертолета-«неотложки»?
- Санитарный вертолет Ми-8 будет госпитализировать жителей районов Новосибирской области по нацпроекту «Здравоохранение»
- Uber запускает вертолетный сервис в Нью-Йорке
- Глава ВТБ прокомментировал заморозку проекта по созданию региональной авиакомпании
- Глава Минпромторга Денис Мантуров о перспективах «Суперджетов», импортозамещении и значении ПМЭФ
- Авиация ДОСААФ: летать или не летать?
- Правительство утвердило правила регистрации беспилотников массой до 30 кг
- Вертолет "Ансат" модернизируют к 2020 году
- "Вертолеты России" и 1С договорились о сотрудничестве
- Из "Черного ястреба" сделали беспилотник

Новости вертолетных программ

«Аллигатор» совершенствуется

На прошлой неделе замминистра обороны России Алексей Криворучко заявил, что в 2020 году планируется заключить контракт на закупку более ста модернизированных вертолетов Ка-52М. Новая версия ударного Ка-52 «Аллигатор» должна появиться уже к 2022 году.

Сегодня «Аллигаторы» обладают одним из наиболее эффективных комплексов бортового оборудования и вооружения, а также уникальными пилотажными возможностями. Об особенностях Ка-52 и его дальнейших перспективах – в нашем материале.

От «Черной акулы» до «Аллигатора»

Специалисты ОКБ Камова начали разработку Ка-52 в 1994 году на базе вертолета Ка-50 «Черная акула». Эта машина была особенной, и не только для отечественного вертолетостроения. Во много



«Черная акула» опередила свое время. К примеру, Ка-50 стал первым в мире вертолетом, оснащенным катапультной системой спасения.

«Взлет» и карьера легендарной «Черной акулы» были невероятно яркими, машина даже успела стать героем одноименного художественного фильма. Кстати, «Черная акула» – это первая отечественная кинолента, где было показано перспективное вооружение.

Ка-50 стал надежным фундаментом для развития российского военного вертолетостроения. Многие реализованные в нем идеи нашли применение на новых машинах – вертолете Ка-52 «Аллигатор» и его морской версии Ка-52К «Катран».

Макет «Аллигатора» впервые был показан на авиасалоне МАКС-1995, а уже 25 июня 1997 года состоялся первый полет прототипа Ка-52. Серийное производство «Аллигаторов» началось в 2008 году. С ноября 2011 года они успешно эксплуатируются в российских ВВС. По состоянию на сегодняшний день в Российской армии служат более 110 вертолетов Ка-52.

«Аллигатор»: хищная птица в небе

Со дня своего первого полета Ка-52 не переставал совершенствоваться, что позволяет ему заслуженно удерживать титул одного из самых эффективных боевых вертолетов в мире. Машина предназначена для уничтожения бронированной и небронированной боевой техники, живой силы противника, а также для поражения укреплений. При этом «Аллигатор» может работать в любых погодных условиях и в любое время суток.

В отличие от одноместной «Черной акулы», Ка-52 имеет двухместную кабину и может управляться любым из пилотов. При этом «Аллигатор» унаследовал от «Черной акулы» пожалуй, главную особенность – соосное расположение несущих винтов. При такой схеме построения вертолета пара параллельно установленных винтов вращается в противоположных направлениях. Соосная схема сложнее, чем традиционная одновинтовая, но дает ряд важных преимуществ. Основное среди них – очень высокая маневренность. К примеру, Ка-52, так же как и его предшественник, способен совершать уникальный маневр, так называемую «воронку», – сдвигаться в боковом полете по широкому кругу над наземной целью с наклоном вниз и точным прицелом на нее.

Кстати, свою необычную маневренность Ка-52 сохраняет даже почти с тремя тоннами боеприпасов на борту. «Аллигатор» вооружен 30-миллиметровой авиационной пушкой 2А42-1, может оснащаться ракетным комплексом «Стрелец», нести пусковые установки для управляемых ракет типа «Атака» и «Вихрь-1». Неуправляемое оружие представлено 80-миллиметровыми авиационными ракетами С-8.

Благодаря соосной системе устройства несущих винтов, специалисты отмечают высокую надежность «Аллигатора». Даже при отказе двух двигателей и поражении хвостовой части корпуса экипаж имеет шанс посадить вертолет. Еще одна особенность Ка-52, которая повышает его безопасность при эксплуатации, – это катапультные кресла К-37-800М разработки НПП «Звезда».

Системы катапультирования экипажа вертолетов, как и соосная схема построения, можно сказать, являются ноу-хау отечественного вертолетостроения. НПП «Звезда» занимается этим направлением с 1972 года. Специалистами предприятия была разработана уникальная схема аварийного покидания кабины вертолета – отстрел несущих лопастей и последующий запуск пилотов вверх с помощью ракетного двигателя. Это самая настоящая ракета, которая при этом обеспечивает заданную траекторию полета, чтобы пилот избежал столкновения с колонкой вертолета.



Ka-50 стал первым вертолетом с такой уникальной ракетно-парашютной системой спасения пилотов – K-37-800, обеспечивающей катапультирование в диапазоне от 0 до 4000 метров на скоростях до 350 км/ч. Для двухместного Ka-52 создана модернизированная версия K-37-800М.

Сегодня на Ka-52 установлены два двигателя ВК-2500, являющихся модификацией повышенной мощности двигателей ТВ3-117ВМА. Эти два газотурбинных двигателя мощностью по 2,4 тыс. л.с. каждый, делают возможными полеты на высотах свыше 5000 метров и способны разгонять «Аллигатор» до 300 км/ч (крейсерская скорость – 260 км/ч). Статический потолок равен 4000 метрам, таким образом «Аллигатор» может осуществлять взлет и посадку в условиях высокогорья, а также жаркого климата.

Боевое крещение и дальнейшие перспективы

«Аллигатор» уже успел достойно показать свои возможности в непростых условиях горно-пустынной местности. Боевое крещение Ka-52 прошел во время сирийской операции. В частности, как сообщалось, «Аллигаторы» активно применялись при освобождении Пальмиры.

По словам специалистов, сирийская операция подтвердила подавляющее большинство заявленных характеристик Ка-52, а все обнаруженные недочеты будут исправлены в модернизированной версии, которую планируется создать к 2022 году. Минобороны России уже в 2020 году планирует заключить контракт на закупку 114 модернизированных боевых вертолетов Ка-52М. Об этом на днях заявил заместитель министра обороны России Алексей Криворучко.

Как сообщает Минобороны РФ, модернизированный Ка-52М получит новые системы энергоснабжения и обнаружения целей. Еще более повысится защищенность машины, будет увеличена дальность авиационных средств поражения, а ряд образцов вооружения планируется унифицировать с вертолетами семейства «Ми».

На данный момент арсеньевский завод «Прогресс» выполняет длительный госконтракт на поставку Ка-52. До 2022 года в армию будут поставлены еще 30 машин, в том числе восемь «Аллигаторов» – до конца этого года.

[\(Ростех\)](#)

Макет перспективного морского вертолета «Минога»

Попавшая в открытые источники фотография полноразмерного макета перспективного морского вертолета «Минога», создаваемого АО «Камов» (иногда обозначается как Ка-65). Снимок сделан, предположительно, в ангаре АО «Камов» на Летно-испытательной и доводочной базе (ЛИИДБ) АО «Вертолеты России» в Томилино (Люберецкий район Московской области).



Напомним, что создание перспективного морского вертолета для ВМФ России ведется АО «Камов» в рамках ОКР «Минога-ЭП» по контракту с Министерством обороны Российской Федерации от 28

ноября 2014 года. Вертолет должен быть оснащен двумя турбовальными двигателями ТВ7-117ВК максимальной взлетной мощностью 3000 л.с. (кратковременная чрезвычайная мощность - 3750 л.с.) разработки АО «Климов».

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

Textron сертифицировал Bell 505 для высотных полетов

Как стало известно BizavNews, Textron Inc. сертифицировала вертолет Bell 505 Jet Ranger X для полетов на высотах до 6900 м (22500 футов). Весной Bell 505 Jet Ranger X тестировался в Непале на высотах от 18 000 до 18 500 футов. По мнению представителей производителя, новый сертификат существенно расширит область применения Bell 505.



В настоящее время в мире эксплуатируются свыше 150 вертолетов Bell 505 Jet Ranger X. Суммарный налет парка превысил отметку в 13000 часов. 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.

Новый «высотный» сертификат поможет производителю привлечь и новых VIP клиентов, включая корпоративных. «Вертолет оптимально подходит для полетов в горы, а в купе с новым интерьером MAGnificent делает путешествие не забываемым и комфортным», - комментируют в компании



«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. 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 выбирали 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.

[\(BizavNews\)](#)

РФ будет частично проектировать совместный с КНР тяжелый вертолет - глава «Вертолетов России»

Российская сторона будет частично проектировать совместный с Китаем тяжелый вертолет, заявил в эфире телеканала "Россия 24" гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

По его словам, Китай уже стал для России традиционным партнером: более 300 вертолетов российского и советского производства эксплуатируются в КНР, основная масса - военно-транспортные вертолеты Ми-8/Ми-17, а также Ка-32, Ми-26, которые используются, в том числе, в строительстве, а также при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Отвечая на вопрос о текущем состоянии проекта российско-китайского тяжелого вертолета, Богинский отметил, что он находится на завершающей стадии.

"Мы сегодня находимся на завершающей стадии. Значительная часть, вернее, все технические вопросы обсуждены, зафиксированы, идет работа по юридико-коммерческой части. В данном конкретном случае мы все-таки идем по пути не совместного проекта, а "заказчик и исполнитель". Соответственно, мы не будем, как определили наши китайские коллеги, заниматься проектированием и производством всего вертолета, а как раз будем заниматься только проектированием его определенных частей", - сказал он.

В декабре 2018 г. сообщалось, что АО "Вертолеты России" (входит в "Ростех") и китайская компания Avicopter могут подписать генеральный контракт по созданию тяжелого гражданского вертолета в начале 2019 г. "Вопрос с нашими коллегами на выставке в Чжухае, конечно, мы обсуждали. Как мы и



говорили, работа находится на завершающей стадии. Надеемся, что в начале следующего года, в первом квартале мы сможем финализировать эту работу", - говорил Богинский.

Создание российско-китайского тяжелого вертолета обсуждается последние несколько лет. Предполагается, что максимальная взлетная масса машины составит 38,2 т, дальность полета - 630 км, скорость - 300 км/ч. Согласно ранее подписанному межправсоглашению, серийное производство вертолета будет организовано в Китае.

Ранее в этом году "Вертолеты России" привлекали консультантов, которые должны были оценить правовые риски участия в проекте и "выработать приемлемые условия сделки" с китайским партнером.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Военные дали «добро» на разработку новой модификации вертолета Ми-38

Минобороны России решило обзавестись воздушным пунктом управления на базе военной версии вертолета средней грузоподъемности Ми-38

Контракт с холдингом «Вертолеты России» на поставку Минобороны России первых двух винтокрылых машин Ми-38Т был заключен в 2017 г. Первый из них военные должны получить до конца июня, а второй – в декабре нынешнего года. Сейчас первый Ми-38Т проходит испытания с участием военных на Летно-испытательной и доводочной базе Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля в Томилино. Второй экземпляр вертолета Ми-38Т планируется показать на Международной выставке «Армия-2019», которая пройдет с 25 по 30 июня 2019 г. в ВВЦ «Патриот» в подмосковной Кубинке.

На базе военного варианта Ми-38Т планируется разработать целую линейку специализированных вертолетов, включая вариант для полетов в Арктике. Военные собираются использовать Ми-38 не только для перевозки людей и грузов, но и как летающий госпиталь, для поиска и спасения и др. Также планируется создать модификацию для полетов в Арктике.

В 2019 г. в нижегородском НПП «Полет» запланировано развернуть работы по созданию аппаратуры для воздушного пункта управления на базе вертолета Ми-38Т. Об этом недавно заявил представителям СМИ заместитель министра обороны России Алексей Криворучко.

Сейчас в российской армии роль воздушных командных пунктов управления осуществляют винтокрылые машины, созданные на базе военных вертолетов Ми-8 (Ми-9) и Ми-24. Вертолеты подобного назначения применяются, в частности, для контроля и управления подразделениями сухопутных войск на марше.

[\(Жуковские вести\)](#)



Вертолет "Ансат" модернизируют к 2020 году

Казанский вертолетный завод проводит модернизацию легкого многоцелевого вертолета "Ансат". Работы выполняют в два этапа: первый блок модернизации завершили в 2018 году, второй – в 2020-м. Об этом сообщается в пояснительной записке к бухгалтерской отчетности предприятия за 2018 год.

В документе сказано, что характеристики вертолета доведут "до уровня мировых образцов".

Также предприятие продолжает работы по подготовке серийного производства модернизированного "Ансата".

КВЗ до 2020 года поставит Сызранскому вертолетному училищу 30 таких машин.

По словам отраслевого источника издания, модернизированные "Ансаты" получают модификации для работы в разных климатических зонах: как в Арктике, так и, например, на Ближнем Востоке. Он добавил, что потребность военных в подобных машинах исчисляется сотнями.

22 мая журналисты издания направили в КВЗ запрос о характере модернизации вертолета. Ответа пока нет.

Также завод осваивает изготовление вертолетных компонентов с помощью аддитивных технологий. Это позволит снизить вес компонентов вертолетной техники до 20% при сохранении прочности и других конструктивных характеристик, снизить трудоемкость изготовления изделий. Внедрить технологию планируют к 2022 году.

"Ансат" – легкий двухдвигательный газотурбинный многоцелевой вертолет на 7-9 мест. Разработан по одновинтовой схеме с рулевым винтом и производится на Казанском вертолетном заводе. Машина отличается самой большой кабиной в классе, может перевозить 1,3 т полезной нагрузки в кабине и имеет возможность быстрой трансформации и компоновки салона. В 2017 году представители КВЗ сообщили изданию, что завод может производить до 40 таких вертолетов ежегодно.

[Военное.рф](http://voennoe.ru)

Из "Черного ястреба" сделали беспилотник

Корпорация Lockheed Martin впервые применила технологию опционально пилотируемого аппарата (Optionally Piloted Vehicle, OPV) на борту испытательного вертолета UH-60A "Блэк Хок" ("Черный ястреб"). Об этом в пятницу, 7 июня, сообщает Jane's со ссылкой на пресс-службу корпорации.

Полет, который состоялся 29 мая на заводе Sikorsky в Уэст-Палм-Бич во Флориде, ознаменовал официальный запуск программы летных испытаний технологии OPV после более раннего тестирования на экспериментальном вертолете на базе S-76B (Sikorsky Autonomy Research Aircraft, SARA).



"Это первый полнофункциональный комплект для модернизации, разработанный Sikorsky, который полностью заменяет механические средства управления полетом вертолета", – заявили в пресс-службе Lockheed Martin.

Испытания OPV – часть масштабной программы агентства перспективных оборонных исследований Пентагона (DARPA) по созданию технологий автоматизации управления воздушными судами.

Ранее Lockheed Martin продемонстрировала на вертолете SARA применение технологии MATRIX, которая представляет собой программно-аппаратный комплекс, размещенный в небольшом контейнере. Эта система подключается к линиям управления летательным аппаратом, превращая его в беспилотник. Система имеет несколько режимов полета: полностью беспилотный, под управлением одного пилота с ассистированием со стороны автоматики и под управлением двух летчиков.

В ходе испытаний, которые длились около трех лет, аппарат SARA демонстрировал в автоматическом режиме взлет и посадку, обход препятствий, выбор зоны приземления и полет на малой высоте. Осенью 2018 года Lockheed Martin отчиталась, что с помощью планшета машиной смог управлять не имеющий летной подготовки человек.

Тестирование на UH-60A продлится до третьего квартала 2019 года.

(Военное.рф)



Новости вертолетной индустрии в России

Власти Башкирии закупят VIP-вертолет у Казанского вертолетного завода

Казанский вертолетный завод подал единственную заявку на тендер башкирского «Регионального фонда», касающийся поставки вертолета для VIP-лиц за 435 млн рублей.

Предприятие предложило цену в 430 млн рублей, следует из документации, опубликованной на портале госзакупок.

Ранее стало известно, что башкирская госинвесткомпания заказала Ми-8МТВ-1 или его аналог. Согласно техзаданию, вертолет должен быть не старше 4 лет и налетать не более 150 часов. При этом он должен быть оборудован креслами повышенной комфортности, установленными в «зоне главного пассажира».

Вертолет должен вмещать не менее трех членов экипажа и не менее семи пассажиров, иметь крейсерскую скорость на высоте 1 км в диапазоне 220—240 км/ч.

АО «Региональный фонд» создано в 2007 году с целью поддержки приоритетных инвестиционных проектов, входит в перечень стратегических предприятий республики.

Ряд республиканских СМИ предполагал, что вертолет заказывают для врио главы РБ Радия Хабирова. Однако подтверждения этой информации нет.

[\(Реальное время\)](#)

На конкурсе «Авиадартс» экипажи боевых вертолетов ЮВО нанесли ракетный удар по объектам условного противника на крымском побережье

Экипажи вертолетов Ка-52 «Аллигатор», Ми-8 «Терминатор», Ми-24 «Крокодил» и Ми-28Н «Ночной охотник» Южного военного округа (ЮВО) нанесли ракетный удар по мишеням на полигоне Чауда в Крыму, в рамках проведения всеармейского этапа конкурса «Авиадартс-2019».

Во время вылетов летчики поражали при помощи неуправляемых авиационных ракет (НАР) и пушечного вооружения условный завод по производству взрывчатых веществ, группу самолетов на аэродроме, колонну техники и командный пункт условного противника.

Выполнение задачи было осложнено тем, что летчики действовали в условиях морского побережья, на предельно малой высоте.

В общей сложности в боевых стрельбах было задействовано около 10 экипажей армейской авиации ЮВО.

Всеармейский этап конкурса «Авиадартс-2019» завершится 8 июня.

[\(Отдел информационного обеспечения Черноморского региона\)](#)



«Вертолеты России» ищут страховщика для сотрудников

АО «Вертолеты России» объявило конкурс на право добровольного медицинского страхования работников и членов их семей. Максимальная цена контракта составляет 45 млн р.

Полисами сроком на год будут обеспечены 570 человек, в том числе руководство предприятия, руководители среднего и нижнего звена, а также рядовые сотрудники и дети. Программа страхования должна предусматривать амбулаторно-поликлиническое и стационарное обслуживание, вызов врача на дом, услуги стоматологии, скорой медицинской помощи.

Заявки на участие в тендере можно подавать до 17 июня. Итоги планируется подвести 24 июня, следует из конкурсной документации.

[\(Агентство страховых новостей\)](#)

В Улан-Удэ построят площадку для санитарной авиации

На Верхней Березовке в Улан-Удэ построят площадку для взлета и посадки вертолетов санитарной авиации. Больных будут доставлять в город из труднодоступных районов республики для оказания неотложной медицинской помощи. Положительное заключение на проектно-сметную документацию на строительство площадки выдал Хабаровский филиал Главгосэкспертизы России. Об этом сообщили в пресс-службе Главгосэкспертизы.

Больных от вертолетной площадки до медицинских учреждений будут отвозить санитарными автомобилями. На это, по расчетам, уйдет от 8 до 25 минут в зависимости от интенсивности движения. При этом в рамках отдельного проекта обустраивается подъезд для автотранспортной связи с городской клинической больницей № 1.

На Верхней Березовке будут обустроены посадочная площадка с рабочей зоной и служебно-технической территорией, зона безопасности. Также на площадке установят контейнер систем светосигнального оборудования, необходимого для организации полетов в ночное время и в условиях ограниченной видимости. Появится автономный пожарный модуль контейнерного типа, резервуары сбора ливневого и хозяйственно-бытового стоков, ветроуказатель с подсветкой, установка комбинированного тушения пожара и дизельная электростанция. Территория площадки будет огорожена. Площадка будет рассчитана на прием вертолетов типа МИ-8АМТ. Она будет работать круглосуточно, что позволит проводить около 110-150 взлетно-посадочных операций в год.

[\(Baikal-daily.ru\)](#)

АУЦ «Хелипорты России» расширяет свою деятельность

С 14 мая 2019 года введена дополнительная профессиональная программа повышения квалификации. «Совершенствование подготовки пилотов АОН на легких вертолетах», которая включает в себя следующие программы:

1. «Восстановление навыков командира ВС после перерыва более 90 дней» 14.20 астр. ч.



2. «Понижение минимума пилотов для полетов по ВПВ (150х2000)» 10.00 астр. ч.
3. «Тренировка пилотов для полетов ночью по ПВП (450х4000)» 11.40 астр. ч.
4. «Подготовка к полетам в условиях низких температур» 10.20 астр. ч.
5. «Подготовка к полетам в условиях высоких температур» 10.30 астр. ч.
6. «Проверка техники пилотирования и навигации» 11.00 астр. ч.
7. «Подготовка к выполнению внетрассовых полетов с правом подбора посадочных площадок с воздуха в равнинной и холмистой местности» 11.00 астр. ч.

Сертификат АУЦ №314 выдан Министерством транспорта РФ Федеральным агентством воздушного транспорта.

Авиационный учебный центр Хелипорт Истра – одна из старейших в современной истории российской авиации летных школ, специализирующаяся на подготовке частных пилотов легких вертолетов. Центр подготовки пилотов успешно функционирует с 2003 года. Центр сертифицирован Росавиацией. Бессрочный сертификат АУЦ №314 от 01 февраля 2019 года подтверждает право проводить программы первоначальной подготовки и переподготовки пилотов легких вертолетов Robinson R44 / R66, переподготовки на вертолеты EC 130 T2, AS360 B3, Bell 407.

«Лицензированные программы и методики обучения, опытные пилоты-инструкторы, накопленный опыт подготовки частных пилотов создают уникальную среду для эффективного обучения. Индивидуальный подход к каждому курсанту обеспечивает быстрое усвоение знаний и навыков», - комментируют в компании.

[\(BizavNews\)](#)

"Вертолеты России" и фонд "Обнаженные сердца" открыли детскую площадку в Улан-Удэ

Фонд «Обнаженные Сердца» при поддержке холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) открыл в улан-удэнском парке им. Д.Ж.Жанаева инклюзивную детскую площадку.

Это третья совместная площадка фонда "Обнаженные сердца" и холдинга "Вертолеты России", ее стоимость составила более 9 млн рублей. Это 202-я площадка, которую построил Фонд. Задача проекта – дать возможность детям и подросткам вне зависимости от их физических, ментальных или сенсорных особенностей играть вместе со сверстниками.

"Мы рады, что нам представилась возможность участвовать в разработке макета детской игровой зоны, и было принято наше предложение о вертолетной тематике площадки, поскольку будущих авиастроителей нужно готовить с детства. Парк имени Героя Советского Союза заводчанина Д. Ж. Жанаева благоустраивается, и детская вертолетная площадка, без сомнения, станет его украшением", – заявил управляющий директор Улан-Удэнского авиационного завода Леонид Белых.

"Новая детская площадка в Улан-Удэ - это безопасное, современное, инклюзивное пространство, где абсолютно бесплатно каждый ребенок независимо от возраста и особенностей развития может найти для себя занятие. Инклюзия нужна не только людям с нарушениями развития, но и без: необходимо научиться принимать факт, что все мы разные. Мы убеждены в том, что принятие "непохожести"



других воспитывается с детства. Поэтому, делая наши площадки и парки инклюзивными, мы надеемся привить это понимание и детям, и взрослым», - отметила президент Фонда "Обнаженные сердца" Ася Залогина.

Детская площадка общей площадью около 1200 кв. метров включает в себя просторные игровые зоны, подходящие для посетителей всех возрастов, в том числе детей и подростков с ограниченными возможностями здоровья. Всего установлено 25 игровых элементов и конструкций: комплекс "Вертолетная станция" с горками, игровые панели, развивающие мелкую моторику, качели "Гнездо", "Колосок" - элемент, развивающий координацию и баланс тела, и другое оборудование, соответствующее требованиям национальной системы ГОСТ РФ и имеющее международную сертификацию от TUV Product Service. Кроме того, на площадке была осуществлена укладка травмобезопасной резиновой плитки и тротуарной брусчатки, предусмотрены лавочки и зоны отдыха. Площадка имеет функциональное зонирование по возрастам, где дети найдут интересные для себя активности. Для родителей есть специальная зона ожидания.

По завершении торжественной церемонии открытия для гостей была организована концертно-развлекательная программа с участием творческих коллективов Улан-Удэ.

"Обнаженные сердца" – Фонд помощи детям, основанный супермоделью и благотворителем Натальей Водяновой в 2004 году. Основные направления работы Фонда – создание системы бесплатных услуг для семей, воспитывающих детей с особенностями развития, и создание инклюзивных детских игровых площадок. В октябре 2009 года Наталья Водянова лично присутствовала в Улан-Удэ на открытии игровой площадки в парке Юбилейный.

[\(Вертолеты России\)](#)

Какое медоборудование должно быть на борту вертолета-«неотложки»?

Минздрав утвердил стандарт оснащения воздушного судна "скорой помощи" (приказ Минздрава России от 19 апреля 2019 г. № 236н "О внесении изменений в приложение № 5 к Порядку оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи, утвержденному приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20 июня 2013 г. № 388н"). В частности, на борту должны быть:

- дефибриллятор-монитор;
- электрокардиограф;
- реанимационно-анестезиологический транспортный монитор пациента;
- газовый баллон и комплект разводки медицинских газов,
- аппарат ИВЛ для взрослых и детей от 1 года;
- противошоковый костюм;
- транспортный медицинский модуль;
- различные реанимационные наборы и укладки;
- другое.

[\(ГАРАНТ.РУ\)](#)



Санитарный вертолет Ми-8 будет госпитализировать жителей районов Новосибирской области по нацпроекту «Здравоохранение»

В Новосибирскую область прибыл санитарный вертолет Ми-8, который сможет ежедневно госпитализировать жителей районов в основные медицинские учреждения региона. Об этом 6 июня сообщил министр здравоохранения Новосибирской области Константин Хальзов.

«На территорию Новосибирской области прибыл вертолет Ми-8, который будет осуществлять транспортировку жителей в медицинские учреждения региона, в основном, в областную больницу и горбольницу, — рассказал министр здравоохранения. — Медицинские специалисты подготовлены, пилоты есть. Все вопросы с оформлением документов мы заканчиваем через полторы недели. Потребность в транспортировке будет ежедневная».

Константин Хальзов добавил, что вертолет принадлежит государственной корпорации «Ростех». Сейчас он базируется на площадке Мочище, но в дальнейшем он может быть переведен в аэропорт Толмачево.

По словам министра, санитарная авиация в Новосибирской области будет действовать в рамках федерального проекта «Оказание первичной медико-санитарной помощи» (входит в национальный проект «Здравоохранение»). По данному федеральному проекту в 2019 году в Новосибирской области необходимо госпитализировать 218 человек из районов области). Приоритет при транспортировке будет предоставлен детям, женщинам, которые испытывают осложнения при беременности, а также жителям, имеющим осложнения сердечно-сосудистой системы). Финансирование проекта на 2019 год составляет более 1,4 млрд рублей (119 млн рублей обеспечит федеральный бюджет и 1,340 млрд рублей – региональный бюджет).

[\(Континент Сибирь\)](#)

Новикомбанк и «Вертолеты России» подписали Соглашения о стратегическом партнерстве и о кредитовании на 5 млрд руб. на ПМЭФ-2019

Новикомбанк, опорный банк Госкорпорации Ростех, и Холдинг «Вертолеты России» в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) подписали Соглашение о стратегическом партнерстве.

В соответствии с достигнутыми договоренностями Банк выступит организатором финансирования проектов Холдинга по созданию и продвижению гражданской вертолетной техники.

В частности, соглашение предусматривает организацию финансирования таких значимых проектов Холдинга, как поставка, ремонт, сопровождение эксплуатации вертолетов Ка-62, Ка-32, Ка-226; Ансат, Ми-171А2, Ми-171, Ми-38 и другой продукции гражданского назначения.

Стороны подписали также кредитное соглашение, в соответствии с которым Банк предоставит Холдингу финансирование в размере 5 млрд рублей по программе стратегического партнерства.

Специально для «Вертолетов России» и входящих в Холдинг организаций Новикомбанк обеспечит разработку уникальных кредитно-финансовых механизмов, а также внедрение в Холдинге современных технологий управления финансовыми ресурсами для повышения эффективности его деятельности.

Соглашения подписали председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева и заместитель генерального директора по финансам и инвестициям «Вертолетов России» Эрвин Илизилов.



«Поддержка ключевых предприятий отечественных высокотехнологичных отраслей – одно из основных направлений деятельности Новикомбанка, как опорного банка российской промышленности. Подписание стратегического соглашения с лидером отечественного вертолетостроения имеет для нас большое значение, так как свидетельствует о доверии со стороны партнера и высоком качестве предоставляемых услуг», – отметила Елена Георгиева.

«Новикомбанк является нашим стратегическим финансовым партнером на протяжении долгого времени. Уже сегодня, при его финансовой поддержке, Холдинг и дочерние предприятия реализуют важные проекты в области гражданской вертолетной техники. Подписанное соглашение направлено на разработку Банком для «Вертолетов России» финансовых инструментов поддержки продаж, а также финансовой поддержки в реализации ППО гражданской вертолетной техники. Мы уверены, что вместе с таким сильным финансовым игроком, как Новикомбанк, мы предложим новые эффективные, конкурентоспособные финансовые механизмы потенциальным заказчикам в России и



за рубежом», – заявил по итогам подписания заместитель генерального директора по финансам и инвестициям холдинга «Вертолеты России» Эрвин Илизиров.

Сотрудничество Новикомбанка и «Вертолетов России» эффективно развивается с 2011 года по нескольким направлениям. Банк предоставляет Холдингу расчетное, кредитное, инвестиционное и финансовое обслуживание. Лимит кредитования, установленный на «Вертолеты России» в Новикомбанке, составляет 14 млрд рублей.

[\(Новикомбанк\)](#)

"Вертолеты России" получают от Новикомбанка 5 млрд рублей на стратегические проекты

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и Новикомбанк подписали соглашения о стратегическом партнерстве и кредитовании на 5 млрд рублей. В соответствии с достигнутыми договоренностями, банк организует финансирование проектов по созданию и продвижению российских гражданских вертолетов.

Соглашения в рамках проходящего в Санкт-Петербурге международного экономического форума ПМЭФ-2019 подписали заместитель генерального директора по финансам и инвестициям "Вертолетов России" Эрвин Илизиров и председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева.

Новикомбанк специально для "Вертолетов России" и входящих в него организаций займется разработкой кредитно-финансовых механизмов, а также внедрением современных технологий управления финансовыми ресурсами для повышения эффективности деятельности холдинга. Кроме того, банк окажет финансовую поддержку в части реализации и последующего обслуживания вертолетов Ка-62, Ка-32, Ка-226, Ансат, Ми-171А2, Ми-171, Ми-38 и другой продукции гражданского назначения.

"Новикомбанк является нашим стратегическим финансовым партнером на протяжении долгого времени. Уже сегодня, при его финансовой поддержке, холдинг и дочерние предприятия реализуют важные проекты в области гражданской вертолетной техники. Подписанное соглашение направлено на разработку банком для "Вертолетов России" финансовых инструментов поддержки продаж, а также финансовой поддержки в реализации ППО гражданской вертолетной техники. Мы уверены, что вместе с таким сильным финансовым игроком, как Новикомбанк, мы предложим новые эффективные, конкурентоспособные финансовые механизмы потенциальным заказчикам в России и за рубежом", - заявил по итогам подписания заместитель генерального директора по финансам и инвестициям холдинга "Вертолеты России" Эрвин Илизиров.

"Поддержка ключевых предприятий отечественных высокотехнологичных отраслей – одно из основных направлений деятельности Новикомбанка, как опорного банка российской промышленности. Подписание стратегического соглашения с лидером отечественного вертолетостроения имеет для нас большое значение, так как свидетельствует о доверии со стороны партнера и высоком качестве предоставляемых услуг", - отметила Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева.



Сотрудничество Новикомбанка и "Вертолетов России" эффективно развивается с 2011 года по нескольким направлениям. Банк предоставляет холдингу расчетное, кредитное, инвестиционное и финансовое обслуживание. Лимит кредитования, установленный на "Вертолеты России" в Новикомбанке, составляет 14 млрд рублей.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Вертолеты России" и 1С договорились о сотрудничестве

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и фирма "1С" заключили генеральное соглашение о сотрудничестве в области информационных технологий. В частности, на платформе "1С:Предприятие" планируется создать комплексную систему управления деятельностью холдинга.

Документ подписали в рамках Петербургского международного экономического форума ПМЭФ-2019 заместитель генерального директора по финансам и инвестициям "Вертолетов России" Эрвин Илизинов и директор фирмы "1С" Борис Нуралиев.

Холдинг и его дочерние компании уже используют решения на платформе "1С:Предприятие 8" для поддержки своих бизнес-процессов. Заключенное соглашение направлено на дальнейшее развитие партнерства в области информационных технологий и реализацию стратегии импортозамещения в сфере разработки программных решений для вертолетной отрасли.

Одно из ключевых направлений сотрудничества – стандартизация, унификация и оптимизация процессов финансово-хозяйственной и отраслевой деятельности, методологий и практик управления, а также технологий автоматизации бизнес-процессов компаний, входящих в состав холдинга.

Вырабатываемые в ходе сотрудничества успешные решения и управленческие практики будут использованы при построении единой комплексной системы управления деятельностью холдинга "Вертолеты России". Созданное в рамках соглашения отраслевое ERP-решение на базе "1С:Предприятие 8" будет тиражироваться на предприятия холдинга с учетом особенностей бизнес-процессов и индивидуальных потребностей его дочерних компаний.

Для реализации программы проектов в "Вертолетах России" планируется создание собственного центра компетенций ERP на базе "1С:Предприятие 8", а также координационного совета и общей архитектурно-методологической рабочей группы.

"Создание единой корпоративной системы управления холдинга "Вертолеты России" на базе "1С:Предприятие" будет способствовать повышению эффективности отраслевых бизнес-процессов компании. Ожидаем, что тесное взаимодействие с разработчиками решений 1С в рамках подписанного соглашения обеспечит эффективное развертывание и поддержку системы в масштабах холдинга, поможет нам построить оптимальную ИТ-архитектуру, снизить затраты и технологические риски внедрения", - отметил заместитель генерального директора по финансам и инвестициям холдинга "Вертолеты России" Эрвин Илизинов.



"Мы всегда уделяли большое внимание развитию наших отраслевых решений, они включают в себя опыт автоматизации ведущих предприятий России. Сотрудничество с крупнейшим в своей области холдингом, возможность обмена опытом, знаниями и управленческими практиками позволит нам развивать лучшие практики управления финансами и ресурсами вертолетостроительных компаний и закреплять их в решениях на платформе "1С:Предприятие", – подчеркнул директор фирмы "1С" Борис Нуралиев.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новикомбанк профинансирует АО «ОДК» и предприятия Корпорации более чем на 35 млрд рублей в рамках стратегического партнерства

Новикомбанк, опорный банк Госкорпорации Ростех, реализуя программу стратегического партнерства с Объединенной двигателестроительной корпорацией (входит в Ростех), принял решение о финансировании ряда гражданских проектов Корпорации. Общий объем финансирования составит 35 млрд рублей. Соответствующие соглашения подписаны в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

В частности, Новикомбанк и Объединенная двигателестроительная корпорация заключили кредитное соглашение, в соответствии с которым Банк откроет кредитную линию на 14,4 млрд рублей сроком на 3 года.

Соглашение подписали Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева и заместитель генерального директора АО «ОДК» по экономике и финансам Вячеслав Тищенко.

«Подписанное соглашение является первым шагом в реализации Программы стратегического партнерства между Новикомбанком и ОДК. Своевременное и качественно финансирование будет способствовать эффективной реализации масштабных проектов ОДК, созданию современной конкурентоспособной продукции, не уступающей мировым аналогам», - подчеркнула Елена Георгиева.

Кроме того, Банк подписал крупные кредитные соглашения с рядом компаний, входящих в ОДК.

Так, Новикомбанк предоставит кредит АО «ОДК-Климов» в размере 7,5 млрд рублей для финансирования текущих контрактов по производству широко востребованной продукции.

Кроме того, Новикомбанк профинансирует проекты ПАО «ОДК-УМПО» на 5,5 млрд рублей. С ПАО «ОДК-Сатурн» Банк подписал кредитное соглашение на сумму 7,4 млрд рублей, также в рамках ПМЭФ-2019.

Программа стратегического партнерства Новикомбанка и «ОДК» предусматривает организацию финансирования ряда значимых гражданских проектов Корпорации. Среди них следует отметить создание авиационных двигателей ПД-14, SaM-146, вертолетных двигателей ТВ3-117, ВК-2500, газотурбинных энергетических и других агрегатов для применения в составе нефтегазовых платформ



и судов в интересах предприятий Группы компаний ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Газпром» и других компаний топливно-энергетического комплекса России.

Сотрудничество Новикомбанка и «ОДК» осуществляется по разным направлениям с 2009 года. В Банке на регулярной основе размещаются свободные денежные средства компании, совместно реализован зарплатный проект.

Объем средств, предоставленных Банком предприятиям Корпорации в 2018 году, достиг 17 млрд рублей.

[\(Новикомбанк\)](#)

Когда появится такси-вертолёт?

«У «Ростеха» и компании «Вертолёты России» стоит задача продвижения VRT500 – лёгкого вертолёта отечественного производства, находящегося в стадии разработки, – рассказывает гендиректор компании по аренде вертолётов Евгений Волин. – Поэтому проект может быть анонсирован сейчас, а на практике, скорее всего, он будет реализован спустя пару лет, когда начнётся серийное производство. Впрочем, всё будет упираться в вопросы регулирования. К примеру, центр Москвы находится в зоне ограничения полётов. Существует немного площадок в черте города, поэтому решение транспорт-ных задач с помощью вертолётов является проблематичным. При этом есть пример Сан-Паулу, где решены вопросы с инфраструктурой и вертолёт является заменой личного автомобиля. Сейчас вертолёты обычно заказывают только для транспортировки в труднодоступные места вроде Валаама или в целях развлечения». Что касается финансовой стороны вопроса, то 15 минут полёта для одного человека в составе группы стоят от 4000 руб.

[\(АиФ\)](#)

Китайские СМИ оценили опытный образец нового вертолета Ка-65

Российский палубный вертолет Ка-65 «Минога» станет лучше, чем предыдущие версии Ка-27 и Ка-28. Об этом пишут китайские СМИ.

В Поднебесной полагают, что специалисты АО «Камов» откажутся от идеи с высокоростным хвостовым винтом. Для нового вертолета, по мнению обозревателей, лучше всего подходит конфигурация с коаксильным реверсивным двойным ротором. Применение такой технологии должно привести к сокращению производственного цикла, снижению рисков отказа от проекта и приближение испытательного полета.

В независимости от того, будет ли применена высокоскоростная конфигурация, соответствующая современным трендам авиастроения, или предпочтение отдадут традиционной модели, Ка-65 окажется лучше своих предшественников. К числу наиболее важных изменений нового вертолета по сравнению с Ка-27 и Ка-28 следует отнести отказ от нынешнего шарнирного двойного ротора в пользу соосной жесткой конструкции.



Также китайцы предполагают, что претерпит изменения и высота фюзеляжа. В некоторых случаях возникают проблемы с помещением воздушного средства в ангар ограниченного размера. В том случае, если высота вертолета с двумя роторами окажется равной палубному однороторному вертолету, то у такого транспортного средства будет ряд преимуществ.

Ранее сообщалось, что в России модернизируют многоцелевой вертолет Ка-32. В частности, он оснащается более мощным силовым агрегатом, современным радиоэлектронным оборудованием и улучшенной системой пожаротушения.

[\(Политическая Экспертиза\)](#)

Первый вертолет санитарной авиации прилетел в Новосибирск

Вертолет Ми-8 поступил в Новосибирскую область по федеральному проекту «Санитарная авиация». Он оснащен всем необходимым оборудованием для транспортировки тяжелых больных.

Как рассказал министр здравоохранения НСО Константин Хальзов, на оформление разрешительных документов потребуется две недели, после чего винтокрылая машина приступит к дежурству. Санитарный вертолет многократно увеличит шансы на жизнь пострадавшим в автоавариях и других катастрофах, жителям отдаленных деревень, роженицам и новорожденным в случае осложненных родов.

Второй вертолет поступит в Новосибирскую область в течение ближайших двух лет.

[\(АиФ Новосибирск\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Airbus Helicopters построит завод в Венгрии

Концерн Airbus Helicopters и правительство Венгрии приняли решение о строительстве в городе Дюла на востоке страны нового завода. Объект будет построен с нуля и будет играть роль ядра формирующегося венгерского авиационного кластера. На заводе в Дьюле будут производиться металлические компоненты систем передачи вертолетов всех типов вертолетов Airbus.

Решение было объявлено в Будапеште генеральным директором Airbus Helicopters Бруно Эвеном и правительственным комиссаром по оборонной промышленности страны и координацией технической модернизации вооруженных сил Венгрии Гаспаром Маротом. В конце 2018 года представители обеих сторон подписали соглашение о долгосрочном промышленном сотрудничестве в рамках авиационных проектов.

Производство должно начаться в 2021 году. Венгерское правительство также планирует приобрести мощности для обработки поверхностей, а Венгерская авиационная академия намерена поддержать новый завод Airbus, обучая его будущих сотрудников. Новое коммерческое предприятие примет форму совместного предприятия между Airbus и венгерским казначейством. Airbus приобретет большинство акций компании и будет управлять ее деятельностью.



«Венгрия предлагает нам возможность реализовать стратегию, основанную на специализации наших заводов и строительстве авиационного комплекса с нуля, в соответствии с самыми современными промышленными требованиями. Мы также можем положиться на квалифицированных и хорошо образованных венгерских сотрудников. Я с нетерпением жду того дня, когда Венгрия присоединится к глобальной семье Airbus Helicopters в качестве своего нового члена», - сказал Бруно Эвен.

(AircargoNews.ru)

Индия может оснастить свои новейшие эсминцы российскими многоцелевыми вертолетами

Индия может интегрировать российский легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т в состав оборудования новейших эсминцев и фрегатов Военно-морских сил (ВМС) страны. Об этом ТАСС в ходе 10-й международной выставки вооружений и военной техники ISDEF 2019, проходящей в Тель-Авиве (Израиль), сообщил представитель компании - разработчика боевых кораблей для ВМС Индии Mazagon Dock Shipbuilders Limited.

"В настоящее время Министерство обороны Индии рассматривает возможность приобретения новых многоцелевых вертолетов для ВМС, и Ка-226Т считается одним из наиболее перспективных вариантов, оптимально подходящим под требования ВМС Индии", - сообщил представитель компании.

По его словам, судостроительная компания готова интегрировать вертолет Ка-226Т в состав оборудования новейших эсминцев проекта 15В (Р-15В) и фрегатов проекта 17А (Р-17А), которые составляют основу флота дальней морской зоны ВМС Индии. "В случае выбора Ка-226Т работы по интеграции винтокрылой машины на фрегаты и эсминцы будут проведены в кратчайшие сроки благодаря компактным размерам этого вертолета", - сообщил собеседник агентства.

В настоящее время на вооружении ВМС Индии состоят семь эсминцев проекта 15В, еще четыре находятся на разной стадии строительства. ВМС также получили три фрегата проекта 17А, еще семь заложены и строятся. "Каждый из этих кораблей может оснащаться одним вертолетом Ка-226Т", - подчеркнул представитель Mazagon Dock Shipbuilders Limited.

Соглашение между РФ и Индией о сотрудничестве в области вертолетостроения было подписано в 2015 году. Согласно документу, "Вертолеты России" организуют поставки в Индию и локализацию производства в этой стране вертолета Ка-226Т и его модификаций в количестве 200 единиц, при этом не менее 140 из них будут произведены на мощностях совместного предприятия в Индии.

Ка-226Т обладает максимальной взлетной массой 3,6 т и способен перевозить до тонны полезной нагрузки. Вертолет оснащен современным комплексом авионики и специальной аварийной топливной системой. Машина может эксплуатироваться в разном климате при резких температурных перепадах, а также в условиях, когда существует вероятность обледенения.

(ТАСС)



Uber запускает вертолетный сервис в Нью-Йорке

Компания Uber объявила о запуске с 9 июля сервиса вертолетных пассажирских перевозок Uber Copter, сообщает The New York Times. Как сообщил газете глава подразделения Uber Elevate, занимающегося воздушными перевозками, Эрик Эллисон, первое время вертолетный сервис будет доступен только для клиентов, имеющих в программе лояльности статус Platinum и Diamond. Но постепенно компания намерена расширить этот сервис на большее число клиентов и на большее число городов.

Вертолеты, которые можно вызвать через приложение Uber, будут курсировать между Нижним Манхэттеном и Международным аэропортом имени Кеннеди пять дней в неделю с понедельника по пятницу. Время в пути составит 8 минут. Сейчас этот путь на автомобиле занимает около часа, а в час пик зачастую растягивается на два часа. На метро и электропоезде в аэропорт можно добраться за 50–75 минут. Вертолеты Uber Copter вмещают пять пассажиров. Поездка для одного пассажира обойдется в \$200–225 в зависимости от спроса.

[\(Коммерсантъ\)](#)

HoverFly присоединяется к альянсу Luxaviation Helicopters Charter

Luxaviation Helicopters, входящая в Luxaviation Group, объявила о том, что итальянский вертолетный оператор HoverFly стал членом альянса Luxaviation Helicopters Charter. Альянс, который был создан в марте 2019 года, позволяет членам сотрудничать друг с другом, чтобы обеспечить действительно международную услугу чартерного вертолетного VIP сервиса, связывая партнеров в Европе, Южной Америке и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Шарлотта Педерсен, генеральный директор Luxaviation Helicopters, сказала: «У альянса Luxaviation Helicopters Charter был очень успешный период запуска, и мы рады, что продолжаем развивать сотрудничество с ведущими региональными операторами вертолетных чартеров, такими как HoverFly, чтобы предлагать действительно цельный и сетевой сервис для наших клиентов.

«HoverFly является ведущим оператором чартерных вертолетов в Италии, и когда речь идет о безопасности и обслуживании клиентов он разделяет те же стремления и стандарты, что и Luxaviation Helicopters. И это именно то, что мы ищем в новых членах. Мы надеемся предоставить нашим клиентам еще более развитый сервис в Италии и за ее пределами через HoverFly и других членов чартерного альянса».

Массимо Виларди, директор по продажам и маркетингу HoverFly, говорит: «Решение о вступлении в альянс Luxaviation Helicopters Charter было ясным и полезным – теперь мы сможем предоставить нашим клиентам доступ к широкой международной сети, открывая больше регионов мира для них. Мы также можем обрабатывать запросы от других членов альянса, которые хотят исследовать красивые итальянские береговые линии, древние города и виноградники на вертолете».

Все члены альянса должны пройти процедуру одобрения, чтобы убедиться, что они соответствуют исключительным стандартам Luxaviation Helicopters в области управления качеством и

безопасностью. Все участники также получают выгоду от общей практики Luxaviation Helicopters в области отраслевой сертификации, эффективности и обслуживания клиентов.

Альянс Luxaviation Helicopters Charter теперь включает HoverFly, а также вертолетный парк ExecuJet в Мексике и Южной Африке, филиппинскую PhilJets, испанскую Héliity, американскую HeliFlite, австрийскую HeliAustria, французскую Azur Hélicoptère и британскую Starspeed.

([BizavNews](#))

Airbus продал еще один ACH160

Airbus Corporate Helicopters получил на выставке EBACE 2019 еще один заказ на ACH160, увеличив портфель заказов на корпоративную модификацию новейшего среднего вертолета до 11 машин. Последний заказ был размещен британским оператором, который планирует использовать вертолет для корпоративных полетов.



В целом четыре ACH160 в портфеле заказов предназначены для британских операторов, включая два, которые будут переданы частной британской компании. Кроме того, нынешний частный VIP-клиент Airbus Helicopters заказал ACH160, которым будет управлять Luvair на острове Мэн.

Этот заказ поступил на фоне завершения сертификации H160, которая планируется на конец этого года. Ожидается, что первый вариант ACH будет передан клиенту через год после этого. «Этот значительный новый бизнес для ACH160, который еще до сертификации ясно показывает очень



высокий уровень признания на рынке», - сказал Фредерик Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters. «Эти твердые заказы от хорошо осведомленных клиентов являются конкретным доказательством того, что вертолет отвечает потребностям самых требовательных операторов».

На выставке EBACE 2017 компания Airbus представила подразделение Airbus Corporate Helicopters, создав компанию, которая ориентирована на клиентов частной и бизнес-авиации и более тесно связана с дочерней компанией Airbus Corporate Jets. Airbus Corporate Helicopters объединяет инженерную поддержку, специалистов по проектированию, специалистов по поддержке, а также экспертов по продажам и маркетингу для работы непосредственно с частными и деловыми заказчиками.

После своего создания Airbus Corporate Helicopters продала 54 вертолета в 2017 году, а затем – 68 в 2018 году. Лемос сказал, что ожидает в 2019 продажи на уровне прошлого года.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

На Юге России введена в эксплуатацию первая интегрированная система наблюдения за полетами гражданской авиации

Интегрированная многопозиционная система наблюдения “Альманах” (МПСН “Альманах”), внедренная компанией “ЦРТС” под контролем АО “Концерн “ВКО “Алмаз-Антей” в аэропорту Минеральных Вод в 2018 году, введено в эксплуатацию в качестве источника информации для системы управления и контроля за наземным движением (КСА УВД) в зоне ответственности Минераловодского Центра обеспечения воздушного движения. Соответствующий приказ подписан 20 мая 2019 года.

“Изначально МПСН “Альманах” была установлена в качестве аэродромного средства наблюдения, предназначенного для определения местоположения и управления движением ВС, спецавтотранспорта, технических средств и других объектов, оборудованных ответчиками, находящихся на посадочной прямой и рабочей площади аэродрома, но в процессе эксплуатации выяснилось, что зона действия МПСН значительно превышает заданную. Таким образом, образовалась широкая зона наблюдения. В мире это называется wide multilateration area. Госкорпорацией по организации воздушного движения было принято решение провести тестовые испытания аэродромной МПСН уже в качестве широкозонного средства мониторинга воздушного движения в зоне ответственности Минераловодского ЦОВД. В мае 2019 года тестирование совместно с разработчиками из компании “ЦРТС” успешно завершилось. В зоне ответственности Минераловодского ЦОВД значительное количество внутрироссийских и международных воздушных линий. Высота наблюдения до эшелона FL200, то есть до 6000 метров. Новая система успешно справляется с задачей точного наблюдения”, - отметил Олег Горелый, начальник Минераловодского ЦОВД.



Минераловодским ЦОВД обслуживается 28 участков международных воздушных трасс, три аэродрома гражданской и государственной авиации, аэродром РОСТО и более десяти посадочных площадок.

По словам О. Горелого, с июня текущего года с учетом введения широкозонной системы для наблюдения на внутрироссийских и международных воздушных трассах будут внесены соответствующие изменения в технологию работы диспетчерского состава, обеспечивающего обслуживание воздушного движения.

Отметим, что в 2018 году МПСН “Альманах” была внедрена сразу в двух стратегически важных российских аэропортах - в Санкт-Петербурге (СЗФО) и Минеральных Водах (СКФО). В настоящее время системы разворачиваются в Новосибирске, Екатеринбурге. На очереди - Самара, Казань, Калининград и Челябинск. Также до конца 2019 года планируется поставить систему в авиагавани Краснодар, Владивостока и Хабаровска.

Принцип действия “Альманаха” заключается в том, что система, используя станции спутниковозависимого наблюдения АЗН-В в качестве сенсоров, измеряет и вычисляет местоположение воздушных судов независимым и надежным способом по разнице времени получения сигнала от воздушного судна. Интегрированная МПСН «Альманах» имеет сертификат ФАВТ «Росавиация» и вбирает в себя одновременно функции аэродромного и трассового средства цифрового наблюдения. Использование МПСН позволяет вести мониторинг в режиме реального времени на высотах от 0 до 20000 метров.

[\(ЦРТС\)](#)

Военно-транспортной авиации исполняется 88 лет

1 июня исполняется 88-я годовщина со дня создания военно-транспортной авиации (ВТА).

В этот день в рамках торжественных мероприятий, посвященных Дню ВТА, на аэродроме Кресты (г.Псков) организован День открытых дверей. В ходе мероприятия на аэродроме для зрителей представлены статическая экспозиция авиационной техники, стоящих на вооружении Воздушно-космических сил. Кульминацией праздника станет воздушный парад, в котором примут участие более 20 самолетов ВТА различных типов, включая Ан-124 «Руслан», Ан-22 «Антей», Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ту-134, Ил-18 и другие. Завершат воздушную часть парада группы самолетов Ил-76, которые совершат сброс воды (по 42 тонны каждый), окрашенной в цвета российского флага и выполнят группой отстрел тепловых ловушек, имитируя воздушный салют.

С начала года объединение ВТА принимало участие в ряде мероприятий боевой подготовки, в том числе совместных с командованием Воздушно-десантных войск (ВДВ). Проведены сборы с летным составом по практическому бомбометанию и выполнению воздушных стрельб на самолетах Ил-76.

«В 2019 году мы впервые приступили к перевооружению Ульяновского авиационного полка на новый тип авиационной техники. С начала года организована подготовка и переучивание летного и инженерно-технического состава полка на самолеты Ил-76МД-90А. Данный тип самолетов впервые



начал поступать в данный полк и эти поставки в текущем году продолжатся. Ожидаем до конца года еще 4-5 самолетов» – заявил командующий военно-транспортной авиацией генерал-лейтенант Владимир Бенедиктов.

«В летнем периоде обучения, который начинается 1 июня, одними из основных мероприятий боевой подготовки, в которых задействована военно-транспортная авиация, станут учения «Центр-2019», а также совместные с командованием ВДВ показательные полковые тактические учения. К этим мероприятиям будет привлекаться большое число экипажей ВТА. Помимо этого личный состав военно-транспортной авиации традиционно примет активное участие в Международном военно-техническом форуме «Армия-2019» и Международных армейских играх в конкурсе «Авиадартс-2019» – подчеркнул командующий ВТА.

1 июня 1931 года был сформирован опытный воздушно-десантный отряд в составе Ленинградского военного округа для обеспечения десантирования подразделений, а также перевозки личного состава, вооружения, техники и грузов.

В настоящее время Командование военно-транспортной авиации (ВТА) – составная часть Воздушно-космических сил (ВКС), является средством Верховного Главного Командования Вооруженными Силами Российской Федерации и предназначена для десантирования воздушных десантов, перевозки по воздуху войск и материальных средств, обеспечения перегруппировки (манёвра) войск, эвакуации раненых и больных и выполнения других специальных задач.

Командование ВТА в основном своем составе имеет на вооружении стратегические (дальние тяжелые) военно-транспортные самолеты Ан-124 «Руслан» и Ан-22 «Антей», оперативно-стратегические (тяжелые) самолеты

Ил-76МД и другие. Всего в составе ВТА эксплуатируется 12 типов воздушных судов.

[\(Минобороны России\)](#)

Гражданское авиастроение России оценено примерно в 100 млрд руб.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, производитель лайнеров Sukhoi SuperJet 100) оценена в 44,8 миллиарда рублей, "Иркут" — в 56,8 миллиарда рублей, пишет в понедельник газета "Ведомости" со ссылкой на источники в отрасли. Оценка проводилась с целью объединения гражданских активов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в единую компанию.

В конце апреля совет директоров ОАК принял решение присоединить ГСС и еще две дочерние компании — ООО "ОАК – Центр комплексирования" и АО "Новые гражданские технологии" — к ПАО "Корпорация "Иркут".

ГСС всегда была непубличной компанией, это первая оценка ее стоимости, отмечает издание. Разработанный компанией SSJ100 – первый гражданский самолет, созданный с нуля в России. "Иркут" принадлежит ОАК на 95,7% и торгуется на Московской бирже. Оценка в 56,8 миллиарда рублей — на 14% больше, чем "Иркут" стоил на закрытие торгов 27 мая.



"Оценку активов для объединения проводили независимые оценщики с учетом показателей и планов компаний", — сообщил газете представитель ОАК.

"Оценка ГСС проводилась не доходным методом. Компания владеет ценными активами: только в разработку SSJ100 было вложено порядка 150 миллиардов рублей, огромные средства затрачены на сборочное производство SSJ100 на заводе в Комсомольске-на-Амуре", – говорит другой собеседник издания, близкий к корпорации.

После создания единой гражданской авиастроительной компании ОАК планирует продать ее контрольный пакет госбанкам, а в будущем привлечь частных инвесторов. Это должно вывести гражданскую "дочку" из-под западных санкций, которые наложены на корпорацию. "Основные претенденты на вхождение в капитал – Сбербанк, ВТБ и ВЭБ. Переговоры с ними идут", – сказал газете человек, близкий к ОАК.

ВТБ эту тему не комментирует, ВЭБ не ответил на запрос издания. Представитель Сбербанка заявил, что банк не ведет таких переговоров. В ОАК считают, что в перспективе создаваемая компания может быть привлекательна для сторонних инвесторов, предпочитающих вкладывать, например, только в гражданские проекты, прокомментировал представитель ОАК.

[\(ПРАЙМ\)](#)

В России построены первые серийные самолеты Т-500

Самолет АОН Т-500 официально называется «Полевой авиационный комплекс сельского хозяйства». В 2016 г. фирма «МБЕН» из Татарии и Государственный научный центр «ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина (входит в холдинг «РТ-Химкомпозит» госкорпорации «Ростех») из Калуги подписали соглашение о сотрудничестве в развитии проекта специализированного самолета МВ-500, который получил новое обозначение – Т-500.

Фирма «МБЕН» впервые поставила на крыло легкий специализированный самолет МВ-500 в октябре 2014 г. на аэродроме под Казанью. Машина МВ-500 – это дальнейшее развитие специализированного сельскохозяйственного самолета МБЕН-2 «Фермер», который впервые поднялся в небо в 2004 г. В сентябре 2018 г. Федеральное агентство воздушного транспорта России (Росавиация) выдало сертификат типа на специализированное воздушное судно для выполнения авиахимработ Т-500, которое полностью изготовлено из композитных материалов

Весной 2018 г. руководство госкорпорации «Ростех» заявило, что входящее в холдинг «РТ-Химкомпозит» госкорпорации (ГК) «Ростех» ОНПП «Технология» в 2018 г. выпустит 30 экземпляров специализированного воздушного судна для авиахимработ Т-500 в рамках стратегии по увеличению объема гражданской продукции. Однако удалось построить в три раза меньше машин Т-500.

В нынешнем году структура бывшего руководителя Минкомсвязи России Николая Никифорова компания Diginavis стала владельцем 37% фирмы в сфере экспериментальной авиации ООО «Аэропрактика». Необходимо сказать, что 26% в ООО «Аэропрактика» принадлежит входящему в ГК «Ростех» Обнинскому научно-производственному предприятию (ОНПП) «Технология» им. А.

Г.Ромашина, крупным акционером также является предприниматель Магомед Закаржаев. Созданная в июне 2018 г. компания Diginavis на 100% принадлежит Н.Никифорову.



В конце мая нынешнего года руководство ГК «Ростех» объявило, что в 2020 г. в Татарстане начнется строительство авиационного завода и аэродрома экспериментальной авиации. Планируется, что предприятие будет введено в эксплуатацию в 2022 г. и на новом авиазаводе будет осуществляться сборка самолетов Т-500 и других машин на базе этой модели, в том числе двухместного и беспилотного вариантов. По словам главы Ростеха Сергея Чемезова, предприятие сможет выпускать до 100 воздушных судов в год, а общий объем инвестиций составит около 2,5 млрд. руб. Стоимость одного самолета Т-500 составит 20-25 млн. руб. в зависимости от комплектации.

[\(Жуковские вести\)](#)

Заместитель генерального директора «АльфаСтрахование» Илья Кабачник переизбран президентом Международного союза авиакосмических страховщиков

Илья Кабачник, заместитель генерального директора по авиационному страхованию «АльфаСтрахование», переизбран на пост президента Международного союза авиакосмических страховщиков (International Union Of Aerospace Insurers – IUAI). Решение принято 3 июня на ежегодном общем собрании союза, проходящем сейчас во Франции. «АльфаСтрахование» является безусловным лидером рынка авиационного страхования в России и полноправным участником международного сообщества авиакосмических страховщиков.



Международный союз авиационных страховщиков (International Union of Aviation Insurers) – объединение компаний по страхованию авиационных и космических рисков. Союз был образован в 1934 г., в него входят 77 организаций из 28 стран, которые обеспечивают почти 90% объема авиационного и космического страхования в мире.

«В задачи союза IUAИ входит содействие развитию индустрии авиационного и космического страхования во всем мире, в том числе он представляет интересы своих членов, участвуя в переговорах с правительствами государств и международными организациями по вопросам, имеющим отношение к авиакосмическому страхованию. Для меня большая честь быть во главе союза, и я признателен всем его членам за повторный выбор президентом IUAИ представителя компании «АльфаСтрахование», которая по праву считается лидером рынка авиационного страхования в России и является активным участником международного сообщества авиакосмических страховщиков. Готов продолжать активную работу на позиции президента IUAИ», – отметил Илья Кабачник.

Впервые Илья Кабачник был избран на пост президента IUAИ в 2018 г. на ежегодном собрании союза в Токио.

Ранее с 2014 г. занимал должность вице-президента в исполнительном комитете, осуществляющем руководство IUAИ, став первым представителем России в составе руководства союза за 80 лет его существования. Также Илья Кабачник является членом Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация). В 2008-2012 гг. возглавлял Российскую ассоциацию авиационных и космических страховщиков (РААКС).

[\(АльфаСтрахование\)](#)

Китайский авиасалон "ЭКСПО-2019" пройдет в сентябре в Пекине

Китайский авиасалон "ЭКСПО-2019" пройдет в китайской столице с 18 по 20 сентября этого года. На нем будут представлены достижения страны в аэрокосмической отрасли, сообщил организатор мероприятия.

Авиасалон, который пройдет в Китайском национальном конференц-центре, нацелен на создание международной выставочной площадки для продвижения высокотехнологичной продукции и содействия сотрудничеству в аэрокосмической отрасли.

На авиасалоне будут представлены такие секторы, как авиадвигатели и газовые турбины, передовые материалы в аэрокосмической промышленности, обработка поверхности материалов и другие.

Кроме того, в рамках трехдневной выставки также запланированы форумы по космической экономике, аэрокосмическим материалам и технологиям гражданской авиации.

[\(Aviation Explorer\)](#)



Ростех начал поставки полимера для аэрокосмической отрасли

Ростех разработал технологию первого в стране промышленного производства сверхустойчивого полимера для использования в высокотехнологичных отраслях. Опытные партии полиэфирэфиркетона (ПЭЭК) уже поставляются заказчикам, в числе которых предприятия Ростеха, Росатома и Роскосмоса.

Полиэфирэфиркетон предназначен для эксплуатации в экстремальных условиях: при высоких температурах и в химически агрессивной среде. Он устойчив к механическим и электрическим нагрузкам, а также к радиационному излучению в открытом космосе.

Технология синтеза ПЭЭК разработана и запатентована Институтом пластмасс имени Г.С. Петрова холдинга «РТ-Химкомпозит». В настоящий момент это предприятие уже организовало малотоннажное производство полимера, сейчас идет работа над технологией промышленного производства.

«Полиэфирэфиркетон – один из самых востребованных и перспективных полимеров нашего времени. Благодаря высокой биосовместимости и схожим с натуральной костной тканью параметрам ПЭЭК с успехом применяется для создания имплантатов при лечении травм позвоночника, в черепно-лицевой пластике и стоматологии», – подчеркнул генеральный директор «РТ-Химкомпозита» Кирилл Шубский.

ПЭЭК устойчив к температурам от 200 до 260 °С и сохраняет свои свойства вплоть до 330 °С. При этом он работоспособен при низких температурах около минус 196 °С. Сверхустойчивость этого материала позволяет использовать его в металлургии, ядерной промышленности, авиастроении, ракетно-космической промышленности, машиностроении, электротехнике, медицине и других отраслях.

«Потребность российской промышленности в ПЭЭК оценивается в 27 тонн в год на период 2019-2024 годы, и пока основные поставки идут из стран Европы и США. Технология, разработанная холдингом «РТ-Химкомпозит» Госкорпорации Ростех в рамках решения задачи по импортозамещению, позволит полностью заменить иностранные аналоги», – заявил исполнительный директор Госкорпорации Ростех Олег Евтушенко.

[\(Ростех\)](#)

V семинар «Безопасность полетов» состоится в марте 2020 года

V семинар «Безопасность полетов. Безопасность топливообеспечения» состоится 17 марта 2020 года, в Москве. Мероприятие проходит ежегодно, начиная с 2016 года, когда чуть более 30 человек посетили первый семинар, проходивший на базе МГТУ ГА. За годы проведения, семинар существенно вырос: тематика безопасности полетов была дополнена безопасностью топливообеспечения, принимать участие в семинаре стали представители не только авиапредприятий из России, но и из стран СНГ и ближнего зарубежья, а в 2019 году мероприятие прошло под эгидой сразу двух ассоциаций: Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Аудитория семинара достигла практически 200 человек,



среди которых были представители всех крупнейших авиакомпаний деловой авиации и линейных перевозчиков.

Программа семинара ежегодно обновляется и каждое мероприятие посвящено определенному кругу вопросов. Так, в 2019 году направлением семинара стали человеческий ресурс и человеческий фактор. В 2020 году внимание будет уделено наземному обслуживанию и техническому обслуживанию ВС с точки зрения обеспечения безопасности.

«Мероприятие было задумано еще в 2014 году, и в 2016 году удалось провести первый семинар. Приятно видеть, что проект развивается и востребован аудиторией. И не только: мы получаем согласие на выступление от ведущих экспертов и специалистов, и не только строго авиационной отрасли. Так удастся применить междисциплинарный подход. В 2020 году семинар пройдет в пятый раз – это определенное достижение.

Обязательно сохраним важнейшие наработки: формат семинара – не просто серия докладов, а обсуждение материалов и обмен опытом; бесплатное участие для всех профильных специалистов; возможность общения с экспертами. Новыми будут программа и материалы семинара. Подготовкой мероприятия занимаемся уже сейчас и ждем встречи в марте в Москве!», -комментирует Анна Сереежкина, Исполнительный директор ОНАДА.

[\(ОНАДА\)](#)

«Технология»: 25 лет в статусе Государственного научного центра Российской Федерации

5 июня 1994 года ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина был присвоен статус Государственного научного центра Российской Федерации (ГНЦ РФ). На протяжении 25 лет Правительство нашей страны подтверждало этот статус 10 раз, тем самым признавая вклад предприятия в развитие отечественной инновационной промышленности.

ОНПП «Технология» является признанным центром компетенций в области разработки и выпуска наукоёмкой продукции из полимерных композиционных материалов, стекла и керамики. В основе этого признания лежит мощная научная компонента, позволяющая создавать материалы и изделия с опережающими свойствами. Предприятие является обладателем исключительных прав более чем на 340 объектов интеллектуальной собственности, в научно-исследовательском секторе трудится треть сотрудников – более 700 человек.

«Три собственные научные школы, созданная и поддерживаемая система преемственности поколений — эти и многие другие факторы позволяют «Технологии» считаться уникальным исследовательским центром мирового уровня. Особенно ценно, что наши разработки не являются багажом прошлых лет, они соответствуют запросам времени и даже опережают его, а в исследовательском секторе трудится немало молодых ученых: более половины сотрудников имеют возраст до 40 лет. Так что у «Технологии» - прекрасные перспективы как у научного центра», — отметил генеральный директор предприятия Андрей Силкин.



В соответствии с законодательством Российской Федерации статус Государственных научных центров носят научные организации, которые имеют уникальные установки, опытно-экспериментальное оборудование, располагают научными работниками и специалистами высокой квалификации, научно-техническая деятельность которых получила международное признание. Такие научные организации являются важнейшим элементом национальной инновационной системы.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Глава ВТБ прокомментировал заморозку проекта по созданию региональной авиакомпании

Глава ВТБ Андрей Костин сообщил, что приостановка проекта по созданию региональной авиакомпании связана с отсутствием поддержки со стороны эксплуатантов. «Вы знаете, дело в том, что мы как-то прошли по всем основным интересам, и, честно говоря, пока видим, что не склеивается», — сказал господин Костин (цитата по «Интерфаксу»).

По его словам, у Минтранса есть своя программа по поддержке регионального авиатранспорта. «Операторы — единственные, кто как-то проявил интерес. Был совладелец S7 (Владислав Филев. — “Ъ”), до смерти супруги-партнера, и после этого он не выходил больше на нас», — добавил Андрей Костин. Еще одна проблема — это отсутствие авиатехники для региональных перевозок производства РФ, указал он.

Напомним, в 2018 году ВТБ и Сбербанк изучали возможность создания региональной авиакомпании, чтобы снизить цены на авиабилеты. Эту инициативу поддерживало правительство. Глава ВТБ Андрей Костин оценил инвестиции в создание компании в \$1 млрд. Проект планировалось реализовать на принципах государственно-частного партнерства для получения государственной поддержки.

В мае глава Сбербанка Герман Греф заявил, что проект заморожен, поскольку «нет должного спроса». Минтранс не проявил «острой заинтересованности» в представленном проекте.

[\(Коммерсантъ\)](#)

«Мы смотрим на будущее программы SSJ-100 с оптимизмом»: глава Минпромторга Денис Мантуров — о перспективах «Суперджетов», импортозамещении и значении ПМЭФ

На Петербургском международном экономическом форуме планируется достичь договоренностей о заключении специальных инвестиционных контрактов (СПИК) в различных отраслях промышленности. Это позволит иностранным компаниям локализовать производство в России, сообщил в интервью "Известиям" глава Минпромторга Денис Мантуров. На сегодняшний день уже одобрено 40 СПИК, предусматривающих инвестиции более чем на 1 трлн рублей. Руководитель ведомства также рассказал о будущем "Суперджетов" после недавней катастрофы в Шереметьево, импортозамещении и разработке новых ГОСТов.

- Какой объем соглашений и в каких сферах планируется заключить на ПМЭФ при участии Минпромторга?



- ПМЭФ - традиционная площадка для заключения различных соглашений и меморандумов между компаниями в разных отраслях промышленности. В этом году с нашим участием планируют подписать такие бумаги предприятия химической и фармацевтической промышленности, представители геологической и нефтяной отрасли.

В этой части программы ПМЭФ предусмотрены и международные соглашения о сотрудничестве (что касается в первую очередь наших экспортно ориентированных компаний), подписание меморандумов о взаимопонимании в отношении специальных инвестконтрактов по строительству производств, а также соглашений о работе сотрудников российских компаний в составе торгпредств в иностранных государствах.

- *С кем вы планируете подписать СПИК?*

- На сегодняшний день одобрено 40 федеральных СПИК, предусматривающих инвестиции в объеме более 1 трлн рублей в различных отраслях промышленности. Отмечу, что реализация специальных инвестиционных контрактов позволит обеспечить новыми рабочими местами более 20 тыс. человек.

Среди заявителей - предприятия автопрома, фармы, химии, металлургии и других отраслей. На рассмотрение Минпромторга поступали заявки со стороны участников рынка легпрома, биотехнологий, сельскохозяйственного машиностроения, радиоэлектронной и целлюлозно-бумажной промышленности.

Не могу не сказать, что в сегодняшних нестабильных реалиях глобального рынка юридическое закрепление условий реализации промышленных проектов дает определенность как для российских, так и для зарубежных инвесторов. В рамках действующего механизма СПИК компания в обмен на инвестиции в создание или модернизацию промпроизводства на территории России получает предусмотренные законодательством меры стимулирования и гарантии ведения бизнеса по предсказуемым правилам.

СПИК - это эффективный, работающий инструмент, привлекательный для компаний, готовых локализовать производство на территории России. Его цель - привлечение долгосрочных частных инвестиций в высокотехнологичные проекты. Но при этом сейчас акцент смещается в сторону разработки и внедрения передовых технологий, конкурентоспособных на внутреннем и мировом рынках.

- *Сегодня у всех на устах тема нацпроектов. Поможет ли их реализация, на ваш взгляд, увеличить темпы роста российской промышленности?*

- Отечественное производство, даже при неблагоприятной внешней конъюнктуре, продемонстрировало в I квартале рост примерно на 3% к аналогичному периоду прошлого года, но сегодня перед нами, конечно, стоит вопрос о выявлении и развитии самых перспективных направлений экономики.



К наиболее быстрорастущим секторам в 2019 году - с темпами роста более 5% - можно отнести железнодорожное машиностроение, деревообработку, фармацевтику. Кроме того, умеренными темпами будет расти производство одежды, строительных материалов и стекла, мебели, а также непродовольственных потребительских товаров.

Признаком того, что многие компании видят открывающиеся для них возможности, служит быстрый рост инвестиций в основной капитал в предшествующие годы, который наблюдался в условиях медленного увеличения объемов инвестиций по экономике в целом.

Наращивание несырьевого экспорта и выход на новые рынки планируются за счет реализации мероприятий национального проекта "Международная кооперация и экспорт". Ключевой механизм поддержки экспортеров - предоставление льготного банковского кредитования. Лидеры по потенциалу наращивания поставок за рубеж к 2024 году - машиностроение, химическая промышленность, металлургия, фарма, легпром и лесопромышленный комплекс, который в прошлом году показал наибольшие темпы роста экспорта - выше 20%.

На сегодняшний день консолидированный спрос на технику, оборудование и технологии в рамках нацпроектов оценивается в 6,2 трлн рублей. Это порядка 6 тыс. номенклатурных позиций, из которых как минимум две трети — продукция отечественного производства. Спрос на нее составляет 3,8 трлн рублей.

Когда мы составляли этот перечень, то ориентировались не только на продукцию, которая предполагается к поставке или закупке в рамках нацпроектов напрямую (например, мобильные медицинские комплексы), но и на товары, которые потенциально могут быть использованы для оснащения создаваемых объектов (оборудование для школ и геронтологических центров).

Ресурсы, которые выделяются на реализацию национальных целей развития, коснутся всех ключевых направлений промышленной политики. В первую очередь я имею в виду наращивание объемов несырьевого экспорта, продолжение программы импортозамещения, локализацию высокотехнологичных производств и диверсификацию ОПК.

- После катастрофы самолета SSJ-100 в Шереметьево некоторые авиакомпании, например "Руслайн" и "Ямал", отказались от закупок воздушных судов этого типа. Тем не менее, согласно первым итогам расследования, проблема была вовсе не в самолете. Как, на ваш взгляд, эта ситуация может повлиять на проект SSJ-100? Каковы его перспективы?

- Прежде всего подчеркну - делать сейчас какие-либо оценки, выводы, предположения по случившемуся с бортом Москва-Мурманск некорректно и преждевременно. Работает специальная комиссия по расследованию.

Что касается проекта в целом, то SSJ-100 - первый в истории современной России гражданский самолет, получивший не только российский, но и европейский сертификат типа. Он с успехом прошел 200 испытательных программ, больше 1 тыс. испытательных полетов продолжительностью 2,5 тыс.



летных часов. Все системы и агрегаты самолета SSJ-100, включая фюзеляж, крыло, двигатели, шасси, были испытаны на соответствие жестким требованиям по прочности, надежности и безопасности.

На сегодняшний день общий коммерческий налет самолетов SSJ-100 составил более 570 тыс. часов, перевезено порядка 40 млн пассажиров. Сейчас в эксплуатации находится свыше 130 самолетов. Предприятие продолжает работать, постоянно совершенствовать продукт и развивать его. Рыночный спрос в этой нише также остается стабильным, поэтому мы смотрим на будущее программы SSJ-100 с оптимизмом.

- Сейчас в России активно разрабатываются новые ГОСТы. Но стандарт на школьную форму обсуждается уже несколько лет и так и не появился. Вы считаете, что законодательное закрепление этого термина не требуется?

- На сегодняшний день национальный стандарт на школьную форму в Российской Федерации отсутствует, но его разработка и принятие предусмотрены Росстандартом уже в 2020 году. Стандарт будет носить добровольный характер и определит общие рекомендации к одежде школьников. Это позволит администрациям учебных заведений лучше ориентироваться при выборе требований к форме для конкретных образовательных учреждений.

В свою очередь, наше ведомство совместно с Роскачеством с 2016 года - в преддверии начала учебного года - проводит исследования качества одежды для обучающихся. Речь, в частности, о брюках для мальчиков, сарафанах для девочек. Например, в этом году мы планируем исследовать качество пиджаков.

Результаты исследований уже подтвердили снижение доли некачественной продукции по сравнению с 2016 годом - на 20%, однако отсутствие массового контроля поступающих на производство тканей часто становится причиной нарушения обязательных требований.

- Недавно стало известно, что Минпромторг хочет запретить госорганам закупать системы хранения данных (СХД) иностранного производства. Какого еще оборудования могут коснуться меры, направленные на поддержку отечественного производителя?

- В целом мы стремимся обеспечить доминирование отечественных производителей на внутреннем рынке. Понятно, что невозможно заменить все и сразу, но в критических сферах будем двигаться в этом направлении. В первую очередь речь идет о телеком-оборудовании, вычислительной технике и других решениях, которые будут использоваться в рамках национального проекта "Цифровая экономика".

- Ваше ведомство разрабатывает целевую программу "Развитие производства промышленной продукции сетей пятого поколения и интернета вещей в РФ на 2019-2024 годы". Говорят, что государство готово потратить на это 28 млрд рублей. Какое оборудование для 5G, на ваш взгляд, можно производить в России?



- В настоящий момент разрабатывается перечень взаимоувязанных мер, обеспечивающих внедрение перспективных отечественных решений для сетей связи 5G/IMT-2020. Речь в том числе о мерах экономического стимулирования операторов связи. На данном этапе перечень открыто прорабатывается отраслевым сообществом. Что касается оборудования, то производителей, которые имеют необходимые мощности и компетенции, много. Это предприятия, входящие в контур "Ростеха", консорциум "Телми" и другие отечественные компании.

[\(Известия\)](#)

Авиация ДОСААФ: летать или не летать?

В Совете Федерации состоялось заседание «круглого стола» по вопросам законодательного регулирования деятельности авиации ДОСААФ России. Мероприятие провели председатель комитета СФ по обороне и безопасности, Герой России, генерал-полковник Виктор Бондарев и член комитета СФ по экономической политике Владимир Кравченко.

В заседании приняли участие член СФ Александр Ракитин, депутаты Госдумы Владимир Богодухов и Максим Сураев, Герой России и Герой Советского Союза, лётчик-космонавт Сергей Крикалев, представители Минобороны России, Минтранса России, Росавиации, экспертного сообщества, делегация ДОСААФ России во главе с председателем, генерал-полковником Александром Колмаковым.

Присутствующие обсудили проблемы авиационного комплекса ДОСААФ и состояние нормативно-правовой базы регулирования авиации оборонного общества, рассмотрели возможность внесения соответствующих изменений в законодательные акты.

Глава ДОСААФ Александр Колмаков отметил, что в настоящее время авиация оборонного общества не имеет чёткого правового статуса. «Начиная с 2017 года, отсутствие правового статуса авиации ДОСААФ привело к возникновению проблем при регистрации аэродромов и воздушных судов оборонной организации», - пояснил он.

Со своей стороны, сенатор Владимир Кравченко представил на рассмотрение коллег проект федерального закона «О внесении изменения в статью 22-ю Воздушного кодекса Российской Федерации», направленный в Государственную Думу. Его авторами выступили члены Совета Федерации Виктор Бондарев, Александр Ракитин, Владимир Кравченко, Максим Кавджарадзе и Алексей Кондратьев.

Как отметил парламентарий, документ дополняет перечень субъектов и задач государственной авиации специального назначения. «Комитет СФ по экономической политике и комитет СФ по обороне и безопасности поддержали законопроект без замечаний», — сказал он.

«Без установления статуса авиации ДОСААФ России, которая включает в себя 115 авиационных организаций, осуществляющих свою уставную деятельность на 91 аэродроме, территориально расположенном во всех федеральных округах Российской Федерации и насчитывает 1270 воздушных судов, с каждым годом выжить ей становится все трудней», — добавил Владимир Кравченко.



По словам сенатора, помимо проблемы с бюджетным финансированием, авиация ДОСААФ испытывает трудности с привлечением к авиационным работам по контрактам. При этом в соответствии постановлением правительства Российской Федерации от 2009 года № 973 «Об Общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России» на авиацию ДОСААФ возложены государственные задачи.

Важность проведенного заседания «круглого стола» отметили все его участники. Несмотря на различные точки зрения, все присутствующие пришли к единому мнению - необходимо на площадке Совета Федерации продолжать работу по законодательному регулированию деятельности авиации ДОСААФ.

«От решения проблем авиации оборонного общества в законодательной плоскости будет зависеть ее дальнейшее существование», - подытожил председатель ДОСААФ Александр Колмаков.

[\(ДОСААФ\)](#)

О сотрудничестве России и Китая: подписаны «Процедуры реализации» соглашения между Правительством РФ и Правительством КНР о повышении безопасности полетов (BASA)

5 июня 2019 года в Кремле в рамках государственного визита Председателя КНР в Российскую Федерацию в присутствии Президента Российской Федерации В.В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина состоялась церемония обмена подписанными между руководителем Росавиации А. Нерадько и руководителем Управления гражданской авиации КНР Ф.Чженлинем «Процедурами реализации» Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о повышении безопасности полетов (BASA) от 08 сентября 2001 года.

С учетом имеющейся обоюдной заинтересованности российской и китайской сторон в развитии сотрудничества и реализации совместных проектов в авиационной промышленности, подписанные «Процедуры реализации» позволяют создать условия для упрощенного порядка одобрения типовой конструкции российской авиационной техники, экспортируемой в КНР, а также открывают возможность взаимного признания российским и китайским ведомствами гражданской авиации одобрительных сертификационных документов на образцы авиационной техники.

Подписанию документа предшествовал оценочный визит китайских коллег в 2017 году в Россию в целях ознакомления с системой сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей. По результатам оценки китайская сторона признала высокий уровень надзора, осуществляемого Росавиацией.

Ранее, 26 декабря 2018 года по завершении процесса обмена нотами вступило в силу Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о внесении изменения в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о повышении безопасности полётов от 08 сентября 2001 года касательно назначения Росавиации исполнительным представителем от Российской Стороны.

[\(Росавиация\)](#)



Самолет Т-500: на крыльях над полями

Малая гражданская авиация в России при обширных территориях страны находится сегодня не в лучшем состоянии. До сих пор в регионах используются устаревшие «кукурузники», новых самолетов не хватает. Малая авиация как кузница кадров для всей авиации России работает слабо. Чтобы восполнить этот пробел, Ростех в кооперации с другими предприятиями разработал одноместный низкоплан Т-500. Самолет уже одобрен к серийному выпуску, и в мае 2019 года глава Ростеха Сергей Чemezov дал старт строительству производства для Т-500 в Татарстане.

«Летающий трактор» из композита

Сельскохозяйственный Т-500 впервые поднялся в воздух в 2017 году на авиасалоне МАКС. В 2018 году самолет прошел сертификацию и стал первым за постсоветскую историю России специализированным воздушным судном аграрного назначения. Т-500 будет выполнять работы там, где применение наземной техники затруднено или нерационально.

Сфера применения этого малого воздушного судна довольно широка. Т-500 может использоваться для проведения авиахимработ, мониторинга окружающей среды, обследования крупных промышленных объектов, воздействия на погоду, обработки лесов от вредителей и ликвидации разливов нефти. Кроме того, с его помощью можно доставлять небольшие грузы, например медикаменты, в труднодоступные районы.

Размах крыла Т-500 составляет 12,4 м, длина – 7,7 м, высота – 2,3 м. Самолет оснащается двигателем Lycoming O-540-B4B5-235 на 8,87 л. с. ресурсом 3 тыс. летных часов. Ведутся работы по замещению его двигателем отечественного производства. Крейсерская скорость самолета составляет 160 км/ч, максимальная дальность полета – 1000 км. Пустой самолет весит 756 кг, максимальный взлетный вес – 1475 кг. Объем бака для химсмеси – 500 л.

Важно отметить, что планер самолета полностью выполнен из композитных материалов. При производстве применен метод горячего формования, поэтому воздушное судно может эксплуатироваться в регионах с жарким и холодным климатом. Остекление серийных Т-500 будет выполнено из высокопрочного материала, имеет multifunctional покрытие, которое эффективно защищает пилота от воздействия вредных внешних факторов.

Форсуночная система распыления химикатов самолета рассчитана на современную технологию ультрамалообъемного опрыскивания, что позволяет проводить экономичную и эффективную обработку новейшими типами химических составов. При этом Т-500 может вести обработку полей на малой высоте, а благодаря мощному турбулентному потоку препарат попадает еще и снизу листьев растений. Производительность – более 150 гектаров в час.

В Т-500 используется уникальная система спасения пилота и самолета. При возникновении нештатных ситуаций и опасности для жизни летчика быстродействующая система выбрасывает парашют,



который плавно опускает самолет с человеком на землю. Система может работать на малых высотах, что делает самолет еще более безопасным.

В 2018 году был продемонстрирован самолет Т-500А на поплавковом шасси для водного базирования. Эта модификация может быть использована для выполнения патрульных и поисково-спасательных работ в прибрежных зонах, а также для транспортировки грузов. При необходимости поплавковое шасси можно оперативно заменить на колесное или лыжное. Конструкция колесного шасси Т-500 позволяет ему садиться даже на вспаханное поле.

Завод в особой экономической зоне

Новая машина для малой гражданской авиации стала результатом совместной работы нескольких предприятий. В основе Т-500 – разработка казанской фирмы «МБЕН», которая занималась созданием сельскохозяйственного самолета с начала 2000 годов. В 2018 году в рамках реализации стратегии по наращиванию доли гражданской продукции к проекту подключился Ростех, а именно – обнинское предприятие «Технология» им. А.Г. Ромашина. Большой опыт «Технологии» в работе с композитными материалами позволил создать уникальный корпус-планер самолета. Управлять проектом будет дочернее предприятие ОНПП «Технология» – ООО «Аэропрактика». Объем инвестиций в проект составит 2,5 млрд рублей.

Специально для выпуска Т-500 на территории особой экономической зоны «Иннополис» в Татарстане будет создано сборочное авиационное производство. Здесь к 2022 году будут построены производственный и два сборочных корпуса, заводоуправление, малярный ангар, склад ГСМ, доводочный ангар, командно-диспетчерский пункт и взлетно-посадочная полоса длиной 1,5 км. Планируется, что предприятие сможет выпускать до 100 самолетов в год.

Новое предприятие будет вести сборку воздушных судов Т-500 и других самолетов на базе этой модели, в том числе двухместного и беспилотного вариантов. Аэродром экспериментальной авиации позволит проводить облеты и испытательные полеты производимой техники в непосредственной близости от производственных цехов. Резиденты Иннополиса займутся разработкой программных продуктов для проекта.

Самолет Т-500 является частью полевого авиационного комплекса сельского хозяйства (ПАК СХ), в который, кроме него, входит наземный заправочный комплекс. Стоимость самолетов при серийном производстве оценивается в 12 млн рублей, вместе с заправщиком – до 13 млн.

Интерес к неприхотливым и экономичным машинам есть не только у аграриев. Такой самолет необходим МЧС, лесоохране, экологическим и другим службам, тем более что специализация машин в линейке Т-500 будет только расширяться.

Первая партия из десяти бортов уже готова к отправке первому эксплуатанту – башкирской авиакомпании «РусАвиа». У самолета Т-500 есть отличный экспортный потенциал, ведь он примерно



в три раза дешевле зарубежных аналогов. Интерес к машине уже проявили заказчики из Португалии и Анголы.

[\(Ростех\)](#)

Игорь Сикорский, человек и самолет

130 лет назад родился человек, стоявший у истоков воздухоплавания Российской империи и Соединенных Штатов. На исторической родине Игорь Сикорский поднял в небо первый в мире четырехмоторный самолет "Илья Муромец". Сегодня это имя носит флагман российской стратегической авиации. Нам повезло: довелось побывать на авиабазе в Саратовской области, где базируются бомбардировщики Т-160, вместе с Николаем Игоревичем Сикорским, сыном легендарного авиаконструктора.

Николаю Игоревичу за 90, при этом он энергичен, общителен и улыбчив. По-русски говорит свободно, с легким акцентом. В полете нам рассказывал, что его крестным отцом стал композитор Сергей Рахманинов, большой друг семьи. Наверное, это был знак судьбы: второй сын в семье Сикорских стал известным виолончелистом. Но, конечно, музыка в его сердце всегда жила рядом с авиацией. В семье Сикорских это было естественно. В недавно изданной книге "Коснувшись неба" Николай Игоревич вспоминает, что отец, сам прекрасный пианист, творческое вдохновение для своих трудов в авиастроении черпал и в классической музыке.

На авиабазе в Энгельсе нам показали Ту-160 с бортовым именем "Илья Муромец". Огромный самолет с изящными стреловидными крыльями словно парил над взлетной полосой. Наш спутник не мог сдержать восхищения: "Он прекрасен, как белый лебедь. Отец бы очень гордился, что это чудо - дело рук его ученика Андрея". Увы, "русский американец" Игорь Сикорский ушел из жизни задолго до того, как поднялся в небо первый Ту-160, созданный в КБ Андрея Туполева.

Спрашиваем, почему легендарный авиаконструктор называл самолеты именами былинных героев.

- О, это семейная история. Мой дед Иван Алексеевич страстно увлекался былинами и даже издал их сборник. С детства помню рассказ о последнем сражении Ильи Муромца, когда он был тяжело ранен копьем в грудь. После боя богатырь принял монашеский постриг в Киево-Печерской лавре. Меч железный сменил на меч духовный и продолжал защищать уже не земные, а небесные ценности. В православии Илья Муромец почитается святым - единственным из эпических богатырей. В этой истории отец видел духовный и воинский образ русского народа...

Можно сказать, тот четырехмоторный "Илья Муромец" прошел путь своего былинного героя. Он создавался как первый тяжелый бомбардировщик в истории авиации и стал главной ударной силой русского воздушного флота в Первой мировой войне. А в начале 1920-х стал использоваться для почтовых и пассажирских авиаперевозок.

Каждый прилет Сикорского-младшего в Россию становится праздником общения: встречи с авиаторами, историками, литераторами, настоятелями монастырей. Празднование юбилея театра-музея "Благодать" в Кисловодске и открытие кинофестиваля в Доме русского зарубежья. Особо па-



мятным для нашего собеседника стали поездки в древний город Муром, на родину былинного богатыря, и в Санкт-Петербург, на открытие памятника последнему российскому императору.

Кстати, именно Николай II поднимался на борт первого русского бомбардировщика и наградил его создателя именными золотыми часами. Авиаконструктор и император впоследствии не раз встречались, беседовали. Игорь Сикорский рассказывал близким, что был впечатлен как уважительным отношением со стороны императора, так и его познаниями в естественных и гуманитарных науках.

И сам Сикорский был личностью незаурядной. В Соединенных Штатах он не только конструировал летательные аппараты, но и увлекался математикой, астрономией, философией и богословием, возглавлял Пушкинское и Толстовское общества. В эмигрантской семье никогда не забывали о своих корнях. В доме говорили на родном языке, и глава семьи наставлял детей: они должны гордиться, что в их жилах течет русская кровь.

- Отец прекрасно знал отечественную историю, декламировал Пушкина, Лермонтова, Тютчева, - вспоминает Николай Игоревич. - Семья была нашей малой Россией, с которой мы выросли и продолжаем жить. Я от отца никогда не слышал плохого слова о родине, которую он покинул не по своей воле...

В феврале 1918 года Сикорский покинул Россию навсегда. Сначала через свободный от большевиков Архангельск выехал в Лондон, потом в Париж и, наконец, в марте 1919-го добрался до США. За океаном он очень бедствовал, подрабатывал преподаванием математики и порой жил на 20-30 центов в день. Пока в 1923 году группа русских эмигрантов, собрав 800 долларов, не учредила фирму под звучным названием "Сикорский инжиниринг корпорейшн". А главным инвестором стал гений музыки и большой любитель технических новинок Сергей Рахманинов, который пожертвовал 5 тысяч долларов. Эти деньги, да еще с процентами, авиа-конструктор выплатил композитору, когда со своей фирмой встал на ноги и стал завоевывать мир.

В США компания Сикорского создала 35 принципиально новых вертолетов и самолетов, которые стали базовыми для конструкторов следующих поколений. В частности, на амфибиях и "летающих лодках" Сикорского поднялась Pan American. Ставшая потом всемирно известной компания заказала конструктору многомоторные авиалайнеры, предназначенные для пассажирских перевозок. В 1937 году на серийных четырехмоторных S-42 начались первые регулярные полеты через Атлантику. Следом Сикорский создал двухмоторную амфибию меньшего размера, широко эксплуатировавшуюся в разных частях света, в том числе и Советским Союзом. Одна такая "эмигрантская" амфибия даже снималась в знаменитом кинофильме "Волга-Волга", символизируя успехи социалистического строительства.

Незадолго до своего 75-летия Игорь Сикорский дал интервью "Голосу Америки". "Русский американец" очень тепло говорил о своей исторической родине и выразил надежду, что войны и потрясения наконец закончатся в его любимой России...



Что ж, великим конструкторам, заглядывающим в будущее, самой профессией предназначено быть оптимистами.

Штрихи

12 февраля 1914 года Игорь Сикорский совершил первый полет на самолете "Илья Муромец" с 16 пассажирами на борту над Петербургом и пригородами. Целые толпы собирались, чтобы лицезреть это чудо авиатехники. Пилот был уверен в своей машине и вел ее на малой высоте - всего 400 метров. По крыльям во время полета могли ходить люди, и это не нарушало равновесия. На борту гиганта были ванная комната и туалет, небольшой ресторанчик и отдельные спальни. В полете пассажиры могли сидеть с удобством в закрытой кабине и наблюдать Неву, величественные площади и бульвары Санкт-Петербурга...

[\(Газета Труд\)](#)

Honeywell и Vertical Aerospace договорились о партнерстве

Компания Honeywell объединила свои усилия с британским разработчиком электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL) Vertical Aerospace, чтобы решить технические, нормативные и бизнес-задачи развивающегося сегмента городской авиационной мобильности (urban air mobility – UAM)».

Компании подписали меморандум о взаимопонимании, который будет официально оформлен в начале третьего квартала, и в соответствии с которым базирующаяся в Бристоле Vertical Aerospace будет интегрировать системы и технологии Honeywell в свои перспективные воздушные суда. Бортовое оборудование будет включать в себя авионику, навигационное оборудование и новую компактную систему электродистанционного управления (fly-by-wire), представленную Honeywell в начале июня.

По словам Honeywell, находящийся в боксе размером с брошюру компьютер, который в настоящее время разрабатывается, «совмещает мозги» органов управления полетом eVTOL в одну систему. Эта функция «добавляет устойчивости» небольшим воздушным судам типа eVTOL, приводя в действие электрические приводы и динамически регулируя поверхности управления и двигатели для обеспечения плавного полета.

Это снижает турбулентность и позволяет разработчикам «расширять границы по аэродинамике», заявляют в Honeywell, устраняя необходимость в тяжелой гидравлической системе, кабелях управления или тягах. Система fly-by-wire также имеет тройную компьютерную архитектуру управления полетом, обеспечивающую несколько вариантов резервирования в случае сбоя.

Компания Vertical Aerospace планирует вывести на рынок первый из семейства чистых воздушных судов eVTOL в течение четырех лет. В июне 2018 года она провела полномасштабную демонстрацию беспилотных технологий, а сейчас разрабатывает пилотируемую версию на пять мест, которую надеется представить в 2020 году.

[\(BizavNews\)](#)



Новости беспилотной авиации

В Канаде ужесточили правила использования беспилотных летательных аппаратов

Канадские власти ужесточили правила использования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) частными лицами. Как сообщается на сайте Министерства транспорта Канады, новые требования вступили в силу с 1 июня.

Правила регламентируют полеты дронов весом от 250 гр до 25 кг. Согласно принятым нормам, для управления БПЛА теперь нужно получать лицензию, которую будут выдавать специальные школы. Лицензии делятся на две категории - базовая и повышенного уровня. Первую могут получить лица, достигшие 14 лет и старше, вторая будет выдаваться гражданам в возрасте от 16 лет. Управление беспилотником без лицензии будет наказываться штрафом в размере до 5 тыс. канадских долларов (\$3,7 тыс.).

Вводится полный запрет на полеты дронов около аэропортов, запрещено приближаться к самолетам, вертолетам и местам массовых мероприятий, а также направлять дроны в районы различных инцидентов и происшествий. Максимальное расстояние, на которое можно подлететь к аэропорту, составляет 5,6 км, а высота полета дрона не должна превышать 122 м. За нарушение установленных правил физические лица будут подвергаться штрафу в размере до 3 тыс. канадских долларов (\$2,2 тыс.), либо тюремному заключению, а юридические - до 15 тыс. канадских долларов (\$12 тыс.). Кроме того, предусматривается дополнительная ответственность для операторов беспилотников за управление ими в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Ранее Минтранс сообщил, что за последние пять лет БПЛА почти 500 раз угрожали полетам самолетов в небе над Канадой. В 2018 году были зафиксированы около 100 таких случаев, а пик подобных инцидентов пришелся на 2016-2017 годы - 145 и 135 случаев, соответственно. Также было отмечено несколько столкновений беспилотников с самолетами.

[\(ТАСС\)](#)

Россиян обяжут регистрировать беспилотники в течение 10 дней после покупки

Осенью россиян обяжут регистрировать беспилотные летательные дроны (БПЛА) весом от 250 г до 30 кг. Сделать это будет необходимо в течение 10 дней после покупки. По данным «Известий», соответствующее постановление Минтранса подписал премьер-министр Дмитрий Медведев, сообщает «Приморская газета».

Чтобы зарегистрировать дрон, владельцы должны будут подать заявление. Сделать это можно будет почтой, через портал Госуслуг или специализированный ресурс Росавиации. Кроме данных о дроне, физическим лицам нужно будет предоставить паспортные данные, страховой номер индивидуального лицевого счета (СНИЛС) и номер телефона, а также адреса электронной почты и места жительства. Юридическим, пишут «Известия», — указать полное наименование организации,



основной государственный регистрационный номер и ИНН. Для постановки на учет нескольких БПЛА, принадлежащих одному владельцу, можно подать одно заявление с серийными номерами дронов.

На основе содержащейся в обращении информации будет сформирована индивидуальная учетная запись о беспилотном летательном аппарате. Эти данные будут храниться в системе даже в течение 10 лет после снятия дрона с учета.

— Необходимо отметить, что требования документа не будут распространяться на временно ввозимые иностранными гражданами на территорию России аппараты для участия в спортивных мероприятиях, — рассказали «Известиям» в пресс-службе Минтранса. — Доступ к услуге будет осуществляться на всей территории страны. Учетная запись о беспилотнике будет занесена в соответствующую базу данных.

По информации Госкорпорации по организации воздушного движения, число заявок на полеты БПЛА в РФ к 2020 году вырастет почти в 16 раз по сравнению с 2015-м. Только за прошлый год получено более 50 тыс. заявок на использование воздушного пространства дронами. Около 60% из них касаются применения беспилотников в видеосъемке (в том числе рекламы и репортажей), а также для мониторинга инфраструктурных объектов и в сельском хозяйстве.

Интересно, что в Приморье беспилотники используют в том числе и для ловли браконьеров во время комплекса оперативно-профилактических мероприятий «Путина». Как сообщали в УМВД, в рейдах использовались и беспилотные летательные аппараты.

— Их технические возможности позволяют выполнить задачи по воздушной разведке и мониторингу поверхностей в любое время суток, — добавили в УМВД России по Приморью.

[\(Приморская газета\)](#)

Атака дронов: зачем беспилотники слетаются на дачные участки россиян

Летом 2019-го Росреестр активно начал использовать дроны для выявления нарушений земельного законодательства — некоторые дачники уже могли заметить беспилотники над своими участками. Какие именно нарушения будут искать, что сделают с нарушителями и как защитить себя от ошибок системы, разбиралась «Лента.ру».

Пробные полеты над Подмосковьем состоялись еще в мае — тогда в Росреестре заявили, что практика оказалась успешной, поэтому летом регион ожидает массовая проверка с воздуха, а к концу 2019-го проект охватит всю Россию. Параллельно с этим владельцы участков в последних числах мая начали получать письма от департамента городского имущества Москвы, разъясняющие, какую именно информацию им надлежит предоставить в Росреестр. Соответствующую инструкцию можно найти и на сайте департамента.

Нарушаете!

Первый вопрос — зачем все это вообще делается? Как рассказывает Марьян Будич, генеральный директор кадастровой компании «Вита-Хауз», в первую очередь выявлять планируется



неузаконенные постройки. «Собственники таких построек не платят с них налоги, — поясняет эксперт. — Во-вторых, с воздуха будут выявлять нарушения норм землепользования (нецелевое использование участков) и самозахваты. В-третьих — участки в зонах, в которых нельзя строить, например, прибрежная полоса водоема, реки». По словам директора юридической службы «Единый центр защиты» Константина Боброва, заинтересовать Росреестр могут и случаи загрязнения земель, порчи плодородного слоя почвы и уничтожение знаков межевания.

Илья Менжунов, управляющий директор «Метриум Премиум», участник партнерской сети CBRE, отмечает, что основная цель использования беспилотников Росреестром — это все-таки именно выявление объектов, не поставленных на кадастровый учет ради уклонения от налогов. И такая проблема действительно существует, подчеркивает эксперт. «Дом готов, подключен к инженерным коммуникациям, в нем проживают люди. Но владелец земли не оформляет его в собственность, поскольку он “не достроен”, — поясняет Менжунов. — Не хватает части лестницы с черного входа или не установлен стеклопакет. То есть формально объект не готов, но фактически — уже пригоден к проживанию».

Что ждет нарушителей, которых вычислили с воздуха? Спектр возможных последствий достаточно широк, говорит Марьян Будич. «По факту выявленных нарушений Росреестр будет присылать письмо с указанием устранить проблему, — рассказывает эксперт. — В некоторых случаях будет устанавливаться повышенный налог — например, за ранее не зарегистрированные объекты недвижимости. Незаконные строения, то есть самострои, в судебном порядке могут обязать снести. Например, в нашей практике был такой случай: человек построил кафе в Новой Москве на участке, который предназначен для садоводства. Местные органы власти в судебном порядке заставили собственника снести кафе. Что касается нарушений в виде самостоятельного захвата земли, то здесь в основном просят перенести забор или выкупить землю, которая была захвачена. В целом, говорить, что институт штрафных санкций хорошо отлажен, не приходится».

По мнению Константина Боброва, в большинстве случаев нарушителей просто оштрафуют — на сумму до пяти тысяч рублей.

«В Московской области, скорее всего, будет выявлено больше нарушений, связанных с нецелевым использованием участков, а в Новой Москве — с самовольным занятием земли, — рассуждает Александра Воскресенская, юрист КА «Юков и партнеры». — В обоих случаях, согласно Кодексу об административных правонарушениях, нарушителю положен штраф. Кроме того, возможна и гражданско-правовая ответственность (например, взыскание убытков или расторжение договора аренды в случае, если арендатор использует земельный участок не по целевому назначению)».

Не останется в стороне и налоговая, уверены опрошенные «Лентой.ру» эксперты. «Беспилотники будут отправлять фото [неузаконенных, но фактически используемых для проживания построек] в налоговую инспекцию, которая в свою очередь направит владельцам земли требования узаконить строения, — рассказывает Илья Менжунов. — И уже собственникам придется самостоятельно доказывать, временная это постройка или капитальная. В любом случае при съемке с дрона, вероятнее всего, возможны технические ошибки».



Не виноватая я

Действительно, что же будет с несправедливо обвиненными? «Беспилотники редко ошибаются, так как в основном у них хорошие камеры и на снимках все отлично просматривается. Ошибки возникают при дешифрировании, но здесь в основном играет роль человеческий фактор, — рассказывает Марьян Будич. — Но бывают накладки, когда участок покрыт растительностью. Сложно понять — капитальное строение или нет, когда рядом с объектом стоят пышные кусты и деревья». В некоторых случаях ошибки могут быть связаны и с габаритами хозяйственных построек: теплиц, бытовок и т.п. — слишком крупные объекты вполне могут посчитать жильем.

«Оштрафуют не сразу, — успокаивает Юлия Зазуля, управляющий партнер компании «Юстиком». — После того как информацию обработают в Росреестре, сравнят с Единым государственным реестром недвижимости (ЕГРН) и выявят расхождения, на участок отправят кадастрового инженера, чтобы убедиться, что дрон не "ошибся". Автоматической системы взимания штрафов, как, например, "Поток" для фотофиксации нарушений ПДД, в этом случае нет».

Эксперты подчеркивают, что можно и не дожидаться визита кадастрового инженера, а самому пригласить его на участок. «Если дрон по ошибке "принял" обычную постройку за капитальную и Росреестр просит ее зарегистрировать, есть два варианта решения проблемы, — рассуждает Марьян Будич. — Собственник может самостоятельно доказать, что объект не является капитальным — сделать фотографию или предоставить скриншот с "Яндекс.Карты" или "Гугл.Карты" и в письменном виде обратиться в Росреестр с объяснениями. Второй способ — обратиться к кадастровому инженеру, который обследует объект и напишет свое заключение с печатью и подписью».

Главное же — даже если нарушение есть, и оно зафиксировано дроном и подтверждено кадастровым инженером, у владельца участка будет время все исправить. «Владельцу отправят соответствующее уведомление со сроками, в которые нарушение можно устранить без штрафа, — говорит Юлия Зазуля. — И только после игнорирования отведенного времени ФНС выпишет штраф и потребует уплаты налога».

Это личное!

Сами дачники реагируют на нововведение по-разному, но в целом без особой радости.

«С учетом рвения властей по слежке за дачниками\строениями при помощи дронов возникает вопрос, можно ли сбить дрон, летающий над моей территорией из воздушки? Мне не нравится, что за мной голым наблюдают с воздуха», — пишет, например, интернет-пользователь с ником Panzerwagen. «Как защитить свою дачу от дронов», «Как сбить дрона, инструкции дачникам» — публикации такого рода стали появляться в сети сразу же после майского заявления представителей Росреестра о старте такой практики. И действительно, насколько вообще законен сбор информации таким образом, и что делать тем дачникам, кто считает свою приватность нарушенной?



«Такие полеты абсолютно законны, причем на любой высоте, — уверен президент екатеринбургской Федерации авиамоделизма Петр Бобов. — Для законного использования воздушного пространства нет необходимости получать разрешение владельца участка».

«Использование дронов в России регулируется Воздушным кодексом, но многие вопросы пока остаются урегулированными не в полной мере. В частности, это касается высоты, на которой дрон должен находиться при съемке дачных участков, — говорит Юлия Грызенкова, заместитель заведующего кафедрой ипотечного жилищного кредитования и страхования Финансового университета при правительстве России. — Ясно лишь одно: дрон не должен мешать частной жизни и летать должен на высоте, достаточной, чтобы не причинять беспокойств».

«Съемка с высоты — это прежде всего съемка личной жизни, свой земельный участок и дом на нем — это частная собственность, там можно загорать, заниматься личными делами, и нарушать личные границы никто не имеет права, — считает Олег Ступеньков, руководитель консалтинговой и брокерской компании «ТОП Идея». — Мне как владельцу земельного участка в Подмосковье было бы некомфортно, если бы какой-то аппарат вел съемку над моим домом».

«Много спорят о вторжении в частную жизнь теми, кто пользуется беспилотниками. Все из-за того, стоит ли признать пространство над участком собственности личным владением. Нормативные акты на этот счет расходятся: Земельный кодекс описывает собственность как участок поверхности земли, а в других нормативных актах личным имуществом признается и пространство над и под участком», — поясняет Юлия Зазуля.

«Однозначно ответить на вопрос, не нарушают ли подобные мероприятия неприкосновенность частной жизни, невозможно. Земельный кодекс РФ трактует земельный участок как часть земной поверхности, таким образом не затрагивая вопрос о воздушном пространстве над ним, — говорит Николай Круглов, адвокат КА ЮрЦентр «Круглов, Шумар и партнеры». — Можно говорить о том, что полет дрона должен проходить на высоте, позволяющей осуществить качественную съемку, но при этом не мешающей комфортному пребыванию на своей собственности».

«В каждом конкретном случае при решении вопроса о том, законно ли нахождение беспилотника в воздушном пространстве над земельным участком собственника, стоит исходить из того, был ли причинен ущерб (или была ли угроза причинения такого ущерба) имуществу собственника», — считает Александра Воскресенская.

«Если жители считают, что дрон вторгся в их частное пространство и нарушил приватность, следует жаловаться в прокуратуру на предмет законности и характера использования дронов государственными органами управления или сразу подавать иски в суд», — советует Юлия Грызенкова.

Портить имущество эксперты все же не рекомендуют. «Действительно, встречаются случаи “отстрела” беспилотников, летающих над участниками, но делать это нецелесообразно: в конце концов съемка с воздуха — лишь один из способов получения сведений о территории», — говорит руководитель аналитического центра «Инком-Недвижимость» Дмитрий Таганов.



Илья Менжунов напоминает о другой проблеме: дрон может упасть на участок и без участия дачников. «Учитывая массу беспилотника, при его поломке и падении возможны серьезные последствия, вплоть до получения тяжелых травм. По всей видимости, в этом случае придется подавать в суд на Росреестр. Однако куда проще было бы обязать страховать ответственность владения дроном по типу ОСАГО для водителей».

В целом же, как обещают в кадастровом ведомстве, еще до конца года по всей России создадут центры коллективного использования беспилотников. Скорее всего, считает большинство опрошенных «Лентой.ру» экспертов, к тому моменту уже появятся первые процессы-прецеденты. Так что к следующему лету под участие дронов в выявлении нарушений земельного законодательства, надо полагать, уже будет подведена более конкретная законодательная база.

[Lenta.Ru](https://lenta.ru)

Правительство утвердило правила регистрации беспилотников массой до 30 кг

Все беспилотные воздушные суда надо обязательно поставить на учет, для владельцев дронов эта процедура будет бесплатной

По оценкам ассоциации «Аэронет», главная задача организации учета беспилотных воздушных судов – это ведение статистики: сколько аппаратов летает, какого характера эти аппараты, какой-то срез информации о владельце и их распространении. Также благодаря мгновенной персонификация владельца дрона, будут минимизированы риски их незаконного применения и причинения вреда.

Генеральный директор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев пояснил Ntinews.ru, что в этой связи регистрировать каждый беспилотник не целесообразно, достаточно было бы регистрировать самого владельца и его этим номером маркировать все беспилотники, принадлежащие ему. «Более 30 государств уже ввели у себя процедуру учета либо регистрации беспилотников. Мы рады, что в России тоже наконец вводят эту процедуру, она давно уже назрела и даже перезрела. Документ, который принимается сейчас намного лучше, того, который предлагался Минтрансом в 2016 году. Этому способствовала огромная и длительная работа ассоциации, по сути мы были, наверное, единственной структурой, которое принимала в этом такое активное участие».

Перед покупкой дронов, по мнению Глеба Бабинцева, никаких проблем возникать не будет, можно даже спокойно покупать их за границей и ввозить в страну для личного использования. На это никакого ограничения не установлено. Порядок, который принят в России предусматривает повторение регистрационных действий при дарении, при утере, одним словом при смене владельца. Регистрационный номер беспилотника будет привязан к актуальному собственнику.

Требование об обязательном учете беспилотников массой до 30 кг закреплено в правилах учета беспилотных гражданских воздушных судов, установленных постановлением правительства РФ. Постановление опубликовано на портале проектов нормативных правовых актов в конце мая и вступит в действие через 120 дней, то есть в конце сентября.



Новый порядок возлагает на собственников дронов обязанность подать заявление о самом аппарате и его производителе в течение 10 дней. Поставить на учет БПЛА владельцы смогут через почту, через портал госуслуг или специальный ресурс Росавиации. О беспилотнике будет сделана запись в специальном реестре, которая будет храниться даже спустя 10 лет после снятия с учета.

Владельцам аппаратов, купивших их до вступления в силу новых правил, предписывается подать соответствующее заявление в месячный срок после начала действия правил учета (то есть до 27 октября 2019 года). Определять порядок размещения реестра и предоставления информации будет министерство транспорта РФ.

[\(20:35 Информбюро\)](#)

Ассоциация Аэронет показала будущее беспилотной авиации

Найдено решения для выполнения безопасных полетов беспилотников и самолетов с экипажем. На конкурсе «Авиароботех», состоявшемся в Томске в конце мая, ассоциация Аэронет впервые на практике проверила технологию организации безопасной эксплуатации беспилотников и самолетов в одном воздушном пространстве.

Обеспечение безопасных полетов беспилотников – один из важнейших барьеров для развития рынка «Аэронет» Национальной технологической инициативы. Решение этой задачи во многом определяют шансы производителей беспилотных воздушных судов на лидерство на глобальном рынке. Организованный ассоциацией «Аэронет» эксперимент <https://aeronet.aero/news/041811> убедительно показал, что такое техническое решение у России есть, и по своим возможностям оно во многом опережает некоторые западные аналоги! В ходе испытаний на конкурсе «Авиароботех» удалось организовать взаимонаблюдаемую, управляемую и контролируемую сеть из двух беспилотных воздушных судов, одного самолета Ан-2 и двух автомобилей – с Автоматизированным рабочим местом руководителя полетов и мобильного командно-диспетчерского пункта.

В рамках эксперимента беспилотники следовали по определенному маршруту и передавали данные о положении, курсе и скорости на наземный пункт управления воздушным движением. Эта же информация поступала на борт самолета Ан-2, пилоты которого в режиме реального времени на экране планшета могли наблюдать за маневрами беспилотников без связи с диспетчером. В рамках демонстрации работы системы первым взлетел беспилотник, после удаления которого на расстояние около десяти километров от точки старта взлетел Ан-2, после которого взлетел еще один беспилотник. В результате пробного полета каждое из воздушных средств могло видеть другие, находящиеся с ним в одном воздушном пространстве.

«В экспериментальном полете, который длился более часа, приняли участие беспилотники самолетного типа «Стерх» и «Птеро». Целью полетов стала демонстрация технологии безопасного нахождения беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве. Применительно к беспилотникам гражданского назначения подобная технология в России была опробована впервые. Все воздушные суда, участвующие в эксперименте, были оснащены малогабаритным устройством АЗН-В (Автоматического зависимого наблюдения - вещания) VDL-4, масса которого составляет всего



55 грамм. В ходе эксперимента устройство АЗН-В показало бесперебойное наблюдение беспилотных воздушных судов на удалении не менее 90 км.

Проверить дальность действия на большей дистанции не удалось вследствие ограничения размеров зоны воздушного пространства, закрытого для полетов. За ходом тестового полета наблюдали представители силовых структур, Госкорпорации по ОрВД, Росавиации, НИЦ им. Жуковского, ПАО «ИЛ», Роскосмоса, МЧС, компаний эксплуатантов беспилотных авиасистем и крупных системных заказчиков. Как сообщил portalу Ntinews.ru генеральный директор Ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев – достигнутый успех, это результат научной и технологической кооперации членов Ассоциации.

«Ассоциация состоит из участников рынка, которым, как никому другому, важно нормативное регулирование, технологии безопасных полетов, решение системных общеотраслевых задач. Интеграции крайне важна, мы сообща сформулировали ее принципы и организовали кооперацию для создания технических решений. Теперь цель, сформировать отраслевой стандарт применения этой технологии, думаю это серьезная заявка на будущее цифровой беспилотной авиации и недостижимый вызов многим конкурентам». Планируется, что технология АЗН-В (Автоматическое зависимое наблюдение - вещание) будет уже в этом году применена в нескольких коммерческих проектах, в том числе в ходе реализации проекта «Тайга», предусматривающего создание в Томской области опытного района применения беспилотных авиационных систем.

[\(Russian Drone\)](#)

Беспилотникам начали готовить аэродром

В России появится платформа по управлению беспилотным движением. К ее созданию приступили специалисты МГТС.

Платформа UTM (Unmanned Traffic Management) позволит организовать полеты дронов с учетом существующих требований. Она будет состоять из двух частей: радиолокационной сети, дающей возможность идентифицировать беспилотники в воздухе по уникальным меткам и сопровождать их в воздухе, и IT-системы для управления полетами и агрегации сервисов с использованием дронов, рассказал Артем Блинов, директор по развитию бизнеса МГТС.

По его словам, UTM-платформа не только упорядочит движение дронов в соответствии с действующими нормами, но и даст возможность развернуть на базе беспилотников многочисленные новые сервисы. Воспользоваться платформой смогут госслужбы и частные заказчики при помощи специального приложения, подключенного к государственным информационным системам для проверки и обмена данными. На базе UTM-платформы возникнет новый высокотехнологичный рынок городского воздушного пространства. Беспилотные аппараты помогут оптимизировать различные сферы жизни в городах: транспорт, строительство, мониторинг, индустрию развлечений и безопасность.

Платформа также станет важным шагом к реализации национальной программы "Цифровая экономика Российской Федерации", московской стратегии "Умный город - 2030" и других инноваций,



поскольку ускорит освоение множества цифровых технологий и обеспечит жителей готовыми решениями для ряда повседневных задач.

До конца 2019 года МГТС планирует закончить проведение технической экспертизы по UTM, включая предпроектное обследование, и определить способы реализации, в том числе, выбрать потенциальных партнеров, источники финансирования, разработать карту изменения нормативных документов, которые сделают возможным развитие индустрии беспилотных летательных аппаратов в России.

Беспилотные летательные аппараты - драйвер экономики будущего. Это понимают во всем мире. Крупнейшие корпорации запускают проекты по коммерческому использованию беспилотных летательных аппаратов. Государственные агентства, отвечающие за правовое регулирование движения в воздушном пространстве, гибко реагируют на новые вызовы, связанные с ростом количества дронов, внося оперативные изменения в законодательство.

Упрощение законодательства привело к активной коммерциализации беспилотников. Так, в Соединенных Штатах коммерческое использование беспилотных летательных аппаратов разрешено обновленными в августе 2016 года правилами Федерального управления гражданской авиации. Государственное агентство не препятствует полетам беспилотных летательных аппаратов весом менее 25 килограммов на высоте до 120 метров, со скоростью не более 160 километров в час.

В Объединенных Арабских Эмиратах парк беспилотных летательных аппаратов для гражданских целей создается с 2014 года. Одной из первых доставку посылки беспилотником еще в 2014 году осуществила корпорация Amazon. Дочерний стартап корпорации Google под названием Wing Aviation Pty Ltd запустил первую в мире коммерческую доставку грузов летающими "робокурьерами" в столице Австралии Канберре.

В России развитие этого рынка сдерживают многие факторы, но главным остается отсутствие развитой правовой базы и четких инструкций по регулированию полетов беспилотников.

По действующему законодательству, для запуска дрона любой категории сегодня обязательно получать разрешение в Центре системы организации воздушного движения и у органа местного самоуправления. Процедура может занимать до 24 рабочих дней, а нарушение требований влечет штраф до 500 тысяч рублей. Кроме того, в целях безопасности полеты запрещены в воздушном пространстве над стратегически важными объектами.

В мае 2019 года Минтранс РФ предложил разрешить полеты беспилотных аппаратов на высоте менее 150 метров без получения разрешения. Проект находится на стадии рассмотрения. Практически одновременно с этим вышло постановление правительства об обязательной регистрации беспилотных летательных аппаратов весом от 250 граммов до 30 килограммов, которое вступит в силу осенью этого года.

Таким образом, первые шаги сделаны. Но не менее важно продолжать двигаться в этом направлении. По оценкам Национальной технологической инициативы Аэронет, глобальный рынок беспилотных



летательных аппаратов к 2025 году достигнет 200 миллиардов долларов. Парк дронов в России, как предполагают аналитики, на этот момент составит уже не менее одного миллиона единиц, а объем рынка - не менее 35-40 миллиардов долларов.

[\(Российская Газета\)](#)

Прочее

В ходе госвизита Си Цзиньпина в Россию планируется подписать пакет из 30 документов

Пакет из примерно 30 документов планируется подписать в ходе государственного визита в РФ председателя КНР Си Цзиньпина. Визит начнется с переговоров 5 июня в Москве и продолжится 6-7 июня мероприятиями на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

"По итогам переговоров лидеры подпишут совместное заявление о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, а также об укреплении стратегической стабильности в современную эпоху", - сообщил журналистам помощник президента РФ Юрий Ушаков.

Кроме того, в рамках визита планируется обменяться примерно 30 межправительственными и коммерческими документами.

5 июня пройдут переговоры на высшем уровне. "Они пройдут в двух форматах: вначале беседа [президента России Владимира Путина с лидером КНР] в узком составе, а затем переговоры на уровне делегаций с участием с нашей стороны сопредседателей всех пяти межправительственных комиссий", - уточнил Ушаков. Эти комиссии возглавляют первый вице-премьер Антон Силуанов, а также вице-премьеры Юрий Трутнев, Максим Акимов, Дмитрий Козак и Татьяна Голикова.

Также российская делегация будет включать в себя руководителей ряда отраслевых министерств и глав крупнейших компаний. В частности, речь идет о главе "Газпрома" Алексее Миллере, главе РФПИ Кирилле Дмитриеве, главе РЖД Олеге Белозерове, руководителе "Росатома" Алексее Лихачеве, руководителе "Новатэка" Леониде Михельсоне, главе Роскосмоса Дмитрие Рогозине, главе "Роснефти" Игоре Сечине, руководителе "ВЭБа" Игоре Шувалове, а также Геннадии Тимченко.

Торгово-экономическое сотрудничество

"Если говорить о темах переговоров, то, конечно, прежде всего, это двусторонние отношения, и в частности укрепление торгово-экономического сотрудничества", - рассказал Ушаков. Он отметил, что с участием компаний Китая в России реализовано или находится в стадии исполнения порядка 30 инвестпроектов на общую сумму \$22 млрд.

"Если говорить по экономике, то среди так называемых подтем будет большое внимание уделено, конечно, энергетике, которая, можно сказать, является локомотивом нашего двустороннего торгово-экономического сотрудничества", - рассказал помощник президента в РФ. Он напомнил о том, что на конец года запланирован ввод в эксплуатацию трубопровода для транспортировки в Китай



природного газа по восточному маршруту "Сила Сибири". Кроме того, успешно реализуется проект "Ямал СПГ", развивается сотрудничество в сфере мирного атома.

"Конечно, будет затронута и проблематика промышленной кооперации. В частности, будет обсужден совместный проект строительства широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета и также тяжелого вертолета. Естественно, и другие вопросы в рамках торговых, финансовых, экономических отношений будут затронуты: и космос, и инфраструктура, естественно, финансовые дела. И, конечно, тем сопряжения дальнейшего строительства Евразийского экономического союза с китайской инициативой "Один пояс - один путь", - заключил Ушаков.

[\(ТАСС\)](#)