



Анонсы новостей:

- Вертолеты России передали ГТЛК два Ансата с медицинскими модулями
- Вертолеты России подписали соглашение о поставке вертолетов «Ансат» Китаю
- Вертолеты санитарной авиации эвакуировали 170 человек в Челябинской области
- Возможность представить свою компанию на экспозиции XII Вертолетного форума
- Газпромнефть-Аэро провела первый международный конкурс по авиатопливообеспечению
- Глава Минпромторга России обсудил с президентом Египта поставки SSJ-100
- Еще один город в Челябинской области сможет принимать вертолеты санавиации
- Конструкторские бюро Миля и Камова будут объединены в Национальный центр вертолетостроения
- На исследования авиапромышленности выделяют десятки миллионов рублей
- На конференции по развитию региональных авиаперевозок затронули вопросы развития санитарной авиации
- Новый вертолет для нужд санавиации получили медики Дагестана
- О полувековом опыте разработок Airbus Helicopters в области экстренной медэвакуации расскажут на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»
- Около 200 вылетов выполнила санитарная авиация Подмосковья с начала 2019 года
- Первый всероссийский форум «САНАВИАЦИЯ-2019» стартовал
- Подведены итоги 2-й Всероссийской премии в области санитарной авиации «Золотой час»
- Подготовлен законопроект об отмене требования сертифицировать иностранную авиатехнику в РФ
- Польской армии придется пользоваться вертолетами Ми-24 еще 7-10 лет
- Почему вертолеты не стали общедоступным транспортом? И станут ли им аэротакси?
- Российские компании представят свои разработки и услуги на стенде Ассоциации Вертолетной Индустрии в Китае
- Россия поставила Нигерии шесть ударных вертолетов Ми-35М
- Ростех рисует авиалинии: госкорпорация ищет пути развития авиапрома
- Русские Вертолетные Системы эвакуировали свыше 100 пациентов в Московской области
- СМИ узнали о главном условии для ввода в Петербурге режима открытого неба
- Спасение с воздуха – Московский авиационный центр подвел итоги за 3 квартал 2019 года
- У российских лесничих будет собственный авиапарк
- УЗГА доказал, что производит вертолеты
- Фирма Volocopter готовит запуск аэротакси в Сингапуре
- Leonardo поставила первый AW109 Trekker VIP европейскому клиенту
- Voorn начал работу в США

Новости вертолетных программ

Новейший боевой вертолет Китая дебютировал на параде в честь 70-летия основания КНР

Боевой вертолет Z-20, недавно принятый на вооружение армейской авиации Народно-освободительной армии Китая /НОАК/, впервые дебютировал перед публикой во вторник во время военного парада по случаю Национального праздника КНР.



Над площадью Тяньаньмэнь пролетел эшелон армейской штурмовой авиации НОАК, состоящий из 40 вертолетов, включая пять Z-9, девять Z-10, три Z-19, шесть Z-20, девять Z-8В и восемь Z-19. Они представили все типы вертолетов, находящиеся на вооружении армейской авиации НОАК.

[\(Синьхуа\)](#)

Российские компании представят свои разработки и услуги на стенде Ассоциации Вертолетной Индустрии в Китае

На выставке China Helicopter Exposition, которая пройдет с 10 по 13 октября в г. Тяньцзинь (Китай) на стенде Ассоциации Вертолетной Индустрии будут представлены новейшие продукты и услуги отечественных компаний — членов Ассоциации.

В этом году посетители Выставки смогут ознакомиться с комплексными решениями, предлагаемыми АО «Русские Вертолетные Системы» — крупнейшего эксплуатанта отечественных легких многофункциональных вертолетов «Ансат», ООО «Абакан Эйр» — официального поставщика

авиационных услуг для ООН и Всемирной Продовольственной Программы, а также ООО «СТАНД» — одной из лидирующих отечественных компаний на рынке авиационных масел, смазок и гидравлических жидкостей российского и зарубежного производства.

Помимо этого, Ассоциация Вертолетной Индустрии проведет презентацию крупнейшей европейской выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2020 для китайских и международных партнеров.

[\(АВИ\)](#)

Leonardo поставила первый AW109 Trekker VIP европейскому клиенту

Leonardo на прошлой неделе в рамках Monaco Yacht Show впервые представила широкой публике легкий двухдвигательный вертолет AW109 Trekker VIP, предназначенный для европейского клиента. После выставки вертолет отправился в Великобританию, где будет передан официальному дистрибьютору Sloane Helicopters. Вертолет будет эксплуатироваться компанией Apollo Air Services для чартерных перевозок.



По данным производителя суммарный мировой парк насчитывает 830 VIP вертолетов, выполняющих частные, чартерные, регулярные, корпоративные перевозки, а также задействованные в сегментах авиатакси и туризма.



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

Пассажирский салон такого же размера, как у Grand/GrandNew, может вместить до шести пассажиров, одни носилки и три/четыре медицинских работника или двое носилок и двух медработников. В случае необходимости при полете с одним пилотом дополнительный пассажир может перевозиться в кабине экипажа. Максимальный взлетный вес вертолета равен 3175 кг, крейсерская скорость 311 км/ч. AW109 Trekker может быть легко сконфигурирован для любых миссий, от версий EMS и SAR, до VIP варианта.

[\(BizavNews\)](#)

Китай представил клон «Черного ястреба»

На выставке China Helicopter Exposition в Тяньцзине впервые показали новейший китайский многоцелевой вертолет Z-20. Одна боевая машина размещена на статической стоянке, еще три участвуют в показательной программе, сообщает агентство ТАСС.

Журналисты уточняют, что грузоподъемность вертолета составляет около 10 тонн. Он предназначен для высадки десанта, перевозки грузов, поисково-спасательных операций и много другого. Проектирование Z-20 началось в 2008 году, а первый полет состоялся в 2013 году.

Специалисты отмечают, что новый китайский вертолет может быть клоном американского UH-60 Black Hawk, или "Черного ястреба". Внешне эти машины действительно очень похожи. Хотя серьезные отличия все-таки есть. Самое заметное – другой несущий винт: у "американца" – 4 лопасти, а у "китайца" – 5.

Стоит отметить, что вертолет UH-60 в вооруженных силах США уже 40 лет. Всего выпущено свыше 4 тысяч машин этого типа, которые служат в 30 странах мира. Несколько из них попали и в Китай.

[\(Вести.Ru\)](#)

Bell представила проект скоростного вертолета-разведчика

Американская компания Bell Helicopter представила проект перспективного скоростного вертолета-разведчика Bell 360 Invictus, который она намерена предложить Армии США в рамках тендера FARA. Как сообщает Defense News, компания планирует представить полноразмерный макет вертолета 14 октября 2019 года на выставке Ассоциации Армии США.

Конкурс FARA проводится Армией США в рамках более масштабного тендера FVL, предполагающего разработку и производство пяти типов новых летательных аппаратов для армейской авиации: от легких разведывательных и средних ударных до тяжелых транспортных. По итогам конкурса победитель должен будет создать вертолет, способный выполнять полеты не скорости не менее 205 узлов (380 километров в час).

В апреле текущего года Армия США заключила с пятью компаниями контракты на разработку проектов скоростных вертолетов-разведчиков, которые в перспективе должны будут заменить списанные OH-58D Kiowa Warrior. Соглашения были подписаны с компаниями AVX Aircraft, Bell Helicopter, Boeing, Karem Aircraft и Sikorsky. Все участники конкурса должны будут защитить проекты новых вертолетов в 2020 году.



В Bell Helicopter объявили, что их вертолет-разведчик будет разработан на базе гражданского многоцелевого вертолета Bell 525 Relentless. От базового варианта новая машина унаследует «стеклянную» кабину пилотов и полностью цифровое управление. Корпус вертолета будет выполнен с применением технологий малозаметности.

Bell 360 сможет выполнять полеты на скорости 180 узлов (333,4 километра в час). Машина получит крыло, которое на крейсерской скорости будет создавать до 50 процентов подъемной силы. Вертолет также получит хвостовой стабилизатор с подвижными аэродинамическими поверхностями. Первый полет вертолета запланирован на 2022 год.



Вертолет будет вооружен авиационной пушкой калибра 20 миллиметров и сможет нести ракеты, бомбы, а также контейнеры вооружения. Bell 360 можно будет перевозить транспортными самолетами C-17 Globemaster III. Внешне перспективная машина напоминает ударный вертолет RAH-66 Comanche, созданием которого в 1990-х годах занимался консорциум компаний Boeing и Sikorsky. Ранее свои проекты вертолетов-разведчиков публично представили две компании. Одна из них — Sikorsky — уже проводит летные испытания перспективного вертолета. AVX Aircraft представила свой проект в апреле 2019 года. Авиастроительный концерн Boeing отказался от публичной презентации своего проекта, сославшись на жесткую конкуренцию со стороны других участников.

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

Новости вертолетной индустрии в России

О полувековом опыте разработок Airbus Helicopters в области экстренной медэвакуации расскажут на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»

Компания Airbus Helicopters является одним из самых известных производителей вертолетов в мире. Сегодня порядка 300 организаций мира применяют более 1500 вертолетов Airbus Helicopters для выполнения задач санитарной авиации, а первые специализированные модели были созданы ещё в 1970-м году. История медико-эвакуационного направления деятельности компании и взгляд производителя вертолетов на современную санитарную авиацию в рамках первого форума «САНАВИАЦИЯ-2019» представит Сергей Клочков, заместитель коммерческого директора Airbus Helicopters Vostok. Мероприятие пройдет 4 октября в Нижнем Новгороде.

Сегодня компания Airbus Helicopters предлагает широкий спектр медико-эвакуационных вертолетов на базе моделей H125, H130, H135 и H145. Они получили общемировое признание за высокую скорость и надежность, практичную компоновку, низкий уровень вибраций, отличную маневренность, возможность приземления в любом месте, а также за низкие эксплуатационные расходы.

Airbus Helicopters разрабатывает вертолеты для нужд санитарной авиации в активном партнерстве с компаниями-операторами, что, вкупе с полувековым опытом создания специализированной техники, позволяет претендовать на более чем половину общемирового рынка вертолетной санитарной авиации.

Одновигательные Airbus H125 и H130 являются самыми популярными моделями Airbus в России. Сегодня в России успешно эксплуатируется сто одиннадцать вертолетов этого типа, которые летают в самых разных климатических зонах, включая регионы с экстремально низкими температурами, порывистым ветром, а также в условиях высокогорья. Покупатели выбирают их за непревзойденную мощность, многофункциональность, неприхотливость и низкую стоимость эксплуатации. Используются данные модели в России и в медицинских целях.

Двухдвигательный вертолет Airbus H135 является мировым лидером в сфере санитарной авиации — на его долю приходится 25% всего мирового парка медико-эвакуационных вертолетов. Сегодня

экстренными службами применяется свыше 630 таких вертолетов. Лидерство H135 объясняется высоким уровнем безопасности, комфортом для медицинского персонала и пациентов, возможностью полета по приборам с одним пилотом, а также компактностью, которая позволяет ему садиться на компактные и неподготовленные площадки. Также вертолет H135 требует минимального технического обслуживания и является одним из самых дешевых в эксплуатации двухдвигательных вертолетов.



Двухдвигательный Airbus H145 продолжает успешную линейку медицинских вертолетов Eurocopter BK117 и EC145. Он имеет самую большую кабину в своем классе и может нести большую полезную нагрузку, а для нужд санитарной авиации особенно важны совершенная авионика, обеспечивающая круглосуточные полеты и безопасную эксплуатацию в городских условиях, возможность транспортировки двух лежащих больных и широчайшие возможности по конфигурированию медицинского салона.

В парк российских медико-эвакуационных вертолетов производства Airbus входят модели H125, H130, H135 и H145. Они применяются, в частности, Московским авиационным центром, НПК «ПАНХ», авиакомпаниями «Аэрогео» и «Гранат». Вертолеты, эксплуатирующиеся порой в самых интенсивных режимах, получают всестороннюю поддержку со стороны производителя.



Отдельное внимание в докладе будет уделяться поддержке эксплуатации вертолетов, так как надежность и безотказность медицинских вертолетов жизненно важна.

Форум призван стать основной российской коммуникационной площадкой по теме санитарной авиации и уже привлек широкий круг участников и докладчиков. Участие в мероприятии бесплатно при условии обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/ ФОРУМ «САНАВИАЦИЯ», где также можно ознакомиться с программой мероприятия и участниками выставочной экспозиции.

Форум «САНАВИАЦИЯ-2019» проходит при поддержке Правительства Нижегородской области и организован Ассоциацией Вертолетной Индустрии совместно с ВЦМК «Защита». Генеральный спонсор – холдинг «Вертолеты России», устроитель – компания «Русские Выставочные Системы», партнер мероприятия – Exclases Group и «Фирма «Техноавиа».

[\(АВИ\)](#)

На конференции по развитию региональных авиаперевозок затронули вопросы развития санитарной авиации

18 сентября специалисты Ассоциации Вертолетной Индустрии приняли участие в IX конференции «Региональная авиация России и СНГ – 2019», организованной Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). Это ведущее ежегодное мероприятие по теме развития региональных авиаперевозок в России и странах СНГ. Конференция была посвящена обсуждению ключевых вопросов развития региональной и местной авиации на уровне государства и бизнеса. В конференции принял участие широкий круг специалистов авиационной индустрии.

Проведение конференции обусловлено сложной ситуацией с развитием региональных авиаперевозок. Проблемы присутствуют практически в каждом из сегментов, из которых складывается система авиаперевозок: сложившаяся маршрутная сеть с центром в виде московского авиаузла не обеспечивает должного покрытия; внимания требуют региональные аэропорты; существуют проблемы экономического характера, а также в части применяющегося авиапарка. Одна из основных статей потерь – авиатопливо.

Для решения этой проблематики профессиональное сообщество предлагает ряд мер, которые включают в себя изменения в налоговом кодексе, субсидирование, а также создание единой структуры контроля по вопросам авиатопливообеспечения.

Особого внимания заслуживает актуальная тематика санитарной авиации, которая была поднята на мероприятии. С докладом на тему «Система санитарной авиации России. Состояние и перспективы развития» выступил Олег Нуждин – заместитель начальника управления организации медицинского обеспечения в чрезвычайных ситуациях, входящий в Штаб Всероссийской службы медицины катастроф. В своем выступлении он обрисовал текущее положение дел в области санитарной авиации в России и ее перспективы.

Сегодняшняя задача от государства – сформировать современный парк медицинских вертолетов и самолетов, который охватит всю страну. Сейчас услугами санитарной авиации с применением современных медико-эвакуационных вертолетов охвачен 51 регион страны, с 2020 планируется расширить географию санитарной авиации до 70 регионов, а впоследствии – запустить этот важный социально-ориентированный сервис во всех 81 регионах России.

Олег Нуждин отметил ряд проблем, с которыми пришлось столкнуться при развитии проекта санитарной авиации. Так, ранее только 40 регионов имели тот или иной опыт применения медико-эвакуационных вертолетов, поэтому, зачастую, во многих регионах пришлось с нуля создавать соответствующую инфраструктуру.



В числе проблем отмечены недостатки нормативного регулирования, недоработанный порядок медицинских эвакуаций предложения по доработке которых направлялись от АВИ в Минздрав (исх. 794 и 787). Отдельного внимания заслуживает и проблема отсутствия единого информационного пространства и единой диспетчерской службы и именно поэтому АВИ в 2017 году запустила проект Единой информационной системы санитарной авиации (sanavia.info).

Трудности для развития коммуникаций создает неравномерное развитие связи на территории страны. Существует проблема в обеспечении работы вертолетов в круглосуточном режиме, остаются вопросы комплектования вертолетов медтехникой и формирования соответствующих стандартов.



При эксплуатации объектов наземной инфраструктуры возникают сложности с поддержанием ее в исправном состоянии. Учитывая тот факт, что 80% площадок должны находиться около медицинских учреждений, дополнительная нагрузка ложится на них. Это же касается поддержания летной годности вертолетной техники.

Олег Нуждин рассказал о планомерном решении основных проблем. Так, уже запущено в работу большое число вертолетных площадок, в том числе в тех регионах, которые не использовали санитарную авиацию. Создан и подписали ряд нормативных документов. Олег Нуждин отметил, что согласно заявленным планам, до конца 2020 должно быть приобретено 150 санитарных вертолетов.

В ходе дискуссии по итогам выступления, последний пункт вызвал наиболее бурную дискуссию. При этом, во-первых, был поставлен под сомнение сам факт возможности поставки такого большого числа вертолетов; а во-вторых, сегодня в России просто не существует необходимого для работы этих новых вертолетов летно-технического состава. Результатов работы единственного сертифицированного «Росавиацией» Омского Летно-технического колледжа гражданской авиации им. А.В. Ляпидевского недостаточно даже для потребностей текущего рынка. Как отметил Олег Нуждин, ВЦМК «Защита» не входит в круг принимающих решения по этим вопросам участников отрасли и вынуждено работать с тем, что формируется в других структурах.

Эту тему поддержал Вадим Михеев, руководитель проекта перспективных разработок холдинга «Вертолеты России». Он подчеркнул, что холдинг неоднократно предлагал различные решения, которые помогли бы решить острую нехватку пилотов в гражданской авиации, но они не были приняты к реализации.

Уже 4 октября в Нижнем Новгороде пройдет первый форум «САНАВИАЦИЯ-2019», всецело посвященный теме санитарной авиации. Мероприятие организовано Ассоциацией Вертолетной Индустрии и ВЦМК «Защита», оно соберет специалистов сферы здравоохранения, вертолетной индустрии, а также представителей федеральных, региональных и отраслевых властей, курирующих развитие экстренной медицины в стране. В ходе форума будут предметно продолжено рассмотрение вопросов развития санитарной авиации в стране.

[\(АВИ\)](#)

УЗГА доказал, что производит вертолеты

Семнадцатый арбитражный апелляционный суд установил, что Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) ввозит в Россию компоненты именно для производства вертолетов Bell 407, а не просто для сборки.

Напомним, в конце 2017 года - начале 2018 года Кольцовская таможня сделала вывод, что УЗГА под видом ввоза отдельных компонентов, по сути, ввозит в страну вертолеты Bell 407, но только в разобранном виде. Поэтому ставка ввозной таможенной пошлины должна составлять не 0%, а 15,7%. Завод оспорил эти выводы в арбитражном суде. Представители истца настаивали, что на предприятии осуществляется производство, а не сборка вертолета Bell 407. «Технологический процесс



производства вертолета на УЗГА выходит за рамки исключительно сборочного процесса, поскольку помимо сборки выполняются высокотехнологические операции: контрольно-диагностические и регулировочные работы, отладка электронных систем, и идентификация продукции»,— отметил истец.

В январе и апреле 2018 года первая инстанция и апелляция отклонили иск УЗГА в полном объеме, однако в августе прошлого года арбитражный суд Уральского округа вернул дело на новое рассмотрение. При новом рассмотрении Свердловский арбитражный суд вновь отклонил иск авиационного завода к таможне. Но апелляция это решение отменила и удовлетворила иск УЗГА. «Оценив собранные по делу доказательства, суд апелляционной инстанции пришел к выводу, что поставленные комплектующие нельзя классифицировать как готовый вертолет, поскольку их совокупность без проведения определенных технологических и технических операций (процесс производства) не обеспечивает основные характеристики воздушного судна и вертолета»,— говорится в постановлении суда.

При этом суд учел факт заключения с компанией Bell в 2015 году лицензионного договора о локализации производства вертолетов на базе УЗГА, а также подписание положения, регулирующего вопросы производства, в том числе, первых двух вертолетов из ввезенных компонентов. Факт производства на УЗГА вертолетов Bell подтвердили документы Минобороны, Минпромторга и Межгосударственного авиационного комитета, и заключение судебно-технической экспертизы, проведенной Московским авиационным институтом. Решение суда вступило в законную силу.

По словам партнера международного центра защиты прав Globallaw Антона Задоркина, позиция апелляционного суда важна для формирования дальнейшей судебной практики по аналогичным спорам. «Апелляционный суд не стал формально подходить к рассмотрению спора, а подробно исследовал осуществляемые на УЗГА операции, квалифицировав их именно как производство вертолетов Bell. Существенное значение имели результаты судебно-технической экспертизы: эксперты совершенно четко указали, что по контрактам не ввозятся вертолеты в разобранном виде, а совокупность технологических процессов, выполняемых на УЗГА с ввезенными компонентами вертолетов несомненно является производством»,— пояснил юрист. По его словам, суд обоснованно указал, что заключение таможенной экспертизы не является документом, подтверждающим трудоемкость и сложность производственного процесса, поскольку таможенные эксперты обладают специальными знаниями исключительно в области таможенного оформления товара.

[\(Коммерсантъ\)](#)

«Вертолеты России» передали ГТЛК два Ансата с медицинскими модулями

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) передал Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) два вертолета Ансат производства Казанского вертолетного завода с медицинскими модулями. Машины предназначены для развития санитарной авиации в регионах РФ.

Вертолеты Ансат переданы в дальнейшую эксплуатацию в интересах ООО "Авиакомпания "СКОЛ". Машины поставляются в рамках реализации приоритетного проекта "Обеспечение своевременности



оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации".

"Санитарные Ансаты, поставляемые ГТЛК, оснащены медицинскими модулями. Установленное оборудование позволяет проводить интенсивную терапию прямо в воздухе, – отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский. – Благодаря использованию вертолетов соблюдается правило "золотого часа" – время, когда пострадавшему можно оказать помощь наиболее эффективно".

"Конструкторское бюро Казанского вертолетного завода проводит большую работу по совершенствованию вертолета Ансат. В перспективе – модернизация топливной системы и увеличение дальности полета – это один из самых актуальных вопросов для эксплуатантов на сегодняшний день. С целью расширения сфер применения вертолетов и специалистами КБ проводится работа по сертификации дополнительного оборудования – системы аварийного приводнения, лебедки и внешней подвески. Запланированы испытания Ансата с установленным комплексом для перевозки неонатальных пациентов", – отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Напомним, в августе 2019 года Росавиация сертифицировала восьмикратное увеличение ресурса фюзеляжа легкого вертолета Ансат: с 2 до 16 тысяч часов. Сертификационные документы были вручены генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому в ходе международного авиасалона МАКС-2019.

Легкий многоцелевой вертолет Ансат спроектирован опытно-конструкторским бюро Казанского вертолетного завода. Машина оснащена двумя двигателями и может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды и в качестве санитарного. Ансат с медицинским модулем имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего, это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет может эксплуатироваться при температурах от -45 до +50 градусов по Цельсию. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

[\(Вертолеты России\)](#)

Около 200 вылетов выполнила санитарная авиация Подмосковья с начала 2019 года

Развитие санавиации, как и всей системы скорой медицинской помощи в целом, является одним из важнейших приоритетов Министерства здравоохранения Московской области. Вылет бригад осуществляется через круглосуточную оперативно-диспетчерскую службу медицины катастроф. Заявки поступают как от медицинских организаций, так и различных оперативных служб.



«Санитарная авиация в Подмосковье начала свою работу в 2017 году. Воздушный транспорт дает возможность оказывать медицинскую помощь пострадавшим вне зависимости от транспортной доступности и удаленности от медучреждений. Кроме того, санавиация используется для своевременной транспортировки пациентов в медорганизации при различных происшествиях — ДТП, пожары, техногенные катастрофы и позволяет оказывать специализированную, в том числе высокотехнологичную помощь на всей территории региона. С начала года санавиацией выполнено около 200 вылетов», - рассказала министр здравоохранения Подмосковья Татьяна Мухтасарова.

При оказании санитарно-авиационной помощи применяется вертолёт лёгкого класса, оснащённый всем необходимым медицинским оборудованием.

[\(Министерство здравоохранения МО\)](#)

Первый всероссийский форум «САНАВИАЦИЯ-2019» стартовал

4 октября в Нижнем Новгороде состоялся первый форум санитарной авиации России «САНАВИАЦИЯ-2019». Это уникальное в своем роде межотраслевое мероприятие, цель которого –



совершенствование всех процессов, связанных с развитием современной санитарной авиации в стране.

Форум организован Ассоциацией Вертолетной Индустрии и ВЦМК «Защита», мероприятие прошло при поддержке Правительства Нижегородской области. Генеральный спонсор форума – холдинг «Вертолеты России», устроитель – компания «Русские Выставочные Системы», партнер мероприятия – Exclases Group и «Фирма «Техноавиа».

В работе форума принял участие широкий круг выдающихся представителей сферы здравоохранения, аэрокосмической индустрии, а также органов государственной власти. В частности, в работе форума участвовали: заместитель Губернатора, заместитель Председателя Правительства Нижегородской области Дмитрий Краснов, руководитель рабочей группы Минздрава России по развитию санитарной авиации Михаил Ламзин, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» по региональному развитию Вячеслав Карцев, директор дирекции воздушного транспорта Государственной транспортной лизинговой компании Андрей Бердников, первый заместитель генерального директора «РВС-ХОЛДИНГ» Наталья Трофимова, главный врач Нижегородского территориального центра медицины катастроф Светлана Ермолова, Председатель Правления Ассоциации Вертолетной Индустрии Михаил Казачков и другие. Модератором заседания выступил директор ВЦМК «Защита» Минздрава России Сергей Гончаров.

Современная программа развития санитарной авиации в России стартовала в 2017 году и сейчас является частью Национального проекта «Здравоохранение», однако Ассоциация Вертолетной Индустрии начала уделять внимание этой социально-значимой сфере задолго до этого. Форум «САНАВИАЦИЯ-2019» призван стать основной коммуникационной площадкой по теме санитарной авиации в стране – он строится на мощном фундаменте различных деловых мероприятий по этой теме, проведенных Ассоциацией с 2012 года.

В работе форума рассмотрели авиационные, медицинские, логистические, нормативно-правовые, финансовые и прочие важные аспекты санитарной авиации, которая является на редкость комплексным и сложным проектом, вовлекающим в свою орбиту компании и профессионалов из разных, порой не имеющих непосредственной связи, отраслей. При этом зачастую на стыке разных компетенций находится точка выработки необходимых сейчас для санитарной авиации решений и практик.

На сегодняшний день при поддержке государства современные медико-эвакуационные вертолеты применяются уже в 49 регионах. Планируется, что к 2021 году программа охватит всю Россию. Форум «САНАВИАЦИЯ-2019» запланирован как ежегодное мероприятие, которое будет сопутствовать развитию санитарной авиации в стране, помогая налаживать связи и коммуникацию, выявлять и адресно решать возникающие проблемы, анализировать передовой международный опыт и реализовать наиболее эффективные практики.



Презентации, фотоматериалы и итоговая резолюция первого Всероссийского форума «САНАВИАЦИЯ-2019» будут опубликованы на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/ ФОРУМ «САНАВИАЦИЯ».

(АВИ)

Подведены итоги 2-й Всероссийской премии в области санитарной авиации «Золотой час»

4 октября 2019 года в Нижнем Новгороде в рамках форума «САНАВИАЦИЯ-2019» подведены итоги и награждены победители 2-й Всероссийской премии в области санитарной авиации «Золотой час». В этом году премия включила в себя 6 номинаций, что на 2 больше, нежели чем в прошлом году.

Премия «Золотой час» — это новая профессиональная награда, призванная поощрить профессионализм и отметить выдающийся вклад в развитие санитарной авиации. Проведение премии в 2018 году получило самые лестные отзывы со стороны авиационного и медицинского сообществ, связанных с развитием санитарной авиации в России.



Победителей в каждой из 6 номинаций выбирал экспертный совет, в который вошли авторитетные представители авиационной индустрии и сферы здравоохранения, а также государственные и общественные деятели – в общей сложности, 13 человек. Согласно итогам 2-й премии, победители в номинациях распределились следующим образом:

- Врач санитарной авиации года - Еговцев Петр Иванович, заведующий отделением плановой и экстренной консультативной помощи, врач анестезиолог-реаниматолог в ГБУЗ СО ТЦМК;
- Авиационная компания санитарной авиации года - ООО «АэроГео»;
- Инновации года в санитарной авиации - совместная разработка ФГКУ «Государственный центральный аэромобильный спасательный отряд» МЧС России (Центроспас) и ООО «Казанский Агрегатный Завод»;
- Вклад в развитие санитарной авиации - Сотников Владимир Андреевич, главный врач ГКУ Республики Саха (Якутия) «Республиканский центр медицины катастроф Министерства здравоохранения Республики Саха (Якутия)»;
- Легенда санитарной авиации - Таенков Анатолий Николаевич, заведующий отделением экстренной и консультативной медицинской помощи, врач анестезиолог-реаниматолог высшей категории;
- Нештатная ситуация в полете - Прохоренко Алексей Викторович, врач ООМиО, ГБУЗ «Научно-практический центр экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы».

Торжественная церемония награждения победителей 2-й премии «Золотой час» прошла 4-го октября в гранд-отеле «ОКА» в рамках тематического форума «САНАВИАЦИЯ-2019», что прекрасно дополнило его программу. Призы и подарки были вручены от генерального спонсора холдинга «Вертолеты России» и партнеров Премии.

Компания Exclases Group, эксклюзивный дистрибьютор вертолетов Leonardo в России и странах СНГ, в качестве специального приза для номинаций «Врач санитарной авиации года» и «Инновации года в санитарной авиации» предоставила возможность посетить завод Leonardo в Италии, а также базу HELIX на озере Комо, чтобы своими глазами увидеть, как собираются вертолеты и как компания развивает направление санитарной авиации совместно с операторами данного сегмента.

Компания ООО «МЕДПЛАНТ» предоставила лауреату в номинации «Легенда санитарной авиации» реанимационную сумку CP-03 с дыхательным комплектом для (СЛР), аспиратором и кровоостанавливающим жгутом.



Для Прохоренко Алексея Викторовича - победителя в номинации «Нештатная ситуация в полете» ПВ ООО «Фирма «Техноавиа» подготовила комплект одежды.

Компания SCHILLER Сотникову Владимиру Андреевичу за вклад в развитие санитарной авиации подарила дефибриллятор.

Компания ООО «Вельтпласт» наградила победителя в номинации лучшая «Авиационная компания санитарной авиации», вручив мобильный комплекс светосигнального оборудования для вертолётной площадки.

Подробная информация о премии «Золотой час» доступна на официальном сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ - ПРЕМИЯ «ЗОЛОТОЙ ЧАС».

([АВИ](http://avi.ru))

Вертолеты санитарной авиации эвакуировали 170 человек в Челябинской области

С мая 2019 года «Русские Вертолетные Системы» эвакуировали 170 человек в Челябинской области. Общий налет составил 410 часов. Вертолеты базируются в Челябинске и Магнитогорске.

Вертолеты «Ансат», эксплуатируемые «Русскими Вертолетными Системами», обладают самой просторной кабиной в своем классе, что является важным параметром для комфортной работы



авиамедицинских бригад. Каждый борт оснащен современным высокотехнологичным медицинским модулем производства ООО «Казанский агрегатный завод». Медицинское оборудование модуля позволяет оказывать пациентам высокотехнологичную помощь, включая непрерывный мониторинг состояния здоровья и проведения интенсивной терапии до транспортировки в профильные медицинские учреждения.

Благодаря высоким летным и эксплуатационным качествам вертолета «Ансат», внедрение санитарной авиации позволило существенно сократить время эвакуации жителей отдаленных районов Челябинской области.

Медицинские вертолеты «Русских вертолетных Систем» стоят на дежурстве и проводят плановую и экстренную транспортировку пациентов в Центральном, Приволжском, Уральском, Южном, Северо-Кавказском и Дальневосточном Федеральных Округах.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Иностранные санитарные вертолеты обходятся бюджету дешевле российских

Стоимость летного часа отличается вдвое, но отечественные машины новые и намного более тяжелые

В 2017–2019 гг. Россия потратила на закупки у авиакомпаний услуг санитарной эвакуации 14 млрд руб. 80% средств выделено регионам из федерального бюджета, остальное – средства самих субъектов федерации. Об этом рассказала заместитель гендиректора крупного эксплуатанта вертолетов «РВС-холдинг» Наталья Трофимова на форуме санитарной авиации. В программе участвуют 50 регионов, на которые приходится около 90% площади и проживают 60% населения России.

Программа санитарной авиации – самая масштабная в гражданском вертолетостроении. Она позволила входящему в госкорпорацию «Ростех» холдингу «Вертолеты России» начать массовый выпуск и поставку гражданских вертолетов. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в 2017–2019 гг. заказала 110 вертолетов: 81 средний Ми-8АМТ/МТВ и 29 легких вертолетов «Ансат» на 40,6 млрд руб., рассказывал «Ведомостям» гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин. На эти цели ГТЛК получила из бюджета 16,2 млрд руб., остальное привлекла на рынке.

76 машин в санитарной комплектации уже получены и переданы авиакомпаниям в лизинг, остальные будут поставлены в 2019–2020 гг. Еще восемь машин в этом году «Вертолеты России» поставили авиакомпании «Национальная служба санитарной авиации» (НССА, на 25% принадлежит также «Ростеху», 75% у Ивана Яценко).

90% всех поставляемых гражданских «Ансатов» – санитарные вертолеты, сказал на форуме главный конструктор Казанского вертолетного завода (входит в «Вертолеты России», производит «Ансаты» и Ми-8МТВ) Алексей Гарипов. «Ансат» – новейший российский вертолет, поставляется с 2015 г., 50 машин в учебной версии также закупило Минобороны.



Один летный час обходился бюджетам в 2017–2019 гг. в среднем в 200 000–205 000 руб., рассказала Трофимова. Это цена, достаточная для эксплуатации новых российских вертолетов Ми-8АМТ/МТВ и «Ансат», за которые необходимо вносить лизинговые платежи, без убытка или с небольшой прибылью, рассказали «Ведомостям» сотрудники нескольких вертолетных компаний.

При этом дешевле всего услуга санитарной эвакуации обходилась в тех регионах, где ее оказывали вертолетами Eurocopter AS 350 и Eurocopter 135 (производятся французской Airbus Helicopters) – до 100 000 руб. за летный час, говорится в докладе Трофимовой. Частично низкая цена объясняется тем, что некоторые иностранные вертолеты находятся в собственности самих заказчиков (региональных министерств здравоохранения или подведомственных им лечебных учреждений), за них не надо платить лизинг, пояснила Трофимова. К тому же это однодвигательные вертолеты, а все российские – двухдвигательные, более тяжелые, то есть потребляют намного больше топлива. Услуги на новых российских машинах – самые дорогие, констатировала она.

При этом закупать услуги санитарной авиации с участием федеральных денег можно только в том случае, если они оказываются на новых российских вертолетах.

Eurocopter в санитарной авиации представлен единицами машин, порядка половины всех работ выполняют возрастные, построенные еще в СССР вертолеты и около 50% – новые российские машины, говорит сотрудник вертолетной компании.

В 2020–2022 гг. на санитарную эвакуацию планируется направить 15,3 млрд руб., только 62% из них даст федеральный бюджет, остальное регионы должны найти сами, рассказала Трофимова. Главный покупатель этих услуг – Якутия, крупнейший российский регион (площадь 3,1 млн кв. км), она в 2017–2019 гг. потратила на эти цели 1,3 млрд руб.

[\(Ведомости\)](#)

Сотрудники КВЗ стали участниками "Ударной десятки"

На Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России» состоялся отборочный тур чемпионата «Ударная десятка» госкорпорации Ростех. Работники предприятия соревновались друг с другом в силе удара и испытывали себя в боксерских поединках.

Соревнования прошли в малярно-обойном цехе КВЗ, где была организована площадка для проведения мероприятия. Участников во время открытия поприветствовали заместитель управляющего директора ПАО «Казанский вертолетный завод» Адель Шагимарданов и генеральный директор международной профессиональной бойцовской лиги Tatfight Александр Даренков, получившие право первыми ударить по груше. Удачи заводчанам пожелал и генеральный директор Федерации бокса России Олег Жадобин, а также почетный гость спортивного праздника – вице-чемпион Балтики по боксу в среднем весе Николай Колочков.

Стать участником состязаний мог любой желающий. Сила удара оценивалась с помощью специальных груш-силомеров: каждый участник совершал по 3 подхода, в зачет идет лучшая из 3-х попыток. Жюри



оценивало и массу каждого удара в отдельности, и общую массу всех ударов работников завода, принявших участие в отборочном туре.

Первое место по силе удара среди мужчин занял Марат Фарзутдинов, второе – Антон Экомазов, третье – Айрат Нигаметзянов. Сильнейшей среди женщин стала Гузель Макукина, «серебро» завоевала Татьяна Фролова, «бронзу» – Татьяна Ахмадеева.

В этом году впервые в рамках чемпионата прошли и соревнования по серии ударов. Участникам нужно было за 30 секунд совершить максимальное количество ударов правой и левой рукой, - учитывался общий тоннаж всей серии. Победителем в новой компетенции среди мужчин стал Айрат Нигаметзянов, среди женщин – Татьяна Ахмадеева.

Состоялись и боксерские поединки среди мужчин. В любительской подгруппе в категории до 70 кг победил Сергей Степанов, в категории до 80 кг лучшим стал Роман Байбаков, в весе до 90 кг победу одержал Константин Бадяев, свыше 90 кг – Айрат Нигаметзянов.

Всего в соревнованиях на КВЗ приняли участие свыше 600 заводчан. Победители получили грамоты и подарки. По итогам отборочного тура будет сформирована команда, которая поедет отстаивать честь завода в Москву. В неё войдет и победитель прошлогодних соревнований Тагир Гафиатуллин: в 2018 году в финале чемпионата «Ударная десятка» он занял первое место среди профессиональных бойцов в весовой категории до 90 кг. Тогда же сотрудница КВЗ Татьяна Ахмадеева стала обладательницей третьего места в состязаниях по силе удара.

Для справки:

«Ударная десятка» стартовала в 2017 году как корпоративный чемпионат по боксу и силе удара государственной корпорации Ростех. В 2018 году было проведено 40 соревнований в 20 городах страны. В них приняли участие более 12 000 человек: свыше 200 человек – в боксерской части проекта, остальные – по силе удара. В гранд-финале «Ударной десятки» было представлено 20 команд холдингов.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Русские Вертолетные Системы» эвакуировали свыше 100 пациентов в Московской области

За 4 месяца работы в Московской области медицинские вертолеты «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» эвакуировали свыше 100 пациентов.

Вертолеты отечественного производства базируются на территории многофункционального авиационного центра «Хелипарк Подушкино» в Одинцово. Многофункциональный центр «Русских Вертолетных Систем» оснащен современным оборудованием, обеспечивающим, в том числе и безопасное выполнение ночных полетов, что позволяет осуществлять вылеты к пострадавшим круглосуточно.

Обладая крупнейшим в России парком вертолетов данного типа, «Русские Вертолетные Системы» постоянно взаимодействуют с производителем воздушного судна Казанским вертолетным заводом,



что обеспечивает оперативное внедрение новых решений и высокую техническую готовность воздушного парка.

Современный отечественный вертолет «Ансат», производства холдинга «Вертолеты России», обладает самой просторной в своем классе кабиной, что позволяет осуществлять транспортировку двух пациентов и обеспечивает повышенный комфорт для пациента и авиамедицинской бригады во время проведения эвакуации.

За время дежурства авиамедицинская бригада Территориального центра медицины катастроф Московской области и пилоты «Русских Вертолетных Систем» осуществляли, в т.ч. и эвакуацию пострадавшего во время пожара на Северной ТЭЦ, а также вылетали к месту инцидента с пассажирским авиалайнером А321 в Жуковском.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Реаниматолога из Хабаровского края признали "Легендой санитарной авиации"

Реаниматолог из Хабаровского края победил во всероссийском конкурсе санавиации "Золотой час". Анатолия Таенкова признали лучшим в номинации "легенда санитарной авиации". Именно его опыт оказался самым успешным в стране.

Как отметили в пресс-службе краевого правительства, Анатолий получил первую премию всероссийского конкурса. Добиться такого результата он смог благодаря высочайшей квалификации и умению принимать решения в экстремальных ситуациях.

Для справки.

Анатолий Таенков отработал в санавиации более 30 лет, налетав свыше двух с половиной тысяч часов. Сейчас он заведует отделением экстренной и консультативной медицинской помощи. Среди достижений реаниматолога не одна сотня спасенных человеческих жизней.

Отметим также, что Хабаровский край также представляли врач анестезиолог-реаниматолог Родион Шелега.

[\(Комсомольская правда - Хабаровск\)](#)

Холдинг «Вертолёты России» назвал домysлами информацию о том, что топ-менеджер компании Игорь Чечиков выпал пьяным из окна, фотографируя белок

В пресс-службе холдинга сообщили изданию «Подъём», что с сотрудником действительно произошёл несчастный случай в нерабочее время и сейчас он находится на больничном.

«Обстоятельства произошедшего, которые приводятся в ряде СМИ, являются домysлом и фантазиями авторов сообщений. Желаем нашему коллеге скорейшего выздоровления», - отмечается в сообщении пресс-службы.



Как ранее сообщали газета «Комсомольская правда» и Telegram-канал Vaza, замгендиректора холдинга «Вертолёты России» попал в реанимационное отделение с переломом основания черепа и другими травмами. Он якобы выпал 5 октября из окна своего коттеджа в Подмосковье, фотографируя белок.

[\(Подъем – Телеграм\)](#)

В "Вертолетах России" заявили, что с Чечиковым произошел несчастный случай

Несчастный случай в нерабочее время произошел с заместителем директора "Вертолетов России" Игорем Чечиковым, сейчас он на больничном, говорится в сообщении холдинга.

Ранее ряд Telegram-каналов и СМИ выдвинули свои версии случившегося с Чечиковым, не указывая, откуда они почерпнули эту информацию. В пресс-службе эти сообщения назвали "домыслами и фантазиями".

[\(РИА Новости\)](#)

В Арсеньеве состоялся митинг работников вертолетного завода

В приморском городе Арсеньев накануне состоялся обещанный митинг сотрудников вертолетного завода "Прогресс". В массовой акции приняли участие две тысячи человек.

Работники вертолетного завода "Прогресс" в Приморском крае накануне вышли на митинг против сокращений. Две тысячи человек собрались у стен предприятия с плакатами и лозунгами.

По словам митингующих, рабочие обеспокоены тем, что у их завода нет оборонных заказов, в связи с чем начались серьезные сокращения. К концу этого года без работы могут остаться почти 200 специалистов. В прошлом году успели сократить полторы тысячи сотрудников.

Между тем, вертолетный завод для Арсеньева - градообразующее предприятие. Массовые сокращения ударят по всему городу. Поэтому рабочие требуют вернуть доступность звания "Ветеран труда". К чиновникам тоже есть требования - установить районный коэффициент к зарплате не ниже 1.3 для всех приморцев, пишет ИА PrimaMedia.

Гендиректору холдинга "Вертолеты России", частью которого является арсеньевский завод, также нужно довести оклады и ставки первого разряда до МРОТ.

Одним из организаторов митинга является руководство первичной профсоюзной организации ОАО ААК "Прогресс". Ранее глава организации Андрей Никулин рассказал редакции ФедералПресс, что сокращения произошли из-за падения уровня загруженности. Даже сотрудничество с приморской администрацией и строительство четырех вертолетов не может предотвратить грядущих увольнений.

[\(ФедералПресс\)](#)

Почему вертолеты не стали общедоступным транспортом? И станут ли им аэротакси?

На 2019 год выпало сразу две памятные даты, связанные с вертолетами: 110 лет со дня рождения знаменитого советского конструктора Михаила Миля и 80 лет с испытаний первого в мире одномоторного аппарата VS-300, созданного эмигрировавшим в США Игорем Сикорским. Миль шутил, что Россия как будто специально создана для вертолетов, а Сикорский мечтал, что они станут летающими автомобилями. Почему эта мечта не сбылась и осуществится ли она?



"Согласно современным представлениям о воздухоплавании, для взлета и посадки судов почти всегда требуется большое поле. Как правило, человек не может взлететь рядом с домом и добраться до пункта назначения, как на автомобиле. Но мечты прошлого и обнадеживающие прогнозы на будущее рисуют другой летательный аппарат, способный безопасно подниматься в ограниченном пространстве между домов и деревьев или с маленьких платформ на крышах. Такой аппарат откроет многие возможности и может стать крайне ценным средством передвижения как для обычного человека, так и для государственных организаций", - рассуждал Сикорский в январе 1941 года, выступая с докладом об испытаниях VS-300. Он оказался прав лишь отчасти.

По всему миру находится в эксплуатации примерно 32 тыс. вертолетов (без учета военных машин). Для сравнения: в одном только Евросоюзе в 2017 году было 268 млн пассажирских и 40,2 млн коммерческих автомобилей. Разница - почти тысячекратная. С помощью вертолетов тушат лесные пожары, патрулируют улицы и побережье, проводят поисковые и спасательные операции, выполняют сельскохозяйственные работы и съемку местности, возят грузы. Но как пассажирский транспорт их используют разве что работники нефтяных и газовых компаний, фирм, занимающихся морскими ветрогенераторами, высокопоставленные менеджеры, чиновники и просто богатые люди.



"Когда Миль говорил, что Россия специально сделана для вертолетов, он имел в виду наши просторы, труднодоступные точки, куда можно летать только вертолетом, но, к сожалению, это и сейчас не реализовано", - рассуждает доцент кафедры "Проектирование вертолетов" Московского авиационного института (МАИ) Борис Артамонов. Впрочем, в других странах вертолеты тоже так и не стали значительной частью транспортной системы, как прогнозировали с 1950-х годов.

Что не так с вертолетами

Главное преимущество вертолетов - способность взлетать и садиться вертикально, а когда надо - зависать в воздухе. Но конструкция, которая позволяет это сделать, создает много трудностей в полете. Причина в винте: вращающиеся лопасти и удерживают машину в воздухе, служа крылом, и обеспечивают ее перемещение в пространстве.

Чтобы вертолет летел горизонтально, пилоты наклоняют его или винт вперед. Чем выше скорость, тем сильнее должен быть наклон - и тем тяжелее удержать аппарат в воздухе: подъемная сила уменьшается. Вдобавок в таком положении растет сопротивление, следовательно, и расход горючего. "Аэродинамика винта существенно сложнее, чем аэродинамика самолета. На порядок или даже несколько порядков", - говорит Борис Артамонов.

Вертолеты сравнительно медленные - редкая модель способна лететь с горизонтальной скоростью 350-400 км/ч (крейсерская скорость пассажирских самолетов - 800-900 км/ч). Если лететь еще быстрее, концы лопастей преодолеют звуковой барьер. "Работать на таких винтах - это неразумно, потому что сопротивление большое, нагрузки большие, это все передается на систему управления", - объясняет Борис Артамонов. Сопротивление можно снизить, утончив лопасти на концах, но полностью проблему этим не решить.

Другое препятствие - с увеличением скорости нарастает маховое движение лопастей. Из-за этого машина теряет устойчивость и управляемость, которые и так оставляют желать лучшего. "Без автопилота управлять вертолетом практически невозможно", - говорит Борис Артамонов. Чтобы винт не взмахивал, его крепят к втулке жестко, но тогда лопасти испытывают огромное напряжение. Эту проблему конструкторы пытаются решить с помощью композиционных материалов, но, опять же, пока это удалось не в полной мере.

Проблемы возникают на любой скорости полета. Какой бы она ни была, вертолет испытывает циклические нагрузки, из-за которых узлы машины быстро изнашиваются. "На самолете вы поднялись и летите. Ну, попадают зоны турбулентности. Мы же проектируем вертолеты не только под статическую, но и под динамическую нагрузку", - рассказывает Борис Артамонов. По его словам, первые лопасти служили всего 100-200 часов, а сейчас ресурс достигает 2-3 тыс. часов.

Но пусть современным вертолетам реже нужна замена деталей, пользоваться ими все равно дорого. "Перевозить вертолетами людей или грузы не так выгодно, как самолетами. У них слишком маленькая вместимость, чтобы конкурировать на больших расстояниях. Другая причина - расход горючего: "тяжелые" вертолеты с 20 пассажирами на борту способны пролететь лишь около 500 морских миль (чуть менее 1 тыс. км - прим. ТАСС). По сравнению с самолетами они играют незначительную роль", -



объясняет в письме аналитик консалтинговой компании International Bureau of Aviation Алистер Фэллон. Пассажирам вдобавок приходится мириться с шумом и тряской, которые тоже пока не получается снизить до комфортного уровня.

Все это запирает вертолеты в нишах, где им просто нет замены.

Как еще приспособить винты для полетов

Совершенствовать конструкцию вертолетов - это один путь. Другой - изменить их настолько, что получатся летательные аппараты другого класса. Еще в 1950-х годах британская компания Fairey Aviation создала аппарат под названием Rotodyne. Сверху у него располагался несущий винт, как у вертолета, а по бокам - короткие крылья с дополнительными пропеллерами, как у самолета. Подобные машины называются винтокрылами и были изобретены еще 100 лет назад. По идее, они способны развить большую скорость по сравнению с вертолетами, не теряя устойчивости.

Rotodyne задумывался как лайнер с вертикальным взлетом и для гражданских, и для военных нужд, но дальше прототипа дело не пошло. По рассказам очевидцев, машина шумела так, что людям было трудно разговаривать даже в 3 км от нее.

Впрочем, идею не забросили. В Airbus разрабатывают экспериментальный аппарат RACER, напоминающий Rotodyne, только меньшего размера и с двойными узкими крыльями, сходящимися на концах. На высоких скоростях крылья будут создавать подъемную силу, снимая часть нагрузки с несущего винта, а дополнительные пропеллеры позволят разогнать машину так, чтобы края лопастей не преодолевали звуковой барьер. Но пока это все теория: тестовые полеты RACER запланированы на 2020 год.

Другой родственник вертолетов - конвертоплан, еще больше напоминающий самолет. У таких машин винты установлены только на крыльях: располагаясь параллельно земле, они позволяют подниматься и опускаться вертикально, а в полете поворачиваются вперед. "Схема интересная, но в ней и проблем много. На винты ложится огромная нагрузка, если откажет силовая установка, то машина не сядет в режиме авторотации (когда лопасти вращаются сами по себе подобно семенам клена - прим. ТАСС), в пылевых условиях было несколько аварий, потому что летчики теряют ориентацию, не видя землю", - объясняет Борис Артамонов. Вдобавок, даже если наклоняется только винт, а не двигатель или крыло целиком, конструкция с поворотным механизмом сложнее и дороже, чем у обыкновенных самолетов.

В мире существует всего несколько моделей конвертопланов, большинство из них - экспериментальные. Чуть ли не единственный серийный аппарат - американский военный V-22 Osprey и его модификации.

Правда, NASA, Leonardo, Karem Aircraft разрабатывают новые демонстраторы и даже серийные модели, которые покажут, стоит ли игра свеч. По словам Алистера Фэллона, в этой области лидирует Leonardo: ее гражданский конвертоплан AW609 должен быть готов самое позднее в начале 2020 года, производитель уже договорился о поставке двух аппаратов для Era Group. Их будут использовать для



поисково-спасательных операций, транспортировки к прибрежным объектам, перевозки VIP-пассажиров и пациентов - иными словами, так же, как вертолеты.

Революционны ли коптеры

Но ни о вертолетах, ни о винтокрылах, ни о конвертопланах не говорят столько, сколько о летательных аппаратах с четырьмя и более винтами, пилотируемых и беспилотных. Хотя схема была известна давно, такие машины - прежде всего жужжащие над головой квадрокоптеры - получили распространение только в последние годы. "Считаю, причина в том, что на них можно реализовать электропривод винтов, появились шаговые двигатели, которые вращаются с приемлемыми оборотами, лопасти из композиционных материалов, электронные системы управления. Все это соединилось и дало толчок", - объясняет Борис Артамонов.

Но одно дело - сконструировать квадрокоптер, помещающийся в рюкзак, другое - машину, которая способна поднять в воздух тяжелые грузы и пассажиров. Чем больше винтов, тем сложнее контролировать аппарат, ведь у каждого из них необходимо по отдельности регулировать скорость вращения и угол атаки (в простых аппаратах винты не поворачиваются, но от этого управлять ими даже труднее), не говоря уже о других параметрах полета. Человеку такое не под силу, поэтому требуется автоматика, в идеале - такая, чтобы летать вообще без летчика.

Технологии автопилотирования значительно усовершенствовались. В марте 2019 года корреспондент сайта Wired полетал на опытном вертолете компании Sikorsky с системой Matrix. Эта система позволяет выбрать на экране планшета место назначения, желаемую скорость, высоту и, нажав всего одну кнопку, отправиться в путь. "Камап Аероспэс испытала свой вертолет K-Max в беспилотном режиме со сбросом груза, но тесты проходили в безлюдном месте, где нет дорог", - рассказывает Алистер Фэллон. Корреспондент Wired тоже летал за городом. Не подведут ли эти системы, когда вокруг много помех, - это еще вопрос.

Впрочем, Борис Артамонов напомнил, что в августе 2019 года на праздновании юбилея ВДНХ рой квадрокоптеров рисовал в небе разные фигуры, выстраиваясь впритирку друг к другу, как по линейке. Это шоу не доказало, что сотни или даже тысячи аэромобилей спокойно делят небо, хотя выглядело обнадёживающе.

Кроме автоматизации инженерам предстоит разобраться еще с одной проблемой. В коптерах используются электрические двигатели, более надежные и простые в управлении, чем двигатели внутреннего сгорания. Питаются они от аккумуляторов, а емкости батарей на сегодняшний день хватает в лучшем случае на десятки минут полета. Аккумулятор можно установить и побольше, но тогда и масса летательного аппарата увеличится, а значит, ему потребуется больше энергии - получается замкнутый круг. Вдобавок перезарядка занимает больше времени, чем дозаправка, а время - деньги. "Когда сталкиваешься с этими вещами, ясно, что создать "чисто электрический" аппарат грузоподъемностью в тонну практически невозможно. Легче - можно, но тогда полет будет 10-20 минут. Далеко ли вы улетите?" - рассуждает Борис Артамонов.



"Если рынок не просядет и условия в мировой экономике позволят дальше инвестировать в аппараты с вертикальным взлетом и посадкой, то есть все шансы, что новые способы передвижения по воздуху станут реальностью", - считает Алистер Фэллон. Но планы производителей смелее, чем прогноз аналитика. Например, Uber уже в следующем году собирается испытать свое аэротакси (что-то среднее между конвертопланом и коптером), а в 2023-м - начать его коммерческую эксплуатацию. Уложиться в сроки компании будет трудно, и дело не только в технологиях.

Что не во власти инженеров

"Воздушное пространство ограничено. Не просто так борются с квадрокоптерами: возможны столкновения, аварии, не говоря уже о проблемах режимности и секретности. Над столицей если кто-то и летает, то вдоль русла Москвы-реки либо за окружной дорогой. Вы даже не полетите к себе на дачу, потому что у нас везде разрешительный принцип: вы должны запрашивать диспетчера", - объясняет Борис Артамонов.

В Китае, как сообщает агентство Reuters, регулирование воздушного пространства ослабили, но в крупных городах и поблизости от них все равно так просто не летаешь. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) летом 2019 года утвердило основные требования к легким аппаратам с электродвигателем, которые взлетают и садятся вертикально, но полные спецификации еще не готовы. К тому же EASA отвечает только за машины, а лицензированием летчиков и контролем воздушного пространства занимаются органы Европейского союза и стран-членов. В США все эти полномочия - у Федерального управления гражданской авиации, но оно еще не определилось с нормативами для инновационного транспорта.

Для того чтобы многовинтовые аппараты - и вертолеты - стали массовыми, также нужна новая инфраструктура, прежде всего посадочные площадки в удобных местах. "Вы их не видите, но на современных домах есть такие площадки", - говорит Борис Артамонов. Вот только проектировали их для экстренных случаев, а не сотен или даже тысяч полетов в день. Хватит ли всем места - хороший вопрос, но также не ясно, согласятся ли люди терпеть шум и завихрения воздуха, создаваемые винтами (вездесущий предприниматель Илон Маск считает, что нет, не станут, поэтому следует развивать подземный транспорт).

"Для военных, правоохранительных органов и органов безопасности, поисковых и спасательных служб, медиков, в операциях по оказанию гуманитарной помощи, для перевозки VIP-пассажиров и некоторых других нужд вертолеты всегда будут незаменимы", - считает Алистер Фэллон. Если инженерам удастся устранить недостатки многовинтовых аппаратов с электродвигателями, то эти машины составят вертолетам конкуренцию. Соперничать с другими видами транспорта будет труднее. "Стоимость тонны-километра в любом случае будет выше у вертолета, чем у самолета. На квадрокоптерах точно так же, но экономику еще не считали. Но при этом вы имеете вертикальный взлет и посадку, за это надо платить", - говорит Борис Артамонов.

Возможно, летательные аппараты с электродвигателями сначала будут востребованы вообще не как транспорт в привычном смысле. "Мы с дипломником делаем проект - квадрокоптер-пожарник. Он поднимается и выстреливает ракету, пробивает стекло, и внутри распыляется огнегасящий порошок.



Этому квадрокоптеру не нужен большой запас энергии. Он опускается, можно заменить аккумулятор. Или поднимается второй. Фактически это гранатомет, подвешенный к вертолету", - рассказывает Борис Артамонов. А вертолеты так и останутся в своих нишах, где им нет альтернативы.

[\(ТАСС\)](#)

Новый вертолет для нужд санавиации получили медики Дагестана

Министерство здравоохранения Дагестана по нацпроекту "Здравоохранение" получило новый вертолет Ми-8АМТ, оснащенный современным медицинским модулем. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе министерства.

"Сегодня в аэропорту Махачкалы приземлился новый вертолет Ми-8АМТ для нужд санитарной авиации нашей республики. Минздрав Дагестана получил его в рамках реализации национального проекта "Здравоохранение", - сказал собеседник агентства.

По его словам, вертолет, который способен совершать полеты на дальние расстояния без дозаправки, оснащен современным медицинским модулем, в том числе реанимационным оборудованием. "Это позволит врачам прямо на борту оказывать экстренную медицинскую помощь, как взрослым, так и маленьким детям, и осуществлять их эвакуацию из отдаленных (...) сел", - пояснил представитель Минздрава региона.

По данным Минздрава региона, Дагестан вошел в число 49 регионов, которые в этом году участвуют в программе по развитию санитарной авиации. Данная программа направлена на значительное увеличение количества вылетов и повышение доступности медицинской помощи, в том числе экстренной и высокотехнологичной, в первую очередь для жителей отдаленных районов. Полеты в основном будут осуществляться на деньги, выделенные в рамках проекта развития санитарной авиации - 85%, остальные 15% - за счет средств регионального бюджета.

Нацпроект "Здравоохранение" включает восемь федеральных проектов. Он предполагает снижение показателей смертности населения трудоспособного возраста (до 350 случаев на 100 тыс. населения) до 2024 года, ликвидацию кадрового дефицита в медицинских организациях, оказывающих первичную медико-санитарную помощь, обеспечение охвата всех граждан профилактическими медицинскими осмотрами не реже одного раза в год.

[\(ТАСС\)](#)

Санавиация Калмыкии пополнилась новым вертолетом

Санитарная авиация Калмыкии пополнилась новым специализированным бортом. Вертолет "Ми-8" оборудован модулем по всем стандартам оказания экстренной помощи, который позволяет эвакуировать в медучреждения тех, кто находится в крайне тяжелом состоянии.

Проект реализуется в регионе третий год. За это время санавиация спасла жизнь сотням человек.



55-летний Николай Бобудаев несколько дней назад был госпитализирован в тяжелом состоянии в Яшалтинскую ЦРБ. В реанимации медики несколько часов боролись за его жизнь. После укуса ядовитой змеи повысилось артериальное давление, случился инсульт. В результате мужчину частично парализовало. Все это время рядом с ним находилась его супруга Елена.

Ситуация осложнялась еще и тем, что в 2004 году у пациента был диагностирован инфаркт миокарда. Врачи приняли решение о транспортировке больного в блок интенсивной терапии неврологического отделения Республиканской больницы имени Жемчужева.

В медучреждение больной попадет уже через несколько минут, в элистинском аэропорту его ожидает машина реанимации. Воздушная скорая помощь - самый оперативный способ перевозки пострадавших.

На борт попадают не только тяжелобольные пациенты. К примеру, зачастую, людям с ожогами или после ДТП доставляют препараты крови.

Для оказания экстренной помощи вертолет "Ми-8" оснащен аппаратом искусственной вентиляции легких и кислородным редуктором. Все это подключено к системе питания борта. Авиамашина готова пролететь более восьмисот километров без дозаправки и взять на борт двух пациентов.

На протяжении всего перелета врачи оказывают неотложную помощь и контролируют состояние пациента с помощью мониторов. Бригады собраны из высококвалифицированных специалистов, которые не раз проявили себя в экстремальной ситуации.

По словам старшего врача смены санавиации Савра Манджиева, из-за дефицита узких специалистов, больше всего вызовов поступает из Городовиковской ЦРБ.

Наряду с медперсоналом, жизни людей спасает и экипаж вертолета. От грамотного пилотирования зависит своевременное оказание помощи. Пилоты находятся на круглосуточном дежурстве и готовы в любой момент вылететь на экстренный вызов.

Скорая помощь на высоте - 125 пациентов за последние три года доставили в больницы Калмыкии, Волгограда, Астрахани и Ростова-на-Дону вертолетом санавиации. И Николай Бобудаев оказался, к сожалению, не последним в списке.

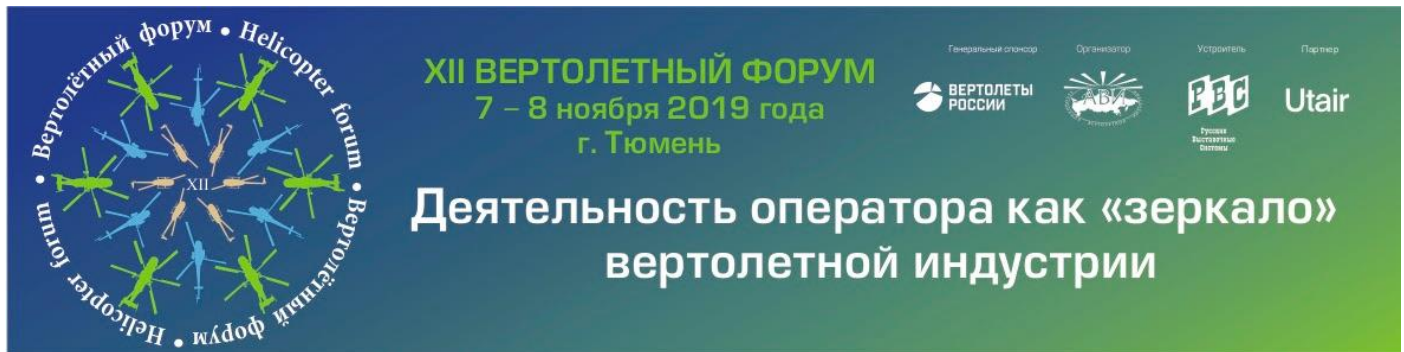
Еще во время перелета, стало известно, что "крылатая" скорая потребовалась больному в селе Садовое Сарпинского района. Диагноз - инсульт.

[\(ГТРК Калмыкия\)](#)

Возможность представить свою компанию на экспозиции XII Вертолетного форума

7-8 ноября 2019 года в г. Тюмени Ассоциация Вертолетной Индустрии проводит XII Вертолетный форум. Это знаковое отраслевое событие, которое собирает всех представителей отрасли с целью

обсуждения перспектив ее развития. Тема форума этого года – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии».



Цель форума – опираясь на состояние дел компаний-операторов, проанализировать современную ситуацию в российской вертолетной индустрии в целом, изучить, что и насколько в настоящий момент способствует либо препятствует ее развитию.

Генеральный спонсор форума – холдинг «Вертолеты России». Устроителем форума выступает компания «Русские выставочные системы», имеющая богатый опыт проведения деловых и выставочных мероприятий авиационной тематики. Гостей форума в Тюмени примет Группа компаний «ЮТэйр».

Проходящий ежегодно, Вертолетный форум стал ключевой коммуникационной площадкой, которая позволяет привлекать внимание к актуальным отраслевым проблемам, находить новые каналы коммуникации, вырабатывать решения, способствующие повышению экономичности, безопасности, прибыльности и эффективности работы вертолетной авиации в стране.

Вертолетный форум собирает широкий круг специалистов и компаний из области вертолетной индустрии. На нем представлены компании-операторы, заказчики авиаработ, разработчики и производители вертолетной техники и авиационного оборудования, сервисные предприятия, учебные заведения, банки и лизингодатели, органы государственной и отраслевой власти.

7 ноября в гостинице «Ремезов» в Тюмени состоятся два секционных заседания XII Вертолетного форума.

1 секция

Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов

Модератор: Худоленко О.В., заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу, качеству и безопасности, д.т.н., АО НПК «Применение авиации в народном хозяйстве» (АО «НПК «ПАНХ»)

2 секция



Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами

Модератор: Чурочкин А.В., генеральный директор ООО «ЧКалАвиа», член Президиума АВИ

8 ноября в «Тюменском Технопарке» (Западно-Сибирский инновационный центр) пройдет пленарное заседание по титульной теме форума, а также будет организована экспозиция сопутствующего оборудования. Заявку на экспозицию можно скачать на официальном сайте Ассоциации Вертолетной Индустрии.

Приглашаем Вас рассмотреть возможность участия в выставочной экспозиции XII Вертолетного форума 8 ноября. Демонстрация продукции и услуг в рамках экспозиции форума позволит представить возможности и достижения компании непосредственно заказчикам и клиентам, а также будет способствовать укреплению позиций бренда и усилению узнаваемости в профессиональном сообществе.

[\(АВИ\)](#)

Владимир Путин прилетел к стадиону «Нижний Новгород» на вертолете

Владимир Путин прилетел к месту проведения международного форума «Россия — спортивная держава» на стадионе «Нижний Новгород» на вертолете. Об этом сообщает корреспондент «Столицы Нижний» со Стрелки. Всего, по свидетельству очевидцев, авиакортеж президента состоял из четырех вертолетов.

Ранее пресс-служба губернатора и правительства Нижегородской области сообщила, что самолет президента приземлился в аэропорту Стригино, откуда Владимир Путин сразу отправился к стадиону на Стрелке, а не в Саров, как ожидалось.

[\(Столица Нижний\)](#)

Еще один город в Челябинской области сможет принимать вертолеты санавиации

Новая вертолетная площадка оборудована на территории районной больницы Кыштыма. Она готова принять вертолет санитарной авиации.

Санитарная авиация работает в Челябинской области с мая 2019 года. Тяжелых пациентов, которым нужна экстренная медицинская помощь, по воздуху эвакуируют в Челябинск и в Магнитогорск. До этого площадки для приема санитарных вертолетов уже были оборудованы в Катав-Ивановске, Миассе и Кунашаке.

— Мы уже подняли в небо 158 человек, в том числе два детятка детей в возрасте до трех лет. Все пациенты хорошо перенесли перелет и получили специализированную медпомощь, — рассказал начальник отдела экстренной медицинской помощи и эвакуации минздрава Челябинской области Александр Шамин.

[\(КП - Челябинск\)](#)



Конструкторские бюро Миля и Камова будут объединены в Национальный центр вертолетостроения

Совет директоров холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) принял решение об объединении АО "МВЗ им. М.Л. Миля" и АО "Камов" и создании на их основе АО "Национальный центр вертолетостроения им. М.Л.Миля и Н.И.Камова". НЦВ объединит в себе потенциал двух вертолетостроительных школ для более эффективного и качественного решения задач по проектированию и модернизации вертолетной техники.

Объединение направлено на развитие двух опытно-конструкторских школ - ОКБ Миля и ОКБ Камова, при этом их бренды будут сохранены как самостоятельные, а коллективы обоих КБ войдут в состав НЦВ. Создание Национального центра вертолетостроения также поможет снять административные, правовые и экономические барьеры, затрудняющие сейчас сотрудничество двух конструкторских коллективов.

Работа в формате единой компании позволит оптимизировать работу целого ряда обеспечительных и административных подразделений. Такой подход создаст условия для беспрепятственного обмена техническими решениями и достижениями, эффективного распределения загрузки между подразделениями и унификации технических стандартов. Среди ожидаемых эффектов также - снижение трудозатрат, повышение управленческой и производственной эффективности, повышение качества проектирования и сокращение сроков передачи вертолетов в серийное производство.

"По нашим подсчетам, распределение задач между двумя КБ, а также серийными и авиаремонтными заводами холдинга позволит высвободить суммарно около 15-20% годовой мощности двух КБ, которую можно будет направить на создание технического задела и разработку новой техники, - отметил заместитель генерального директора "Вертолетов России" по научно-технической политике и разработке вертолетной техники Михаил Короткевич, представивший дорожную карту объединения конструкторских бюро на заседании совета директоров. - Раньше между компаниями существовала своеобразная конкуренция, параллельно велись разработки одних и тех же типов воздушных судов. Наша общая задача – конкурировать не друг с другом, а с мировыми производителями. Объединение двух школ будет способствовать этой цели.

Экономический эффект от объединения КБ планируется достичь также за счет оптимизации использования общей наземной инфраструктуры и сокращения расходов на выполнение однотипных испытаний. При этом часть высвобожденных средств будет направлена на повышение научно-технического потенциала и привлечение новых конструкторских кадров.

Дорожная карта создания Национального центра вертолетостроения на базе двух конструкторских бюро утверждена на заседании совета директоров холдинга "Вертолеты России". Первый этап, предполагающий объединение двух КБ в единую компанию, планируется завершить к середине 2020 года. Дальнейшие интеграционные процессы, связанные с оптимизацией деятельности двух конструкторских бюро в формате одной компании, продлятся до 2022 года.

[\(Вертолеты России\)](#)



Под единым винтом. Зачем объединяются "Ми" и "Камов"

Два крупнейших разработчика вертолетов России - конструкторские бюро (КБ) "Ми" и "Камов" - решено объединить в единую структуру - Национальный центр вертолетостроения (НЦВ). Об этом стало известно по итогам заседания совета директоров управляющей компании - холдинга "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех". Совет директоров утвердил дорожную карту объединения двух конструкторских бюро и создания на их основе АО "НЦВ им. М.Л. Миля и Н.И. Камова".

В "Вертолетах России" обещают сохранить две оригинальные конструкторские школы и оставить их имена в названии - "Ми" и "Ка" являются синонимом надежности, безотказности высоких летно-технических характеристик. Объединение, по мнению специалистов и экспертов, должно не только привести к необходимой оптимизации компаний, но и усилить позиции на мировом рынке.

"Первый этап, предполагающий переименование Московского вертолетного завода (МВЗ) им. М.Л. Миля и объединение с "Камовым", планируется завершить к середине 2020 года. Дальнейшие интеграционные процессы, связанные с оптимизацией деятельности двух КБ в формате одной компании, продлятся до 2022 года", - сообщили ТАСС в пресс-службе "Вертолетов России".

Оптимизация. Реалии времени

Объединение фирм началось не сегодня - это эволюционный процесс, который стартовал в 2007 году с вхождением КБ Миля и Камова в состав холдинга "Вертолеты России".

ОКБ под руководством авиаконструктора Михаила Миля было создано 12 декабря 1947 года. Предприятием выпущено 12 основных типов вертолетов: Ми-1, Ми-4, Ми-6, Ми-10К, Ми-2, Ми-8, В-12, Ми-14, Ми-24, Ми-26, Ми-28Н "Ночной охотник", Ми-38 и их многочисленные модификации. Ведется модернизация широко распространенных машин Ми-2, Ми-8/17, Ми-24/35М, Ми-26Т, на базе вертолета Ми-8 разрабатывается новая перспективная модель Ми-171А2, конкурентоспособная на мировых рынках.

Вертолеты марки "Ми" составляют 95% от всего отечественного авиапарка и эксплуатируются более чем в 80 странах мира. Общее число построенных машин превышает 30 тысяч. По суммарному тоннажу и грузоподъемности воздушный флот милевских вертолетов соизмерим со всем зарубежным винтокрылым парком. На "Ми" установлено около 60 мировых рекордов, многие из которых не побиты до сих пор.

Главные эксплуатанты - Минобороны РФ, ФСБ, ВВС, МВД, авиационные службы МЧС, МВД, медицинские учреждения и другие государственные структуры авиации, а также авиакомпании России и зарубежья.

"Предпосылки для объединения двух конструкторских бюро были созданы еще в 2015 году, когда мощности "Камова" были перебазированы на площадку Национального центра вертолетостроения в



подмосковном Томилине", - отметил в разговоре с ТАСС исполнительный директор АО "Камов" Сергей Михайлюк. Это, в свою очередь, позволило сократить общую площадь предприятий более чем на 40%, а площадь зданий и сооружений - на 20%.

"Это решение отвечает реалиям времени, когда предприятия становятся более компактными и эффективными. Проблема переизбытка площадей сегодня стоит очень остро", - Андрей Богинский, генеральный директор холдинга "Вертолеты России".

Сегодня пользование общими объектами и службами двух КБ выстроено на договорной основе, что значительно усложняет взаимодействие и накладывает административные, правовые и экономические барьеры. "На сегодняшний день "Миля" и "Камов" имеют множество общих инфраструктурных объектов и общие подразделения, МВЗ им. М.Л. Миля оказывает необходимые услуги АО "Камов" по договорам, - отмечает заместитель генерального директора "Вертолетов России" по научно-технической политике и разработке вертолетной техники Михаил Короткевич. - Но с учетом действующих закупочных процедур и налоговых ограничений дальнейшее расширение взаимного использования научного, технического, интеллектуального и кадрового потенциалов в формате двух компаний представляется крайне затруднительным".

"Объединение двух научных и конструкторских школ в рамках НЦВ Миля и Камова позволит развить здоровую внутреннюю конкуренцию при сохранении вариативности конструкторских решений: ОКБ школ Миля и Камова дополняют друг друга сильными сторонами своих подразделений, создают и совместно используют единую базу знаний" - Сергей Романенко, исполнительный директор МВЗ им. М.Л. Миля.

Очень важен вопрос оптимизации. По мнению главного редактора Avia.ru Романа Гусарова, раньше очень многое дублировалось: некоторые испытательные стенды и базы были практически одинаковыми. "При этом понятно, что все эти активы, участвующие в разработке, не задействованы все 24 часа в сутки и их можно использовать. Это и управленческий персонал, это и структуры по техподдержке, продвижению техники", - говорит он, отмечая, что сейчас в дублировании нет никакого смысла.

Вопросы, которые связаны с сокращением, очевидны. "Объединение, в ходе которого будут сохранены инженерные ресурсы, но при этом будет сокращено количество вспомогательных позиций, безусловно, будет давать очевидную экономию", - считает исполнительный директор отраслевого агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. При этом в холдинге отмечают, что программы по милевской и камовской тематике сохранятся.

"Наша промышленность до сих пор еще переразмерна, имеет советские масштабы. И не потому, что в СССР выпускалось много самолетов и вертолетов, а потому, что сама структура производства была такая. Чтобы угнаться за Западом, нам приходилось брать масштабом. Мы нагоняли больше рабочих, строили больше заводов" - Роман Гусаров, главный редактор Avia.ru.

И яркий тому пример - американская корпорация Boeing, у которой гражданские самолеты собирали две производственные площадки, а у нас - около десятка по всей стране. Мы брали масштабом.



"Поэтому понятно, что сейчас так нельзя, - необходимо снижать себестоимость и повышать производительность. Устанавливать высокопроизводительное оборудование и делать это на множестве площадок не просто нелогично, а даже невозможно по финансам. Поэтому необходимо переходить к объединению, унификации", - говорит Гусаров. Слияние приведет к созданию единого летно-испытательного комплекса и оптимизации использования наземной инфраструктуры, а также к сокращению стоимости выполнения однотипных испытаний, расходов на оформление лицензий ФСБ, ФСТЭК и Минобороны России.

Научный обмен

Юридически объединение будет происходить на базе МВЗ имени Миля. В холдинге отмечают, что обусловлено это прежде всего тем, что МВЗ - более крупная компания как с точки зрения численности кадров, так и с точки зрения финансов. "Будут обеспечены равные условия, возможности и перспективы для конструкторского и инженерного состава "Камова" и "Миля", - добавили в пресс-службе.

Слияние КБ позволит производить научный обмен техническими решениями и достижениями. Произойдет распределение загрузки между КБ, передача части работ на серийные и авиаремонтные заводы. Специалисты отмечают, что в результате высвободится порядка 15-20% годовой мощности двух КБ, которую можно будет направить на создание технического задела и ускорение разработки новой техники.

Уже сейчас кооперация в решении тех или иных задач и в России, и в мире стала распространенным явлением. "Нет ничего удивительного в том, что к проектам одной компании привлекаются другие. И когда у нас есть возможность объединять усилия нескольких конструкторов из разных КБ и упростить передачу разных документов, чтоб они были внутри одного предприятия, это упростит коммуникацию и уберет лишние барьеры, возникающие при разработке проектов. Очевидно, что и по бухгалтерии мы быстро обнаружим сокращение издержек", - говорит Пантелеев.

Объединение КБ - это удобно не только с точки зрения снижения себестоимости затрат на разработку, но и в плане поставок и эксплуатации. "Когда имеются разные типы вертолетов "Ка" и "Ми", вопросы эксплуатации упрощаются и удешевляются, - утверждает эксперт Гусаров, - и с точки зрения технической поддержки, когда у тебя разные типы вертолетов, и когда некоторые вещи унифицированы. Не нужно держать двух отдельных инженеров". Да и продвигать такую продукцию проще - единым пакетом, добавляет он. Притом что машины (например, Ми-28 и Ка-52) будут выполнять разные задачи.

Кроме того, МВЗ обладает большим опытом в сертификации гражданской вертолетной техники, что позволит сформировать в рамках объединенного КБ единые подходы к разработке и сертификации вертолетов в соответствии с международными требованиями. Все это приведет к созданию единой стендовой базы, внедрению единой технической политики и стандартов в области логистики, сервиса и эксплуатации вертолетов. А как итог - повышение качества конструкторской документации, снижение трудозатрат и сокращение сроков передачи изделий в серию.



Усиление позиций на мировом рынке

Мнение о том, что объединение убьет якобы установившуюся еще в советское время конкуренцию между двумя КБ, не совсем соответствует действительности. Конкуренция преувеличена, ведь тогда сложилось четкое распределение - машины "Миля" и "Камова" создавались для разных условий, задач и эксплуатантов.

"В СССР существовал сначала Наркомат, потом целое министерство, и вся авиационная промышленность управлялась оттуда. И была конкуренция в рамках одного КБ, когда предлагались разные концептуальные решения. Вот на таком уровне конкуренция идей должна быть. А на уровне того, кому, например, делать шеститонный вертолет, все равно это решать холдингу "Вертолеты России", а еще выше - Минпромторгу, который проводит конкурс по распределению бюджетных средств на ОКР", - Олег Пантелеев, исполнительный директор отраслевого агентства "Авиапорт".

О том, что в советское время между "Милем" и "Камовым" была не конкуренция, а некое разделение - специализация, говорит и Гусаров. "Если милевцы делали универсальные платформы, то камовцы - специальные, для очень экстремальных условий, где нужна была компактность, тяговооруженность и так далее, - говорит главный редактор Avia.ru. - В этом отношении они не конкурировали, а прекрасно друг друга дополняли. У каждого была своя школа. И я надеюсь, что в процессе этого объединения эти особенности и традиции сохранятся. Что касается камовской школы, то она уникальная - такие вертолеты с соосной схемой винтов строят только в России".

"Камовцы создавали машины для тех сфер, где эта схема была наиболее применима. В частности, в последние годы и еще при СССР они заняли нишу вертолетов корабельного базирования, а в других сферах представлены несколько меньше", - отмечает Пантелеев.

АО "Камов"

Основано 7 октября 1948 года (в то время - ОКБ-2). Первым руководителем и главным конструктором был Николай Камов. Под его руководством впервые в мировой практике были созданы и доведены до практической эксплуатации вертолеты соосной схемы, имеющие неоспоримые преимущества перед машинами других схем.

В 1956 году был выпущен первый в мире серийный вертолет Ка-15, принятый на вооружение авиации ВМФ. Затем Ка-25 - первый в стране специально спроектированный боевой вертолет, предназначенный для уничтожения атомных подводных лодок. Было построено около 20 вариантов. Он служил на флоте более 30 лет.

С 1974 года коллектив возглавил генконструктор Сергей Михеев. Морская тематика фирмы представлена корабельными Ка-25, Ка-27, Ка-28, Ка-29. Вертолет Ка-31 с радиолокационной системой раннего обнаружения воздушных и надводных целей на дальних рубежах унифицирован для решения задач Сухопутных войск и ВМФ.



"Визитная карточка" фирмы - новаторский подход к новым разработкам. Камовцы создали первый в мире одноместный боевой вертолет с высокоавтоматизированным интегральным комплексом бортового оборудования и вооружения Ка-50 "Черная акула", на базе которого построены боевые многофункциональные вертолеты Ка-52 "Аллигатор" и корабельный Ка-52К "Катран".

Гражданская тематика - многоцелевой Ка-32 (единственный российский вертолет, сертифицированный по американским и европейским нормам летной годности), многофункциональный модульной конструкции Ка-226 и Ка-62, на котором объем композитов составил 60%.

Вертолеты "Ка" успешно эксплуатируются более чем в 25 странах мира.

"Миль" и "Камов" будут сохранены в составе объединенного КБ. "Речь идет об объединении компаний, а не самих КБ. Организационно-штатная структура предусматривает сохранение и развитие двух опытно-конструкторских школ", - пояснил глава "Вертолетов России" Андрей Богинский.

В каждом конструкторском "ядре" будут три руководителя в подчинении исполнительного директора НЦВ: главный конструктор по вертолетной технике ("Ми" или "Ка"), заместитель исполнительного директора по тематике (текущие проекты) и заместитель исполнительного директора по разработке вертолетов (перспективные проекты).

"Два КБ по-прежнему будут предлагать свои собственные, независимые подходы к конструкторским решениям тех или иных задач, к определению облика перспективных вертолетов. Прежде всего, за "Камовым" останется решение специфических морских задач. Уже сегодня конструкторы бюро трудятся над проектом перспективного морского вертолета, предназначенного для морской авиации ВМФ РФ", - Сергей Михайлюк, исполнительный директор АО "Камов".

Не исключено, что конкуренцию КБ Миля и Камова составят коллектив КБ Казанского вертолетного завода (производящего вертолет "Ансат") и "ВР-Технологии", занимающиеся разработкой принципиально новой вертолетной техники. Однако в условиях глобального вертолетного рынка конкуренция должна быть направлена прежде всего вовне. И такой путь в свое время прошли в Великобритании, Германии, Италии и Франции.

Гусаров считает, что, объединившись, можно будет усилить свои позиции на мировом рынке. "Через этот процесс прошли практически все вертолетные компании, существующие в мире. Самый яркий пример - это Eurocopter (ныне - европейский концерн Airbus Helicopters). Была создана единая мощная компания, которая стала противостоять американским компаниям на рынке и выдавать очень качественную продукцию во всех спектрах вертолетотехники, - говорит эксперт. - И нам сегодня нужно конкурировать с западными компаниями, а значит, нужно объединять усилия".

По сути, то же самое происходило и в самолетостроении. К примеру, компания Airbus "показала результат", когда множество отдельных авиационных европейских фирм объединили в одну. "По этому пути нужно идти и нам. Нужно понимать, что сегодня мы в структуре глобального разделения



труда, и конкурировать надо на мировом рынке. Только так можно получать для себя наиболее качественную продукцию и выдавать ее на зарубежные рынки", - считает Гусаров.

Зарубежные слияния

Рынок растет, поэтому слияния российских вертолетных гигантов могут обеспечить более устойчивые позиции на нем.

Спрос на вертолеты

Согласно аналитическим подсчетам одного из крупнейших мировых производителей вертолетной авионики компании Honeywell, в период с 2018 по 2022 год в мире будет закуплено порядка 4-4,2 тыс. гражданских вертолетов - на 5-10% больше, чем в 2013-2017 годах. Наиболее популярными (48% от общего количества закупок) станут легкие однодвигательные вертолеты, а доля средних двухдвигательных вертолетов составит 27%. На долю легких двухдвигательных и тяжелых многодвигательных вертолетов придется 20% и 5% рынка соответственно.

Аналогичный процесс в XX веке прошли все вертолетостроительные державы: США, Франция, Германия, Италия и Великобритания. В результате из разрозненных фирм сложились крупные игроки мирового вертолетостроительного рынка - Airbus, Boeing, а также вертолетостроительное подразделение концерна Leonardo.

Компания Airbus Helicopters считается мировым лидером в гражданском вертолетостроении (более 50% рынка вертолетов) и одним из ведущих предприятий - производителей военных вертолетов. Компания выпускает широкую линейку типов многоцелевых вертолетов двойного назначения от H125 весом 2,5 тонны до 11-тонного H225, боевой вертолет Tiger и транспортно-боевой NH90 (совместно с Leonardo), а также разрабатывает скоростной винтокрыл RACER. В 2018 году поставила 356 вертолетов и получила 413 заказов от 158 заказчиков из 47 стран мира.

Airbus Helicopters входит в качестве вертолетостроительного отделения в состав международного концерна Airbus Group. До января 2014-го отделение существовало как самостоятельная корпорация Eurocopter Group (была образована в 1992 году благодаря слиянию французского Aerospatiale и немецкого аэрокосмического концерна Daimler-Benz Aerospace AG). Организационные изменения привели к ребрендингу моделей: вместо ЕС они стали называться H.

Единой компанией недавно стал и итальянский холдинг Finmeccanica (позднее переименован в Leonardo). В конце 1990-х годов было принято решение о создании англо-итальянского совместного предприятия (СП) по производству вертолетов, участниками которого должны были стать концерн Finmeccanica и британская компания GKN. GKN должна была предоставить в распоряжение СП часть акций своего вертолетостроительного подразделения, GKN Westland Helicopters Limited, а также полный уставной капитал подразделения по производству вертолетных трансмиссий. В свою очередь, Finmeccanica выделила СП активы своего вертолетного подразделения - компании Agusta.

В результате слияния было создано совместное предприятие AgustaWestland (AW), 50% акций которого принадлежало Finmeccanica, а 50% - GKN. На момент создания совместного предприятия



Agusta развивала как военное, так и гражданское вертолетостроение, в то время как Westland сосредоточился преимущественно на военном кластере. Доля итальянской компании на внутреннем рынке вертолетной техники составила порядка 90-100% от общего объема заказов в период с 1990 по 1999 год. Результаты Westland были более скромными - 30-50% от общего объема внутренних заказов, при этом Великобритания закупала вертолеты и у иностранных производителей, в том числе концернов Eurocopter, Boeing и Bell. География продаж Agusta и Westland практически не пересекалась.

По состоянию на конец 1999 года доля обеих компаний на мировом вертолетном рынке не превышала 10%. К октябрю 2004-го GKN завершила продажу своей доли в СП итальянской стороне. Таким образом, компания Finmeccanica стала единоличным владельцем СП, которое сохранило свой бренд. В 2010-м AW приобрела крупнейшего польского производителя вертолетной техники - PZL-Swidnik.

Сегодня Leonardo считается одним из ведущих предприятий - производителей вертолетов. Поставки AW составляют 21% мирового рынка гражданских винтокрылых машин. Компания выпускает широкую линейку вертолетов - от 1,5-тонного AW009 до 15-тонного AW101, боевой вертолет AW129 и транспортно-боевой NH90 (совместно с Airbus), а также испытывает конвертоплан AW609. Производство ведется в Италии, Великобритании и Польше.

"Квалифицированных специалистов, способных выполнять очень сложные задачи, больше не становится. Необходимо сказать, что высокотехнологическая отрасль машиностроения во всем мире испытывает определенный кадровый дефицит. Поэтому концентрация ресурсов - это ответ отрасли во всем мире на сложившуюся проблему. Поэтому мы от этого никуда не денемся", - Олег Пантелеев, исполнительный директор отраслевого агентства "Авиапорт".

Напротив, добавляет эксперт, в последнее время появляется такая тенденция, как создание виртуальных КБ, когда к решению одной задачи привлекаются ресурсы территориально разьединенные и, возможно, даже из различных юрилиц, но они решают одну задачу, и платформой для этого являются IT-технологии.

"Ми" и "Ка" будут жить

История мирового вертолетостроения знает немало примеров, когда производители в процессе консолидации конструкторских и производственных активов отказывались от всемирно известных брендов и наименований вертолетов: Aerospatiale, Eurocopter, Bristol Aeroplane Company, Messerschmitt-Bolkow-Blohm и некоторые другие.

Однако, понимая особый путь развития отечественного вертолетостроения и важность наследия известных конструкторов Миля и Камова, вертолетный холдинг не планирует отказываться от наименований "Ми" и "Ка". Имена Миля и Камова останутся в названии объединенного КБ. При этом в дальнейшем холдинг не исключает присвоения новых названий гражданским проектам, нацеленным на зарубежный рынок (такое решение уже принято по легкому однодвигательному вертолету VRT500).

Эксперты полагают, что к слиянию этих двух мировых вертолетных гигантов России стоит все же подходить больше с юридической точки зрения, нежели как к фактическому объединению в одно КБ или поглощению. Внутри единого КБ все равно останутся отдельные отделы, службы или направления двух конструкторских школ, которые будут работать на общие задачи по развитию вертолетостроения. И эта специализация сохранится, а значит, и не пропадут бренды отечественного вертолетостроения, связанные с именами знаменитых авиаконструкторов Миля и Камова. Уникальные конструкторские школы будут развиваться дальше, создавая все новые модели вертолетов, которыми восхищается весь мир.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Очередные Enstrom 480В для Таиланда

Персонал военно-воздушных сил из Kong Thap Bok Tai (Королевские сухопутные войска Таиланда) проходит подготовку в США, прежде чем получить еще 6 вертолетов Enstrom 480В. В течение следующих 4 недель 36 пилотов и механиков из Таиланда, разделенных на две группы, посетят объекты Enstrom в Меномини, штат Мичиган, чтобы пройти обучение пилотированию и техническому обслуживанию вертолетов, которые затем будут отправлены в страну.



Enstrom объявил о продаже шести вертолетов модели 480В для Kong Thap Bok Tai в марте этого года. Ранее Таиланд заказал 16 вертолетов этой модели в феврале 2010 года.

Первые три Enstroms 480В пришли в страну в июле 2011 года, следующие три - в сентябре, а следующие четыре - в декабре того же года. Они были официально приняты на вооружение в январе 2012 года. Поставки были завершены в июне 2012 года.

Эти вертолеты в основном используются для обучения пилотов, а также для поиска и спасательных операций, наблюдения и помощи жертвам стихийных бедствий.

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

Спасение с воздуха – Московский авиационный центр подвел итоги за 3 квартал 2019 года

Основная задача Московского авиационного центра — это готовность прийти на помощь столице и ее жителям в любую минуту. Учреждение является подведомственной организацией столичного



Департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности, куда еще входят такие организации, как ГКУ «ПСЦ» (пожарно-спасательный центр) и ГКУ «МГПСС» (служба спасения на воде). Задача первых двух – обеспечивать безопасность Москвы и ее жителей с земли и воды, ГКУ «МАЦ» же приходит на помощь людям с воздуха.

Сегодня в авиацентре подведены итоги работы за 3 квартал 2019 года. За прошедший период экипажами санитарных вертолетов авиацентра было обеспечено 256 заявок ЦЭМП, госпитализировано с мест ДТП и других ЧС 206 пострадавших, включая соматических больных (с инфарктами, инсультами и другими состояниями, требующими экстренной медицинской помощи).

Экипажи пожарных вертолетов ГКУ «МАЦ» в третьем квартале 2019 года принимали участие в тушении 2 крупных пожаров — это возгорания на Дубининской улице в районе Павелецкого вокзала и ТБО в Марушкино. В результате ликвидации этих ЧС с помощью вертолетов Ка-32А было выполнено 118 сливов и сброшено на очаг пожаров 590 тонн огнегасящей жидкости.

Также экипажами Московского авиационного центра было выполнено почти 400 разведок в рамках контроля пожароопасной обстановки, обнаружен 1 очаг возгорания.

Важным достижением ГКУ «МАЦ» в 3 квартале 2019 года стала организация дежурства 4 санитарного вертолета при Тушинской больнице имени З.А. Башляевой. Впервые в Москве авиамедицинская бригада появилась при детском лечебном учреждении.

В это же время служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения ГКУ «МАЦ» была включена в состав дежурных служб столицы и стала выезжать на реальные, а не учебные вызовы. 37 раз спасатели привлекались по ЧС, из них 2 раза они вылетали на вертолете для поиска потерявшихся в ТиНАО. В остальных случаях дежурная бригада выезжала на специальном аварийно-спасательном автомобиле.

[\(Московский авиационный центр\)](#)

Казанский вертолетный завод посетила делегация КНР

Казанский вертолетный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) посетила делегация из Китая. Мероприятие состоялось в ходе рабочей поездки в Республику Татарстан в рамках официального визита в Россию председателя Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей (парламента) Китайской народной республики господина Ли Чжаньшу.

Для гостей провели экскурсию по агрегатно-сборочному производству и показали, как строятся вертолеты семейства Ми-8/17, Ми-38 и Ансаты. Также делегация побывала в цехе окончательной сборки вертолетной техники. Помимо этого, на летно-испытательном комплексе предприятия прошел демонстрационный полет вертолета Ансат, участвовавшего в демонстрационном туре холдинга "Вертолеты России" по странам Юго-Восточной Азии.

Ранее, в мае 2019 года, в рамках рабочего визита в Татарстан КВЗ посетил член Государственного Совета КНР, член ЦК КПК господин Ван Юн.



"Сотрудничество с Китаем – одно из приоритетных направлений для Казанского вертолетного завода. Сегодня в завершающей стадии находится процесс валидации сертификата типа на вертолет Ансат в КНР, после чего начнутся поставки наших вертолетов в эту страну", - отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Напомним, осенью 2018 года холдинг "Вертолеты России" заключил контракт на поставку 20 вертолетов Ансат в интересах Ассоциации медицины катастроф КНР. Машины будут переданы заказчику в многоцелевой комплектации.

Медицинский Ансат может использоваться для оказания первичной помощи пострадавшим и экстренной медицинской эвакуации пациента и эксплуатироваться в местности со сложным рельефом, в отдаленных районах со сложной транспортной доступностью. Кроме того, медицинский модуль Ансата обеспечивает возможность проведения реанимации, интенсивной терапии и мониторинга основных функций жизнедеятельности организма человека во время транспортировки в госпиталь.

Легкий многоцелевой вертолет Ансат спроектирован опытно-конструкторским бюро Казанского вертолетного завода. Машина оснащена двумя двигателями и может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды и в качестве санитарного борта. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров. Вертолет может применяться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. В августе 2019 года Росавиация сертифицировала восьмикратное увеличение ресурса фюзеляжа легкого вертолета Ансат: с 2 до 16 тысяч часов. Сертификационные документы были вручены генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому в ходе международного авиасалона МАКС-2019.

Для справки:

Сотрудничество КВЗ с Китайской Народной Республикой началось в 50-х годах прошлого века. За все время Китай приобрел 186 средних вертолетов, в том числе Ми-4, Ми-8, Ми-17 и Ми-17В-5. Также Ми-4 под обозначением HARBIN Z-5 производился по лицензии с 1958 по 1979 годы на китайском заводе №122, где было построено 545 вертолетов. Серийное производство этих машин было организовано при участии специалистов Казанского вертолетного завода.

[\(Вертолеты России\)](#)

Voorn начал работу в США

Компания Voorn, принадлежащая Airbus, объявила о запуске вертолетного сервиса в США, для начала в зоне залива Сан-Франциско. Расширяя свой успешный вертолетный сервис, работающий в Латинской Америке, Voorn предоставляет простой и доступный способ полетов, избегая автомобильного трафика, между пятью аэропортами в районе залива: Напа, Окленд, Пало-Альто, Сан-Франциско и Сан-Хосе.



В Voom клиенты платят за каждое место, а для того, чтобы цены были доступными, платформа объединяет пассажиров, направляющихся в одно место. Чтобы запланировать поездку с помощью Voom, клиенты могут использовать приложение Voom или сайт www.voom.flights. Пассажиры могут забронировать билет за час до вылета. В день рейса пассажир просто регистрируется на назначенной вертолетной площадке за 15 минут до посадки.

«Основываясь на авиационном опыте Airbus и нашем успехе, предлагая вертолетные услуги в Бразилии и Мексике, Voom имеет уникальные возможности для лидерства в трансформации авиаперевозок в самых загруженных городах мира», - сказал Клеман Моне, генеральный директор Voom. «Мы рады предложить наш сервис в США и запустить его в том же месте, где родился Voom».

Он добавил: «Наш сервис позволит деловым путешественникам легко и доступно быстро долететь из, например, аэропорта Сан-Франциско в Сан-Хосе, всего за 20 минут вместо того, чтобы часами сидеть в пробке, пытаясь добраться до места назначения».

Voom работает с высококвалифицированными сторонними вертолетными операторами и вертолетными площадками для предоставления своих услуг и не является оператором. Платформа Voom соединяет пассажиров с сертифицированными вертолетными операторами в сети Voom. Все сторонние операторы должны соответствовать строгим стандартам безопасности и качества.

Для деловых путешественников в США Voom также запускает свое решение Voom for Business, которое позволяет компаниям легко и эффективно управлять поездками своих сотрудников с помощью Voom. Благодаря специализированной панели инструментов Voom for Business призвана упростить выставление счетов под одной учетной записью и обеспечить возможность легкого бронирования рейсов для сотрудников другими членами команды.

Voom запустил свой вертолетный сервис в 2017 году в Бразилии и сейчас обслуживает десятки тысяч пассажиров. В Сан-Паулу компания работает с сетью из шести вертолетных площадок для обслуживания пассажиров: Альфавиль, Кампо-де-Марте, Беррини, Паулиста, Итайм-Биби и Аэропорт Гуарульяс. В Мехико у Voom также работает сеть из шести вертолетных площадок: Монтес-Уралес, Санта-Фе, Интерломас, Зона Эсмеральда, Аэропорт Толука и Аэропорт Мехико.

[\(BizavNews\)](#)

Киев нашел американский способ «спасти» завод «Мотор Сич»

Украина ошибочно полагает, что предоставленный Соединенными Штатами сертификат на проведение технического обслуживания и ремонта вертолетов типа «Миль» для иностранных заказчиков спасет местные предприятия, включая «Мотор Сич».

На такой шаг Вашингтон пошел из-за нежелания передавать украинскую промышленную отрасль в руки Китая. Ни для кого не секрет, что Пекин положил глаз на завод «Мотор Сич», руководство которого уже подписало определенные соглашения с китайской стороной. Естественно, такое положение вещей не устраивает США, выступающих категорически против этой сделки.



Несмотря на существующие договоренности, ситуация еще может в корне измениться. А с учетом американского лобби в Киеве шансы на такой исход весьма велики. К тому же Соединенные Штаты успели «бросить кость» в виде сертификата на ремонт вертолетов. Понятно, что какие-то деньги Украина от этого получит, но вряд ли речь идет о действительно колоссальной сумме. Китайцы же предлагают совершенно другие условия, которые позволяют рассчитывать и на перспективу.

Исходя из того, что Киев «колбасит» из стороны в сторону, и он нередко меняет свою позицию по тому или иному вопросу, спрогнозировать, как обернется такое противостояние США и Китая довольно непросто. Вполне возможно, что Украина принесет экономическую составляющую в жертву политической конъюнктуре, понадеявшись на «прорыв» благодаря американскому плану на «спасение».

Ранее украинский журналист Сергей Лямец выразил мнение, что Киев готов уничтожить «Мотор Сич» ради интересов Вашингтона. Пойдя по такому пути, Украина рискует потерять большие деньги.

[\(ПолитЭксперт\)](#)

Air Greenland заказала два вертолета Airbus H225

Air Greenland заказала два тяжелых вертолета Airbus H225 для обеспечения заявки на тендер (поисково-спасательные операции (SAR)). В соответствии с условиями контракта, заключенного при поддержке Airbus Helicopters, в ближайшие месяцы будут поставлены два H225, приобретенных на вторичном рынке и переоборудованные в SAR конфигурацию. Новые машины придут на замену S-61, сообщает пресс служба Airbus Helicopters.

Также Airbus предоставит комплексный пакет услуг по техническому обслуживанию и поддержке, а также обучение пилотов и экипажей.

По утверждению производителя 11-тонный вертолет H225, ранее известный как EC225, обладает самыми высокими в отрасли характеристиками скорости, дальности полета, загрузки и надежности в категории 11-тонных двухдвигательных машин. Являясь самым "молодым" членом семейства Super Puma компании Airbus, H225 разработан на основе проверенных технологических решений и с учетом опыта эксплуатации заказчиков по всему миру. Оснащенный двумя мощными турбинными двигателями Turbomeca Makila 2A, прочным несущим винтом с пятью лопастями и втулкой типа Spheriflex, H225 предлагает клиентам большую дальность полета и высокую крейсерскую скорость наряду с большой продолжительностью полета, превышающей 5 часов 30 минут.

Общий налет вертолетов семейства Super Puma, к которым относится H225, превысило отметку в 600000 часов в ходе операций, выполняемых по всему миру при любых погодных условиях, в том числе в сложных условиях моря. Двухмоторный H225 является последним представителем семейства Super Puma Airbus Helicopters с более мощными двигателями, обеспечивающими более плавный ход и улучшенные характеристики по сравнению с более ранними моделями.

[\(BizavNews\)](#)



Польской армии придется пользоваться вертолетами Ми-24 еще 7-10 лет

Технологический институт ВВС Польши объявил о передаче компании WSK PZL-Świdnik заказа для проведения полномасштабных испытаний на усталость конструкции боевого вертолета Ми-24. Цель проекта - подтвердить его усталостную долговечность на 5500 часов полета и 14 тысяч посадок. Испытания будут проведены в 2019-2021 годах на выведенном из эксплуатации вертолете Ми-24Д (такт № 272). Общая окончательная стоимость контракта составляет 5 528 455,28 злотых нетто (более 1,2 млн евро).

Заказ был сделан без предварительного тендера, так как его выполнение может быть осуществлена только одним подрядчиком по техническим причинам объективного характера. В то же время не существует разумной альтернативы или альтернативного решения, и отсутствие конкуренции не является результатом преднамеренного сужения параметров контракта и из-за исключительной ситуации.

В своей деятельности WSK PZL-Świdnik, как единственная компания, известная Заказчику, проводит статические и усталостные испытания гражданских и военных вертолетных конструкций и располагает полной технической базой для их реализации. Места для испытаний на усталость, гидравлические цилиндры и оборудование для контроля хода испытаний, принадлежащих WSK PZL- Świdnik, необходимы для проведения испытаний на усталость вертолета Ми-24 в соответствии с Техническими условиями.

Знания персонала Подрядчика, связанные с выполнением испытаний на усталость вертолета, гарантируют надлежащую подготовку испытательного стенда и конструкции вертолета для выполнения предмета контракта. Неправильная подготовка и испытания могут привести к: разрушению конструкции в результате перегрузки до подтверждения ее долговечности, что позволяет продлить срок службы вертолета и недогрузку конструкции, и, таким образом, к переоценке определения ее прочности и прочности, что будет представлять серьезную угрозу безопасности полета всего вертолетного парка Ми-24 во время эксплуатации после продления технического обслуживания.

Согласно утвержденному графику Главного инженера ВВС от 26 июля 2019 года, который является правовой основой для финансирования исследований Министерством национальной обороны, представляется, что для того, чтобы уложиться в крайний срок для представления предварительных результатов испытаний на усталость, подготовка должна начаться Подрядчиком не позднее 1 октября 2019 года.

Анализ показывает, что единственной компанией, которая может правильно и своевременно выполнить предмет договора, является WSK PZL- Świdnik. Невыполнение сроков выборки представляет серьезную угрозу для задачи инспекции вооружения Модернизация вертолетов Ми-24, которая может привести к его отставке.

Эта информация может свидетельствовать о том, что министерство национальной обороны Польши очень серьезно рассматривает предложение о модернизации ударных вертолетов Ми-24Д/В,



используемых сухопутными войсками, которое было представлено на MSPO в этом году WZL-1 и ITWL в сотрудничестве с компаниями z Mesko, ZM Tarnów, WZE, WCBK-T и Rafael. Причина — еще одна задержка в процессе приобретения новых ударных вертолетов в рамках программы Крук. По предварительным оценкам, модернизированный Ми-24Д/В мог бы эксплуатироваться в течение следующих 7-10 лет, т. е. до ввода в эксплуатацию новых ударных вертолетов местного и западного производства.

AircargoNews.ru

Конвертопланы V-22 Osprey провели в воздухе 50 тыс. часов

Самолеты с поворотным винтом V-22 Osprey провели в воздухе более 50 тыс. часов. Об этом говорится в сообщении компании-разработчика летательного аппарата Boeing.

Разработкой конвертоплана с вертикальными взлетом и посадкой занимались компании Bell Textron и Boeing. Существует две версии аппарата - CV-22 для ВВС США и MV-22 для морской пехоты. Обе находятся на вооружении с 2007 года.

Аппарат оснащен двумя двигателями Rolls-Royce Allison T406/AE 1107C-Liberty, вырабатывающими 6 150 л.с. (4 590 кВт), обеспечивая крейсерскую скорость 275 узлов (509 км/час) и боевую дальность полета 1 627 км.

V-22 Osprey может одновременно перевозить 32 человека, 9 тыс. кг груза или наземное транспортное средство Growler. Он оснащен пулеметом M240, пулеметом M2 Browning или минипулеметом GAU-17.

Сейчас существующие аппараты проходят процесс модернизации для улучшения летных характеристик, отметили в Boeing.

Ранее Военно-морской флот США объявил о формировании эскадрильи Fleet Logistics - первого подразделения, целиком состоящего из конвертопланов CMV-22B.

[\(Хайтек\)](#)

Самая крупная выставка вертолетов открылась в Китае

В Китае, в городе Тяньцзинь, сегодня, 10 октября, начала работу крупнейшая выставка вертолетов China Helicopter Exposition. Заявки на участие в этом году подали 418 компаний почти из 20 стран мира, сообщает корреспондент tvbrics.com со ссылкой на ТАСС.

Ожидается, что более 100 экспонатов и натуральных образцов вертолетной техники увидят около 30 тысяч посетителей: специалистов и покупателей.

Среди экспонатов не только вертолеты, но и дроны. На 160 квадратных метрах выставки разместились всевозможные беспилотники, двигатели, авионика, авиасимуляторы, модели летательных аппаратов.



Покажут посетителям и новейшие наземные комплексы обслуживания техники. Стоит отметить, что многие из выставочных позиций будут продемонстрированы впервые.

Среди участников не только крупные производители вертолетов такие, как: «Вертолеты России», Airbus Helicopters, Bell Helicopter, Sikorsky, Leonardo и AVIC, но и мировые лидеры по производству двигателей, комплектующих и другого авиационного оборудования.

На стенде Ассоциации вертолетной индустрии, к примеру, представлены новинки вертолетной техники и авиационного оборудования, модификации моделей российских вертолетов, наиболее востребованные в странах Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. Кроме того, здесь предлагают услуги по обучению пилотов, а также рассказывают об эксплуатации и обслуживании отечественной вертолетной техники.

Не обойдется выставка и без самой зрелищной части мероприятия: демонстративных выступлений армейской авиации принимающей страны. Также пройдет целая серия конференций, воркшопов, B2B-встреч и переговоров.

Напомним, China Helicopter Exposition учреждена в 2011 году и проводится с регулярностью раз в два года. В организации выставки участвуют правительство Тяньцзиня и армейская авиация сухопутных войск НОАК. Выставка продлится до 13 октября включительно.

[\(TV BRICS\)](#)

«Вертолеты России» подписали соглашение о поставке вертолетов «Ансат» Китаю

"Вертолеты России" и компания Sino-Russian Helicopter Group подписали соглашение о поставке двух первых спасательных вертолетов "Ансат" китайской стороне, передаёт корреспондент РИА Новости с церемонии подписания соглашения, которая состоялась в рамках Пятой международной вертолетной выставки в китайском Тяньцзине.

"Вертолётёты России и Sino-Russian Helicopter Group 8 ноября 2018 года подписали соглашение о поставках 20 спасательных вертолетов "Ансат", в начале 2020 года российская сторона поставит Китаю два вертолета", - рассказали РИА Новости в компании Sino-Russian Helicopter после церемонии подписания.

Вертолеты будут использоваться Китайской ассоциацией медицины катастроф. Представитель ассоциации в России У Хаонань рассказал РИА Новости, что поставка вертолетов запланирована на первый-второй квартал следующего года.

"Мы заключили договор о поставке 20 вертолетов, поставку первых двух вертолетов ожидаем в следующем году. Мы планируем первый квартал, максимум - второй квартал", - рассказал У Хаонань.

Ранее гендиректор госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов говорил, что Россия поставит Китаю все 20 вертолетов "Ансат" по ранее заключенному договору до конца 2020 года.

[\(РИА Новости\)](#)

Россия поставила Нигерии шесть ударных вертолетов Ми-35М

Россия в рамках ранее заключенного контракта поставила Нигерии шесть ударных вертолетов Ми-35М, Абуджа ожидает поставки еще шести машин, заявил в интервью «РИА Новости» посол Нигерии в России Стив Дэвис Угба.



«У нас есть контракт на закупку двенадцати вертолетов Ми-35, шесть из которых уже поставлены. На вопрос, когда будут поставлены остальные шесть, лучше ответит наш министр обороны... Пока мы обсуждаем модальности того, чтобы обеспечить поставку», – сказал посол.

Он отметил, что в целом сотрудничеству Москвы и Абуджи в сфере ВТС во многом мешают антироссийские санкции.

«Санкции против России не помогают этому делу, как вы можете представить. Россия – надежный партнер, которая всегда выполняет свои обязательства. Мы обязательно договоримся о поставке оставшихся вертолетов Ми-35, а затем будем смотреть, что мы сможем сделать еще в рамках двустороннего ВТС», – цитирует «РИА Новости» посла Нигерии.

По его словам, «мы стараемся работать в рамках системы так, чтобы Россия ничего не потеряла, но чтобы и Нигерия не проиграла. График поставок будет обсуждаться. Список наших пожеланий довольно обширный. Мы продолжаем обсуждать с Россией эти вопросы. Но хочу подчеркнуть – без российской помощи, без российской техники борьба с террористами в моей стране будет сталкиваться с очень большими вызовами. Мы заинтересованы в том, чтобы это оборудование было закуплено и поставлено в срок», – отмечает агентство.

[\(ЦАМТО\)](#)



На выставке вертолетов в Китае показали целый флот новейших Z-20

Целый флот целиком разработанных в Китае вертолетов Zhi-20 (Z-20) осуществил демонстрационный пролет на проходящей в Тяньцзине выставке вертолетов, сообщает 10 октября агентство Синьхуа.

Многофункциональный вертолет Z-20 разработан государственной Авиационной промышленной корпорацией Китая (AVIC). Впервые он появился на публике в рамках масштабного парада по случаю Дня образования КНР 1 октября 2019 года.

Главный техник вертолетного подразделения AVIC Ли Линьхуа заявил, что Z-20 представляет из себя вертолет средней грузоподъемностью с парой разработанных в Китае двигателей. Он может работать в сложных метеорологических условиях и имеет хорошую адаптивность к возвышенностям.

Напомним, что пятая Китайская выставка вертолетов, совместно организованная муниципальными властями Тяньцзиня, корпорацией AVIC и Народно-освободительной армией Китая, пройдет с 10 по 13 октября в городе Тяньцзине.

[\(Regnum\)](#)

"Мотор Сич" должна быть сохранена и нужно разобраться, как решить вопрос с китайскими партнерами

Президент Украины Владимир Зеленский заявил, что завод "Мотор Сич" должен быть сохранен, несмотря на то, сколько акций предприятий останется в украинской собственности.

"Тут не приоритет в том, какая страна может быть партнером Украины в "Мотор Сичи". Наш приоритет, чтобы у нас осталось предприятие. Изучить, кто его хотел (я сейчас не о китайцах, они платили деньги) "распилить", стратегическое предприятие Украины. Мы это должны изучить и потом - как решать вопрос, с китайскими партнерами, потому что там очень сложная история. Там средства кредитные у людей, которые приобрели акции, и брали они их в государственном китайском банке", - сказал он во время пресс-марафона в четверг в Киеве.

Зеленский подчеркнул, что знает много деталей о ситуации вокруг "Мотор Сичи". "Там история начинается с того, что более 50% было на различных западных компаниях, большинство из них - оффшорные, которые приобрели другие люди. Насколько я знаю, граждане КНР, приобрели эти проценты", - рассказал он.

Зеленский отметил, что еще "очень много украинских чиновников, людей в правительстве лоббировали эту историю". "Более того, сейчас изучается вопрос Антимонопольным комитетом, были ли эти лица связаны между собой", - добавил он.

Кроме того, по словам президента, "китайские представители приобрели и в Украине часть акций".



Зеленский напомнил, что СНБО еще до его президентства вывел "Мотор Сич" из перечня стратегических предприятий Украины.

Президент указал, что "параллельно есть история, что на территории другой страны строился такой же похожий завод". "И ходили, опять-таки, слухи, что наш персонал с документами, часть людей, могут перевезти в другую страну", - добавил он.

Президент указал, что вместе с "Мотор Сичью" могли перейти документы "другого нашего конструкторского бюро", и подчеркнул, что в этом деле есть еще и вопрос нацбезопасности.

Зеленский подчеркнул, что АМКУ, гендиректор госконцерна "Укроборонпром" Айварас Абромавичус и правоохранительные органы изучают этот вопрос в целом.

[\(Интерфакс-Украина\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Фирма Volocopter готовит запуск аэротакси в Сингапуре

Немецкая компания Volocopter планирует провести первый публичный испытательный полет городского аэротакси в конце 2019 года в Сингапуре. Летательный аппарат VoloCity предназначен для использования на небольшие расстояния. Об этом 30 сентября передает агентство Associated Press.

Ожидается, что стоимость поездки при выходе воздушного такси на рынок будет сопоставима с поездкой на лимузине.

Ряд компаний пытаются вывести аэротакси на массовый рынок, но отсутствие регулирования перемещения аппаратов и инфраструктуры, а также проблемы безопасности пока создают серьезные трудности в реализации проекта.

Компания Volocopter планирует открыть в Сингапуре первые коммерческие маршруты беспилотных такси, напоминающих небольшой вертолет с 18 роторами, через два-три года.

"Для коммерческих маршрутов у нас есть два профиля клиентов... - бизнес-клиенты... или туристы", - сказал представитель компании Александр Зосель.

[\(REGNUM\)](#)

Путин подписал закон об отмене НДС при ввозе в Россию гражданских воздушных судов

Президент России Владимир Путин подписал закон о мерах стимулирования развития гражданской авиации. Документ, опубликованный в воскресенье на официальном интернет-портале правовой информации, предусматривает в том числе освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) при ввозе на территорию России воздушных судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре судов.



Под освобождение от НДС также попадают авиационные двигатели, запчасти и комплектующие для гражданских воздушных судов, печатные издания, опытные образцы и их части, необходимые для разработки, создания и испытания гражданских воздушных судов и авиационных двигателей. Однако условием для применения этой льготы является регистрация гражданских воздушных судов в госреестре.

Неисполнение этого требования по истечении 90 календарных дней с момента ввоза судна в РФ влечет восстановление обязанности уплатить НДС, исчисленный при таможенном декларировании или реализации.

Гражданские воздушные суда, зарегистрированные в госреестре иностранного государства, освобождаются от уплаты НДС при условии представления в таможенный орган копии свидетельства о его регистрации в реестре в соответствии с международным договором РФ, но этот режим будет применяться до 1 января 2023 года. Также уточняются условия применения налоговых льгот для международных компаний, имеющих особый статус в рамках закона о специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края.

[\(ТАСС\)](#)

На исследования авиапромышленности выделяют десятки миллионов рублей

Минпромторг планирует потратить на исследование по созданию конкурентной на мировом рынке отечественной авиации 117 миллионов рублей. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте портала "Будущее России. Национальные проекты". Планируется, что эту работу поручат одному из подведомственных предприятий министерства.

Ожидается, что к 2025 году доля отечественных поставщиков на рынке мировой авиации должна возрасти до 3,6 процента. Исследования, в частности, коснутся оптимизации мощностей, развития специализации предприятий, цифровизации и обеспечения оптимальной загрузки.

Развитие авиации вписывается в рамки национального проекта "Международная кооперация и экспорт", который рассчитан до 2024 года. Его реализация предполагает увеличение доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП до 20 процентов. Кроме того, ожидается рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров к 2024 году до 250 миллиардов долларов.

[\(Lenta.Ru\)](#)

Подготовлен законопроект об отмене требования сертифицировать иностранную авиатехнику в РФ

Минтранс РФ подготовил проект изменений в Воздушный кодекс, который отменяет требование сертифицировать авиационную технику по федеральным правилам (ФАП), если она произведена и зарегистрирована за рубежом. Законопроект размещен на портале regulation.gov.ru.



Действующая редакция закона "вполне жестко регламентирует обязательность сертификации авиационной техники иностранного производства в соответствии с ФАП РФ", указано в сопроводительных материалах. Но "такие жесткие нормы не являются обязательными в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. и не отвечают общей тенденции к снижению издержек в международной гражданской авиации".

Согласно положениям статьи 83-bis к Чикагской конвенции за поддержание летной годности и сертификацию изменений в конструкции воздушных судов отвечает страна регистрации.

В случае принятия закона он может вступить в силу в феврале 2020 года.

В мае замруководителя Росавиации Алексей Новгородов потребовал от территориальных органов при проверках авиакомпаний классифицировать изменения типовой конструкции воздушных судов, не имеющие отдельного одобрительного документа ведомства, как несоответствие. Речь шла о судах, зарегистрированных на Бермудах, - они составляют более 90% парка российских авиакомпаний. По данным "Интерфакса", из-за дополнительных требований Росавиации с проблемами в эксплуатации самолетов столкнулись несколько крупных перевозчиков, в том числе входящая в "Аэрофлот" "Россия" и чартерная Nordwind. Отмены этих требований добивалась Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

[\(Финмаркет\)](#)

Минпромторг повторно выбрал разработчика самолета на замену Ан-2

Легкий многоцелевой самолет на замену Ан-2 "кукурузник" будет создавать компания "Байкал-Инжиниринг", следует из документации, размещенной на портале госзакупок.

Ранее на портале был размещен протокол подведения итогов открытого конкурса, в котором был определен победитель - "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА). Позднее результаты конкурса отменили.

"Конкурсная комиссия приняла решение признать победителем открытого конкурса в электронной форме, который предложил лучшие условия исполнения контракта на основе критериев, указанных в конкурсной документации, и заявке на участие в открытом конкурсе в электронной форме... ООО "Байкал-Инжиниринг", - говорится в документе.

Отмечается, что УЗГА так же может выполнить данную работу в случае, если победитель данного конкурса уклонится от исполнения контракта.

В августе в пресс-службе ведомства агентству анонсировали создание нового регионального самолета вместимостью 9-14 человек вместо "Кукурузника". Изначально планировалось, что Ан-2 заменит одномоторный самолет ТВС-2ДТС "Байкал", разработанный Сибирским НИИ авиации на базе "Кукурузника". Его серийное производство предполагалось начать в 2021 году на Улан-Удэнском авиазаводе.



Однако в Минпромторге заявили, что ТВС-2ДТС – это экспериментальный образец воздушного судна, созданный для отработки новых технологий, и с учетом полученного научно-технического задела в рамках работы ЛМС (легкий многоцелевой самолет) создается новый серийный самолет.

В ходе МАКС-2019 главный конструктор УЗГА по самолетостроению Вадим Демин в интервью официальному изданию авиасалона ShowObserver сообщил, что завод предлагает разработать девятиместный моноплан на замену Ан-2. По его словам, самолет будет иметь максимальную взлетную массу 4,8 тысячи килограммов, что в 1,5 раза меньше, чем у ТВС-2ДТС (7,4 тысячи килограммов). Это соответствует нормам АП-23, которые устанавливают ограничения по весу для легких одномоторных самолетов в 5,7 тысячи килограммов.

Позднее управляющий директор Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых сообщил в интервью РИА Новости, что облик самолета, который будут производить в России на замену Ан-2, определят в сентябре. Он отметил, что после подведения итогов конкурса завод начнет организацию производства новой машины и в состоянии выполнить любой заказ.

Ан-2 ("Аннушка", "Кукурузник") — советский легкий многоцелевой самолет. Из-за простоты в эксплуатации, неприхотливости и возможности работы на небольших грунтовых аэродромах широко эксплуатировался на местных воздушных линиях для перевозки пассажиров и грузов, в частности в отдаленные села, а также для различных хозяйственных работ.

С чего все началось

В августе Минпромторг разместил на портале госзакупок заявку на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию легкого самолета. Согласно материалам закупки, на разработку планируется потратить более 1,2 миллиарда рублей.

Необходимость создания такого самолета, по мнению ведомства, вызвана значительным сокращением парка воздушных судов типа Ан-2, которые в основном обеспечивают внутрирегиональное авиасообщение. По данным Минпромторга, в 15 регионах авиация - главная составляющая транспортной системы, а более 28 тысяч населенных пунктов не имеют наземного сообщения.

В техническом задании, приведенном в документации, говорится, что аванпроект самолета разработан. "На основании представленных материалов аванпроекта для проектирования и разработки перспективного легкого многоцелевого самолета для серийного производства и эксплуатации на местных воздушных линиях рекомендуется самолет стандартной аэродинамической схемы и пассажироместимостью 9-14 человек", - говорится в документе.

Также отмечается, что перспективное воздушное судно будет соответствовать современным требованиям рынка и создано на основе передовых перспективных научно-технических решений и авиационных технологий.



Согласно материалам закупки, до декабря планируется создать чертеж общего вида самолета и эскизно-техническую проектную документацию, провести расчеты на статическую прочность, а также сформировать рабочую конструкторскую документацию на планер, его системы и силовую установку. Комплект конструкторской документации на опытный образец планируется создать до сентября 2020 года, а к декабрю – сам опытный образец самолета для статических испытаний.

[\(РИА Новости\)](#)

В Госдуму внесли проект о трудовых договорах с пилотами-иностранцами

Правительство России внесло в Госдуму законопроект о трудовом договоре с иностранцами для замещения должности командира гражданского самолета, следует из электронной базы данных ГД.

Согласно действующему законодательству, трудовой договор с иностранцем для замещения должности командира гражданского воздушного судна может быть заключен в течение пяти лет со дня вступления в силу соответствующего федерального закона. По данным кабмина, результаты реализации закона показывают отсутствие критической зависимости российских авиаперевозчиков от необходимости привлечения иностранных граждан, поскольку "текущие потребности авиакомпаний в командирах воздушных судов удовлетворяются в основном за счет российских граждан".

Вместе с тем, отмечается в документе, авиакомпании заявляют об увеличении потребности в специалистах летного состава, обусловленное ростом объемов авиаперевозок, увеличением парка воздушных судов, списанием по различным причинам действующих пилотов и необходимостью восполнения их штатной численности. Так, по информации ПАО "Аэрофлот", потребность отрасли составляет 900 пилотов в год и имеет тенденцию к увеличению.

"В связи с истечением в 2019 году пятилетнего срока, в течение которого может заключаться трудовой договор с иностранным гражданином для замещения должности командира гражданского воздушного судна, разработан проект федерального закона..., предусматривающий увеличение указанного срока до десяти лет со дня вступления в силу закона, что позволит не допустить возможное возникновение дефицита командиров воздушных судов в период до июля 2024 года", - говорится в документе.

Сообщается, что с учетом итогов работы по заключению трудовых договоров с иностранными гражданами Минтрансом России разрабатывается проект постановления правительства, предусматривающий уменьшение в предстоящем пятилетнем периоде количества установленных постановлением квот для замещения должности командира воздушного судна до 500.

"В дальнейшем потребности отечественных авиакомпаний в летном составе будут полностью удовлетворяться за счет подготовки российских специалистов на базе авиационных учебных центров в рамках среднего профессионального образования", - указывается в пояснительной записке.

[\(РИА Новости\)](#)

XXIII Международная выставка средств обеспечения безопасности государства «INTERPOLITEX - 2019»



В период с 22 по 25 октября 2019 года в Москве на территории главной выставочной площадки России - ВДНХ в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 октября 2017 года № 2403-р пройдет XXIII Международная выставка средств обеспечения безопасности государства «INTERPOLITEX - 2019».

Организаторы - МВД России, ФСБ России, Федеральная служба войск национальной гвардии Российской Федерации.

Экспозиция Международной выставки средств обеспечения безопасности государства "ИНТЕРПОЛИТЕХ" разместится на площади 25 500 кв.м. в трех экспозиционных залах павильона №75 на ВДНХ и представляет собой выверенное сочетание взаимосвязанных выставок и специализированных тематических экспозиций, взаимодополняющих друг друга:

[\(INTERPOLITEX - 2019\)](#)

«Ростех» рисует авиалинии: Госкорпорация ищет пути развития авиапрома

“Ъ” выяснил, какие варианты развития Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) обсуждает «Ростех». Все они включают госсубсидии на 350 млрд руб. для погашения безнадежных долгов. Среди других мер — сокращение производственных площадей, штата и конструкторских бюро, внедрение системы постпродажного обслуживания военных самолетов. Одной из самых неоднозначных идей выглядит создание на базе государственной лизинговой ГТЛК авиакомпании только с SSJ 100 и MC-21. По информации “Ъ”, многие, в том числе министр транспорта Евгений Дитрих, оценивают это предложение скептически. Эксперты разделяют их сомнения.

По информации “Ъ”, «Ростех», который к весне 2020 года должен завершить полуторагодовой этап поглощения ОАК, подготовил для рассмотрения правительством три варианта развития корпорации. Все они в качестве первоочередной меры подразумевают получение из бюджета 350 млрд руб., которые должны закрыть безнадежные долги: 182 млрд руб. убытков прошлых лет, 63 млрд руб. непокрытых инвестиций в НИОКР, 59 млрд руб. невыполненных обязательств заказчиков и 46 млрд руб. — облигации ОАК, выпущенные для покрытия дефицита в 2011 году.

По данным “Ъ”, общий банковский долг ОАК по состоянию на август составлял 509 млрд руб. В случае получения субсидии он сократится до 159 млрд руб., из которых 89 млрд руб. затем также потребуются реструктурировать.

Первый вариант развития авиапрома кроме выделения бюджетных средств предполагает очистку балансов предприятий от непрофильных активов, оптимизацию земельных участков и неиспользуемых производственных площадей, приведение складских запасов в соответствие с производственной программой. Эти меры, считают в «Ростехе», улучшат финансовое состояние ОАК, но не решат проблемы в корне из-за «недостаточной загрузки и избыточной численности персонала», и через несколько лет авиапрому вновь потребуется господдержка.



Второй вариант предполагает сокращение числа предприятий конечной сборки и агрегатных заводов, а также значительной доли персонала (в 2018 году на оплату труда пришлось около 60% расходов ОАК, или 89,4 млрд руб.). Эти меры позволят без увеличения объемов заказов достичь безубыточности путем резкого сокращения масштабов отрасли.

В госкорпорации считают нужным снизить число низких переделов на авиазаводах, сократив их мощности и персонал, аналогичные меры предлагаются для конструкторских бюро с устранением дублирования разработок.

В третьем варианте «Ростех» помимо оптимизации рассчитывает на массированную господдержку спроса на российские самолеты. Так, предлагается создать авиакомпанию на базе Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), которая бы эксплуатировала только SSJ 100 и MC-21 и обслуживала региональные перевозки. От государства потребуется также субсидирование процентных ставок по кредитам и лизингу.

В военном сегменте госкорпорация хочет работать с Минобороны по схеме «трейд-ин», когда министерство сдает старый самолет ОАК, получает взамен новый, а старую машину модернизируют для продажи на внешнем рынке по сниженной цене. По оценке «Ростеха», этот сценарий позволит сделать отрасль вновь прибыльной и «вернуть позиции одного из крупнейших мировых производителей авиатехники».

- Мы понимаем, что помощь государства обязывает нас вносить существенные изменения в операционную деятельность ОАК и, возможно, повлечет реформирование авиастроения в целом, - Анатолий Сердюков, индустриальный директор авиакластера «Ростеха», 5 сентября

В самом «Ростехе» утверждают, что сейчас не рассматривают ни один из указанных сценариев как приоритетный. «С учетом реального экономического положения ОАК мы направили в ведомства максимально объективную картину и набор конкретных предложений. Отметим, что это не готовые решения, а именно сценарии», — пояснили в «Ростехе».

Там указывают на низкую производительность труда в ОАК, которая в семь-десять раз ниже, чем у мировых конкурентов в лице американской Boeing и европейской Airbus. В ОАК заверили, что уже работают над повышением эффективности бизнеса, в том числе оптимизацией загрузки производственных мощностей и сокращением административно-управленческих издержек.

Создание авиакомпании на базе ГТЛК в «Ростехе» называют одной из мер, которая может рассматриваться только в контексте всего комплекса действий».

В Минфине “Ъ” переадресовали в Минтранс. Источник “Ъ”, знакомый с обсуждением предложений «Ростеха» в правительстве, отмечает, что министр транспорта Евгений Дитрих оценивает проект негативно. В Минтрансе подтвердили, что считают целесообразность проекта авиакомпании неочевидной. «Основной вид деятельности ГТЛК — предоставление в лизинг транспортных средств (воздушных, железнодорожных, морских, автомобильных)», — подчеркнули в министерстве. В



секретариате профильного вице-премьера Максима Акимово говорят, что знают об идее «Ростеха», но «на сегодня она не имеет финансово-экономической проработки».

Однако авиакомпания необходима для продолжения проекта SSJ 100 в принципе, считает один из источников “Ъ”. По словам другого собеседника “Ъ”, рассматривался также вариант создания при ГТЛК кэптивной компании, которая бы отдавала самолеты одному из крупных перевозчиков по схеме мокрого лизинга (с экипажем и сопутствующим техобслуживанием).

Руководитель управления машиностроения, транспорта, материалов «ВТБ Капитала» Елена Сахнова отмечает, что в мировой практике сложно найти примеры совмещения одной компанией авиаперевозок и лизинга воздушных судов, поскольку «велика вероятность конфликта интересов». Кроме того, добавляет госпожа Сахнова, у ГТЛК нет экспертов в организации воздушных перевозок, а их привлечение потребует больших ресурсов. Между тем коммерческая перспектива компании с парком только российского производства, по ее мнению, «не просматривается» из-за низкого налета часов российскими судами.

[\(Коммерсантъ\)](#)

МАКС-2019: на новой высоте

XIV Международный авиационно-космический салон в 2019 году вызвал рекордно высокий интерес со стороны профессионалов и любителей авиации. Общее число посетителей мероприятия 578 тыс. 810 участников и гостей, в том числе 143 тыс. 540 специалистов.

МАКС-2019 начал свою работу во вторник, 27 августа. Президент Российской Федерации Владимир Путин и Президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган выступили с приветствиями на торжественной церемонии открытия, осмотрели экспозиции участников авиасалона и ознакомились с образцами авиационной техники: новейшим российским истребителем Су-57, истребителем Су-35, средним вертолетом Ка-62, тяжелым вертолетом Ми-38, самолетом-амфибией Бе-200.

«Мы глубоко ценим международное внимание к российскому авиасалону, видим в этом признание высокого интеллектуального, научно-технического и экспортного потенциала нашей страны, её уникальных традиций самолетостроения, которые позволяют России оставаться в числе мировых флагманов авиакосмической отрасли», – подчеркнул Владимир Путин в своём выступлении.

В свою очередь Реджеп Эрдоган заявил: «Сотрудничество с Россией придаст импульс новому развитию событий – как в авиационной сфере, так и в сфере космических технологий».

МАКС-2019, подтверждая этот высокий статус среди крупнейших и наиболее престижных аэрокосмических выставок мира, собрал 827 экспонентов из 33 стран, включая 184 зарубежных компаний.

Впервые в истории выставка проводится при партнерском участии Китайской Народной Республики. В специально возведенном павильоне площадью 3 тыс. кв.м. разместились экспозиции крупнейших аэрокосмических компаний КНР. Также сформировано девять национальных павильонов.



Лидеры российской авиационной и космической отраслей, крупнейшие мировые производители представили свою продукцию на площади 26,5 тыс. кв.м. в павильонах и на 45 тыс. кв.м. открытых площадок и статических стоянок.

Ключевым событием МАКС-2019 стала мировая премьера среднемагистрального пассажирского самолёта МС-21-300. Два самолёта, в том числе третий летный образец, на котором установлен пассажирский салон, показаны на статической стоянке. Ещё один самолёт принял участие в летной программе.

Макет перспективного российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929 впервые показан в России. Макет включает кабину экипажа, фрагменты салонов первого, бизнес- и экономического классов, служебные помещения.

Четвёрка истребителей пятого поколения Су-57 приняла участие в демонстрационных полетах. Впервые экспортный вариант Су-57Э показан и на статической стоянке. Конвертируемый самолет-заправщик Ил-78М-90А также демонстрируется в первый раз.

Холдинг «Вертолеты России» представил ряд новинок, в том числе впервые был показан в полете средний многоцелевой вертолет Ка-62, в первый раз в выставке принял участие первый серийный образец Ми-38 с салоном повышенной комфортности. Вертолет «Ансат» демонстрировался с салоном Vit, разработанным в партнерстве с институтом НАМИ – создателем лимузинов Augus.

На статической стоянке показаны перспективный тяжелый беспилотник «Орион-2» и экспортный БПЛА «Орион-Э».

Иностранные авиапроизводители представили ряд самолетов, ранее не демонстрировавшийся в России. Среди них ближнемагистральный лайнер Embraer E-195E2 в окраске Tech Lion, бизнес-джет Pilatus PC-24, способный базироваться на грунтовых аэродромах и лёгкий самолёт Piter M500. Широкофюзеляжный самолет Airbus A350-900 уже участвовал в салонах МАКС, однако в 2019 году показаны элементы решения Airbus Connected Experience.

Глава Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров отметил возросший масштаб МАКС-2019 в сравнении с предыдущим салоном.

«Авиационная промышленность России за минувшие два года продемонстрировала существенный прогресс в реализации амбициозных программ в гражданском и военном сегментах. Грядущий салон достойно представил успехи. Этим обусловлен и рост интереса к МАКСу: больше стран-участников, больше зарегистрированных специалистов и выше динамика продаж билетов», — сказал глава Минпромторга России.

По традиции МАКС стал местом заключения контрактов и соглашений на поставку авиационной техники, документов, закладывающих фундамент дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.



Стоимость подписанных в дни работы салона контрактов и соглашений превысила 250 млрд рублей, деловой потенциал мероприятия оценивается в 559 млрд рублей.

Крупнейшие сделки заключены на самолеты MC-21 и Superjet 100, вертолеты Ми-8АМТ и «Ансат». Соглашения о сотрудничестве с крупнейшими российскими авиапроизводителями подписал «Новикомбанк» – генеральный финансовый партнер салона.

Прошло 256 встреч, деловой потенциал которых, согласно результатам опроса экспонентов, составил более 8 млрд рублей. Всего на авиасалоне прошло более 3000 деловых встреч в специальных форматах.

Суммарный деловой потенциал МАКС-2019 оценивается в 400 млрд рублей, не считая переговоров, проведенных по линии военно-технического сотрудничества. Последние, по заявлениям спецэкспортера «Рособоронэкспорт», исчисляются миллиардами долларов.

Впервые в рамках МАКС организован раздел Future Hub / «Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи». На его площадке состоялось более 40 событий, участниками которых стали свыше 2500 человек.

В ходе МАКС-2019 своё мастерство представили авиационные группы высшего пилотажа Воздушно-космических сил Российской Федерации «Русские Витязи», «Соколы России» и «Стрижи». Впервые представлена программа «Воздушный бой с элементами сверхманевренности», выполняемая двумя истребителями Су-30СМ Морской авиации ВМФ России. С насыщенными программами выступили пилотажные группы «Русь», «Первый полет», «Колибри» и гости из Прибалтики – группы Baltic Bees Jet Team и ANBO.

Новинкой МАКС-2019 стало проведение соревнований по высшему пилотажу на одномоторных поршневых самолётах. Лучшие российские спортсмены, отобранные в ходе состоявшегося в июле отборочного тура, сразились за приз «Кубка МАКС-2019». Победу в состязании одержал золотой призёр Чемпионата Европы 2019 года Дмитрий Самохвалов.

В лётной программе приняли участие 81 летательный аппарат, включая 39 самолётов в составе восьми пилотажных групп. На статической стоянке МАКС-2019 было представлено 133 летательных аппарата. С учётом того, что часть самолётов и вертолётов демонстрировалась и на статической стоянке, и в лётном показе, общее количество представленных воздушных судов достигло 202.

Учитывая высокий интерес общества к авиации, организаторами МАКС-2019 проведена аккредитация для работы на салоне 3100 сотрудников СМИ и независимых журналистов из 594 российских и 238 зарубежных СМИ, включая 103 российских и зарубежных телеканала.

Для комфортной доставки участников и гостей мероприятия компанией ГУП МО «Мострансавто» было организовано движение автобусов большой вместимости. В дни массового посещения по маршрутам курсировало 84 автобуса, в том числе 45 – на линии, связавшей платформу «Отдых» с выставочным комплексом. Железнодорожное сообщение в публичные дни работало в режиме пиковых нагрузок.



Были назначены дополнительные электропоезда. Для гостей, организованы парковки на 8 тыс. машино-мест, а также бесплатная перехватывающая парковка в «Быково» до 12 тыс. автомобилей.

Впервые в 2019 году добраться на МАКС можно было на вертолетном такси. Компания HeliExpress за шесть дней перевезла на выставку и обратно 150 человек. В проведении мероприятий МАКС-2019 существенную помощь оказали 300 волонтеров.

[\(Минпромторг России\)](#)

В Самаре обсудили правовые аспекты развития российского двигателестроения

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) провела первую стратегическую сессию, посвященную правовым аспектам развития российского двигателестроения. Об этом сообщили в пресс-службе корпорации.

Встреча прошла в Самаре на базе ПАО "Кузнецов". В ней приняли участие более 30 сотрудников холдинга из 15 предприятий контура управления корпорации, их филиалов, а также представители других организаций.

Основные вопросы сессии были посвящены итогам деятельности подразделений корпорации в период эксплуатации новой системы финансово-закупочной деятельности и созданию электронного каталога единых типовых форм договоров.

Объединенная двигателестроительная корпорация - интегрированная структура, специализирующаяся на разработке, серийном изготовлении и сервисном обслуживании двигателей для военной и гражданской авиации, космических программ и военно-морского флота, а также нефтегазовой промышленности и энергетики. Входит в госкорпорацию "Ростех".

[\(REGNUM\)](#)

Производство боевых самолетов в Новосибирске может прекратиться

Самый крупный контракт на поставку нестратегических боевых самолетов – контракт 2012 г. на 92 фронтовых бомбардировщика Су-34 на сумму около 100 млрд руб. практически завершен. Новый же контракт будет таков, что сборку самолетов придется перенести из Новосибирска на завод в Комсомольске-на-Амуре, говорит источник, близкий к Минобороны.

На днях сформирована вторая эскадрилья Су-34 в составе 2-го гвардейского смешанного авиаполка 21-й смешанной авиадивизии 14-й армии ВВС и ПВО Центрального военного округа, дислоцированного на аэродроме Шагол (Челябинск). Три Су-34 прибыли туда 2 октября, сообщил телеканал «Звезда». Теперь в Шаголе находятся 24 Су-34, их поставки в полк завершены, подтверждает человек, близкий к Минобороны. Всего Новосибирский авиазавод (НАЗ; филиал АФК «Сухой»; входит в ОАК) построил для Минобороны 132 Су-34, ими вооружены четыре полка. Контракты обеспечили НАЗу загрузку на десятилетие, говорит топ-менеджер одного из авиастроительных предприятий: несмотря на низкую рентабельность (порядка 3–5%), завод мог ежегодно передавать военным 14–16 бомбардировщиков. Но им осталось передать всего четыре



машины, и сейчас встал вопрос о том, сколько машин готовы законтрактовать военные в рамках госпрограммы вооружения на 2018–2027 гг.

По словам источника, близкого к Минобороны, подписание нового контракта на Су-34 может состояться в конце 2019 – начале 2020 г. Военные готовы приобрести 48 машин, утверждает человек в авиапромышленности, но это значит, что производство упадет до шести единиц в год: «Дискуссия идет о том, стоит ли содержать производство полного цикла в Новосибирске или же логичнее перевести сборку на основную площадку «Сухого» – завод в Комсомольске-на-Амуре». При таком решении в Новосибирске останется агрегатное производство, считает собеседник. На НАЗе уже собирают элементы конструкции для пассажирского лайнера Sukhoi SuperJet, стратегического бомбардировщика Ту-160, а в будущем возможна сборка больших беспилотников «Охотник». В Минобороны на запрос «Ведомостей» не ответили.

ОАК стоит перед тяжелым выбором: с экономической точки зрения надо закрыть примерно половину авиазаводов, но по социально-политическим причинам этому будут препятствовать местные власти и Кремль, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Но лучше их закрыть сейчас, по возможности перепрофилировав на производство авиаагрегатов, чем потратить впустую очередные субсидии, считает эксперт.

Сегодня доля загрузки завода в рамках межзаводской кооперации – уже более 40% от общего производства, говорит представитель ОАК. Она будет расти, на сегодня нет никаких решений об изменении производственной модели предприятия. «С учетом ожидаемого уменьшения гособоронзаказа идет проработка различных вариантов развития индустриальной модели ОАК в целом и места каждого предприятия в этой модели, включая НАЗ», – отмечает собеседник.

[\(Ведомости\)](#)

Единственная стратегия выживания на рынке - повышение эффективности

Челябинское объединение "Радиотехнические системы" за полтора десятка лет прошло путь от маленькой компании, собравшей энтузиастов, горевших идеей создать аэронавигационное оборудование нового поколения, до многопрофильного холдинга, поставляющего продукцию в Россию, страны ближнего зарубежья и даже в Южную Америку. Что представляет собой мировой рынок средств радиотехнического обеспечения полётов, каков рецепт успеха и в чём суть инновационного процесса "АвиаПорту" рассказал генеральный директор НПО "РТС" Александр Долматов.

- Рынок аэронавигационного оборудования нечасто является поставщиком новостей о технологических инновациях, ещё реже появляются сообщения о трансформации бизнеса работающих на нём компаний. Каковы основные тенденции этого сегмента в России и в мире?

- Когда мы пользуемся воздушным транспортом, мы обращаем внимание на аэропорт вылета и прибытия, на воздушное судно, сервис на борту. Но в системе гражданской авиации, помимо авиакомпаний и аэропортов, существует третий оператор, невидимый для многих, но очень важный - провайдер аэронавигационных услуг. Благодаря ему воздушные суда могут безопасно использовать



воздушное пространство, совершать взлёты и посадки в любых погодных условиях, днём и ночью. В свою очередь, аэронавигация невозможна без радиотехнического обеспечения полётов.

Мировой и российский рынки авиационных перевозок в настоящее время переживают бурный рост. Население планеты растёт, между многими регионами укрепляются торговые связи, растёт туризм. Это приводит к тому, что ежегодно в мире вводятся новые аэропортовые комплексы. Кроме того, срок службы аэронавигационного оборудования в среднем составляет 15 лет, после чего оно, как правило, заменяется. Таким образом, ёмкость мирового рынка достаточно велика. Но сам по себе рынок весьма специфичен, и игроков на мировой арене можно посчитать буквально по пальцам двух рук.

- В чём заключается специфика рынка?

- Специфика заключается в двух вещах. Первая - жёсткие требования, предъявляемые к оборудованию. Всё строго регламентировано, определено национальными и международными стандартами. Вторая - очень высокая ответственность за безопасность полётов, что увеличивает издержки при создании оборудования. В современном мире с быстроразвивающимися технологиями необходимо применять новые подходы в конструировании, новую компонентную базу, внедрять инновации, иначе удержаться на рынке практически невозможно. Но, в то же время, попытки внедрить что-то новое тормозятся требованиями по безопасности. Поэтому конкурентное преимущество того или иного игрока заключается в балансе между применением новаций и обеспечением строгих требований по безопасности.

- О каких инновациях идёт речь?

- Жёсткие требования и стандарты, которые регламентируют требования к оборудованию, непререкаемы, они выработаны десятилетиями. Поэтому инновации - это не создание нового продукта как такового. Рабочие характеристики заданы - радиомаяк не может работать на какой-то другой частоте, более привлекательной для конструктора. Инновации в нашей сфере - создание продукта со стандартными рабочими и новыми потребительскими характеристиками. Мы должны повышать надёжность, снижать энергопотребление, упрощать обслуживание. Это даёт возможность заказчику эксплуатировать наши изделия с меньшими затратами. Кроме того, мы сокращаем себестоимость производства своих изделий.

Принципиальная особенность, которая была заложена при проектировании нашего флагманского изделия - системы посадки ILS 734, - высокая степень унификации узлов. Фактически наши маяки отличаются только радиочастотозависимыми узлами. К примеру, процессор управления можно без дополнительных настроек переставить в другой радиомаяк, и он сохранит свою работоспособность. Это позволяет уменьшить номенклатуру производимых узлов, упростить процесс регулировки узлов и настройки оборудования в целом. Именно это позволяет нам производить большее количество изделий с меньшими трудозатратами, а для потребителя такая унификация означает меньший объём запасных частей и простое обслуживание, что позволяет снизить издержки при эксплуатации наших изделий.



Другое ключевое преимущество, которого удалось добиться нашим разработчикам, связано с радикальным улучшением массогабаритных характеристик относительно предыдущего поколения навигационного оборудования. Если раньше радиомаяк состоял из сотен узлов, которые занимали несколько стандартных 19-дюймовых шкафов, то сейчас глоссидный радиомаяк состоит всего из пяти узлов, которые занимают не более 15% объема одного шкафа. И это - сдвоенный комплект. В итоге нам для производства данного изделия уже не требуются огромные площади. Раньше такие системы собирали большие заводы с тысячами сотрудников. Мы способны производить тот же объем продукции силами буквально нескольких десятков человек на относительно небольшой площадке.

Чтобы создать передовой продукт, мы обязаны использовать последние достижения в сфере элементной базы и технологий производства. И 10 лет назад, и теперь мы, создавая новые продукты, закладываем в основу не те компоненты, которые давно привыкли использовать, а самые современные. Это позволяет получить принципиально новые свойства, о которых я говорил, - массогабаритные характеристики, унификацию. В этом - залог успеха.

Но я бы хотел дополнить, что наш рынок - не товара, а сервиса. С покупателями мы говорим не только и не столько о технических характеристиках производимого продукта, сколько о способности решить задачи, проблемы, стоящие перед заказчиком. Это сроки реализации проекта, его стоимость, особенности, связанные с конфигурацией аэродрома.

Когда на глобальном рынке работает не так уж много компаний, возникает ситуация, что любая ошибка, техническая или сервисная, может обернуться потерями не только во взаимоотношениях с конкретным заказчиком или в одной стране. В нашем тесном мире информация разносится очень быстро, и недоработки в одном месте совершенно точно отражаются и на других рынках. Поэтому, как и в целом в авиации, права на ошибку нет. И в этих условиях находятся все производители.

- Что, в вашем понимании, означает решить проблемы заказчиков?

- Сложность проектов растёт, они всё больше становятся комплексными. Иногда надо обеспечить посадку самолётов в регионах со сложным рельефом, в горной местности, на островах. Существуют нюансы, связанные с нахождением зданий в зоне излучения сигнала. Эти факторы нужно учитывать при проектировании, строительстве, при пуско-наладочных работах. Когда всё это выполняет один исполнитель, коммуникация с заказчиком упрощается, сроки сокращаются. Поэтому мы пришли к тому, чтобы выполнять проекты "под ключ". Создали несколько обособленных подразделений, которые занимаются проектированием и строительством, сервисными услугами, ремонтом и обслуживанием всего оборудования, которое присутствует на аэродроме. В нашем портфолио есть очень сложные работы, связанные с восстановлением работоспособности оборудования, произведённого другими компаниями. Какие-то системы, произведённые ещё в советское время, местами продолжают оставаться в эксплуатации, хотя серийные заводы, которые делали эти системы или их элементы, порой уже не работают. Наши специалисты способны разобраться в принципах работы оборудования, найти неисправность и довести изделие до работоспособного состояния.

- Новые направления существенно увеличили бизнес компании?



- Компании больше 15 лет, но многие наши специалисты работают в отрасли уже по несколько десятков лет. Поэтому накопленные знания и навыки значительны. Это позволило нам в 2010 году разработать и создать систему посадки ILS 734. Затем наступил этап освоения производства, продвижения продукции на рынок. Сейчас мы переживаем этап бурного роста. 10 лет назад наша команда насчитывала 25-30 человек, а только за предыдущие два года мы увеличили численность с 46 человек до 100. Ежегодно объём выручки увеличивается на 20-30%. За всю 15-летнюю историю у нас не было ни одного года с показателями хуже, чем в предыдущем.

Что касается новых направлений, то отчасти они связаны с необходимостью предоставить клиенту полный спектр услуг. А иногда мы коммерциализируем наработанные компетенции. К примеру, оказание метрологических услуг. Мы имеем полностью оснащённую метрологическую лабораторию, аккредитованную по всем стандартам Российской Федерации, и оказываем услуги по проверке оборудования широкому спектру потребителей.

Ещё один пример - наша инновационная компания "Курсир", занимающаяся перспективными разработками. Когда мы в своё время создали систему посадки ILS 734, встал вопрос о разработке поверочного оборудования для измерения её параметров. Это оборудование получилось малогабаритным, лёгким, что позволяло, в отличие от аналогов, переносить его в любую точку аэродрома, делать замеры радиосигнала не только в непосредственной близости от антенн, но и на удалении. Сейчас в мире бурно развивается новая отрасль, связанная с беспилотными авиационными системами. И к нам пришла идея, а что если наше контрольно-поверочное оборудование поставить на беспилотник и производить замеры параметров оборудования не на земле, а в любой точке пространства?

В перспективе это поможет удешевить проведение обязательных лётных проверок оборудования. Любое средство радиотехнического обеспечения полётов, в соответствии с регламентом, подвергается независимой проверке с помощью самолёта-лаборатории. Применение беспилотных автоматизированных комплексов позволит быстрее выявлять возможные отклонения в работе оборудования и, тем самым, увеличить безопасность полётов. Мы создали опытный образец мобильного радиоизмерительного комплекса, провели его испытания, которые подтвердили правильность технических решений и перспективность задумки в целом. Данная тема нашла поддержку в Росавиации, в Госкорпорации по организации воздушного движения. Также к данной технологии проявляет интерес ряд иностранных заказчиков.

- Какие направления развития у вас в приоритете в ближайшие годы?

- С точки зрения уже достигнутых рабочих характеристик оборудования мы могли бы спокойно сидеть и ничего не делать. Гиганты, выросшие в СССР, так и поступали. Но, к сожалению, мир сейчас поменялся. Сегодня единственная стратегия выживания на рынке - повышение эффективности.

Цель любой коммерческой компании - зарабатывать. При прочих равных условиях цена оборудования, которое производим и мы, и наши конкуренты, является сложившейся рыночной ценой. Заработать можно, увеличивая обороты и наращивая рентабельность. А заработанные



средства инвестируем в новые разработки, в оборудование, в людей. Вот такая цепочка: эффективность - объём производства, качество - количество.

Конечно, главный резерв роста эффективности - развитие персонала. Мы постоянно повышаем квалификацию сотрудников, внедряем передовые методики управления. В последнее время много инвестируем в производственное оборудование. В этом и следующем годах планируем инвестировать порядка 200 млн рублей в развитие материальной и производственной базы. Это позволит увеличить качество производимого оборудования и сократить производственный цикл. Рассчитываем, что срок выпуска оборудования сократится на 20-30%. В то же время мы испытываем дефицит площадей, сейчас этот фактор сдерживает темпы нашего роста. Поэтому поиск новой производственной площадки - также одна из ключевых задач следующего года.

[\(АвиаПорт\)](#)

«Газпромнефть-Аэро» провела первый международный конкурс по авиатопливообеспечению

Компания «Газпромнефть-Аэро», оператор авиатопливного бизнеса «Газпром нефти», выступила организатором первого международного конкурса специалистов в области авиатопливообеспечения — Aviation Fuelling Challenge. Соревнования были организованы при поддержке Международной ассоциации воздушного транспорта IATA и международного аэропорта Толмачево, выступившего площадкой для проведения практической части состязаний.

Участие в конкурсе принимали восемь команд: CNAF (Китай), Petrolimex Aviation (Вьетнам), NIS (Сербия), Manas (Кыргызстан), Aerofuels (Россия), Sovex (Россия), Domodedovo Fuel Services (Россия) и Газпромнефть-Аэро (Россия). Награды разыгрывались в трех индивидуальных номинациях среди водителей ТЗА, начальников смены и заместителей руководителя по производству, а также главный приз в общекомандном зачете.

Конкурсные задания были сформированы на основе требований международных стандартов качества в области авиатопливообеспечения: участники прошли теоретическое тестирование в электронном формате и выполнили два практических задания. В командных соревнованиях сборные на время решали одну практическую задачу. В состав жюри конкурса вошли представители Международной ассоциации воздушного транспорта IATA и эксперты российского Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации.

Победителем Aviation Fuelling Challenge в командных соревнованиях стала команда Sovex (Россия), второе место — «Газпромнефть-Аэро» (Россия), третье место — команда Manas (Кыргызстан).

В индивидуальных номинациях призовые места завоевали представители пяти команд. Лучшими водителями аэродромных топливозаправщиков стали Азимхан Алимжанов (Manas), Игорь Суходольский («Газпромнефть-Аэро»), Wenqiang Huang (CNAF). В номинации «Начальник смены» призерами стали Денис Гребенюков («Газпромнефть-Аэро»), Максим Воробьев (Sovex), Евгений Галушко (Manas).



Капитанами команд на конкурсе были заместители руководителей по производству, которые также соревновались в профессиональном мастерстве. В тройку призеров вошли Игорь Коренев (Sovex), Алексей Карпук («Газпромнефть-Аэро») и Pham Ngoc Thu (Petrolimex Aviation).

«Авиационная сфера не имеет границ, люди по всему миру летают каждый день, и наша общая задача — обеспечить безопасность и комфорт этих путешествий. Это становится возможным только благодаря единым подходам к организации авиатопливообеспечения, международным стандартам и технологиям, которые участники отрасли внедряют в своих странах, — подчеркнул генеральный директор «Газпромнефть-Аэро» Владимир Егоров. — Международный конкурс Aviation Fuelling Challenge — это не только соревнование производственных специалистов, но и рабочая площадка, на которой представители отрасли из разных стран обмениваются лучшими практиками, работают над решением задач, влияющих на развитие и стандартизацию процессов авиатопливообеспечения по всему миру. Мы благодарим наших партнеров за поддержку и участие в первом международном конкурсе по авиатопливообеспечению, и надеемся, что он станет постоянной площадкой для взаимодействия экспертов отрасли».

Справка:

«Газпромнефть-Аэро» — дочернее предприятие компании «Газпром нефть». Операционную деятельность по заправке воздушных судов и реализации авиационного топлива «в крыло» компания ведет с 1 января 2008 года. С декабря 2008 года «Газпромнефть-Аэро» является стратегическим партнером Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA) в области авиатопливообеспечения.

«Газпромнефть-Аэро» является лидером авиатопливного рынка России по объему розничной реализации. В операционной работе компания использует технологии, обеспечивающие соответствие самому высокому статусу уровня безопасности топливных операций: Green
[\(Газпромнефть-Аэро\)](#)

Российские компании представили свои продукты и услуги на ведущей машиностроительной выставке в Центральной и Восточной Европе

Ведущие отечественные компании, представляющие машиностроительный и смежные комплексы Санкт-Петербурга, познакомили участников и посетителей 61-й Международной выставки машиностроения MSV, проходящей в г. Брно с 7 по 11 октября 2019 г., со своими продуктами и услугами.

ООО «Завод Горэлтех»

Среди российских экспонентов повышенный интерес у участников Выставки вызвала презентация ООО «Завод Горэлтех» - одного из лидирующих производителей взрывозащищенного электрооборудования для нефтехимической, газовой, горнодобывающей, металлургической, фармацевтической, атомной и других индустрий.



Сегодня «Горэлтех» это ведущее российское предприятие, предоставляющее наиболее полные решения для более чем 15000 клиентов, среди которых такие лидирующие отечественные и зарубежные компании как «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росатом», Petrofac, «Сургутнефтегаз» и др.

Завод обладает собственной лабораторией НИОКР, соответствующей высоким стандартам качества и нормам, принятым в сфере взрывозащиты. Это современный научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр, созданный под контролем НАНАО «ЦСВЭ», и оборудованный новейшими программными и аппаратными средствами. Лаборатория обеспечивает постоянное совершенствование производимого ассортимента продукции, а также создание новых моделей с использованием материалов и технологий последнего поколения.

ООО «Завод Горэлтех» производит свою продукцию в двух регионах России – в Санкт-Петербурге и Тюмени, а также Республике Казахстан, что позволяет обеспечивать промышленной безопасностью предприятия в самых отдаленных регионах и областях страны.

На предприятии действует интегрированная система менеджмента, соответствующая требованиям стандартов ГОСТ ISO 9001-2015, ONAS 18001:2007 и ГОСТ Р ИСО 14001-2004.

Компания не только производит собственную продукцию, но также проводит аудит, шеф-монтаж, ремонт, контрактное производство и локализация производства взрывозащищенного оборудования.

Компания «Кредо-Инвест»

Гармоничное и эффективное развитие современной машиностроительной отрасли невозможно без расширения международного сотрудничества. И здесь на помощь приходят решения, предоставляемые одним из участников экспозиции – компании «Кредо-инвест», специализирующейся на комплексных решениях по транспортировке грузов.

Компания предоставляет своим клиентам и партнерам услуги по таможенному оформлению, международным перевозкам (морским, железнодорожным, автомобильным и авиационным транспортом), складской логистикой и оформлением импорта.

Транспортные услуги, предоставляемые компанией, включают в себя в т.ч. перевозку негабаритных и опасных грузов, экспедирование в порту и вывоз из порта Санкт-Петербурга.

Среди таможенных услуг компания берет на себя вопросы по сертификации, декларированию грузов, реэкспорту и реимпорту и растаможке. Также предоставляются услуги таможенного представителя и таможенного брокера.

Среди клиентов «Кредо-Инвест» такие крупные международные компании как Heinz, Toyota Boshoku (производитель автокомпонентов. Входит в Toyota Group), АвтоВАЗ, Группа Кронштадт и многие другие.



Ассоциация литейщиков Санкт-Петербурга и Ленинградской области и Кластер станкоинструментальной промышленности Санкт-Петербурга

Значительный интерес у профессионального сообщества вызвала презентация Президента Ассоциации литейщиков Санкт-Петербурга и Ленинградской области, доктора технических наук и Заслуженного металлурга РФ Станислава Ткаченко.

В своей презентации Станислав Ткаченко рассказал о текущем состоянии дел в отрасли и ее перспективах, необходимых темпах импортозамещения, потенциале ведущих российских станкостроительных предприятий, а также целях и задачах, стоящих перед всей отраслью.

По мнению Президента Ассоциации, от развития отечественного машиностроения в значительной степени зависит инновационное развитие всей экономики страны. Состояние станкостроения определяет технологический уровень всего машиностроительного комплекса, а главное – его технологическую независимость, необходимую всем передовым странам. В тоже время, интенсивное развитие производства невозможно без комплексной поддержки государством предприятий станкостроительной отрасли, тяжелого машиностроения и смежных отраслей с чётким определением приоритетных направлений его развития, основной отраслевой номенклатуры и объёмов выпуска. При этом, следует ориентироваться на аспекты экономической безопасности, технологической независимости и обороноспособности страны.

Согласованное развитие станкостроительных предприятий и литейных производств должно стать неотъемлемой частью принятой программы и «Стратегии развития станкостроения» на период до 2030 г., генеральной целью которой и определением модернизационной экономики явится её научно-техническое обоснование, означающее вывод на более высокие уровни эффективности, когда на каждую единицу затрачиваемых ресурсов производится большее количество продукции более высокого качества, пользующейся неизменным спросом.

При этом, по мнению эксперта, при модернизации литейных производств принципиально использование проектной документации, выполненной отечественными проектными институтами на базе прогрессивных технологических процессов и отечественного оборудования, а технический уровень проектов модернизации производств должен обеспечить высокую культуру производства, использование новейшего высокопроизводительного оборудования, подготовку квалифицированных кадров, современную организацию производства, экономически обоснованную себестоимость производимой продукции, оптимальную экологию и широкое применение информационных технологий на всех уровнях.

[\(Русские Выставочные Системы\)](#)

Глава Минпромторга России обсудил с президентом Египта поставки SSJ-100

Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров и президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси в ходе встречи в Каире обсудили вопрос поставок самолетов SSJ-100. Об этом российский министр в четверг, 10 октября, сообщил журналистам.



На вопрос о том, поднимался ли вопрос поставок российской авиатехники в увязке с вопросом возобновления чартерного авиасообщения между странами, Мантуров ответил утвердительно. По данным ТАСС, речь идет о 12 самолетах SSJ-100.

Как уточнил министр, переговоры также ведутся и по поставкам в Египет самолета MC-21.

Также в ходе встречи обсуждалось возобновление чартерного авиасообщения между Россией и Египтом. По словам Мантурова, в последний раз российская делегация оценила в Египте процедуры необходимой безопасности.

В конце сентября разработчики самолета Sukhoi Superjet 100 рассказали, что переименование авиалайнера рассматривается в рамках комплексной модернизации, которая должна привести к улучшению характеристик самолета.

[\(Известия\)](#)

СМИ узнали о главном условии для ввода в Петербурге режима открытого неба

Режим открытого неба в Санкт-Петербурге может быть введен с большими ограничениями, пишет в четверг газета "Ведомости" со ссылкой на ряд источников. По данным издания, авиакомпании РФ предлагают Минтрансу разрешить иностранным конкурентам полеты из Петербурга в режиме открытого неба только в города не ближе 200 километров к тем, куда уже летают из северной столицы российские перевозчики.

Режим открытого неба, который правительство планирует установить для Санкт-Петербурга, позволит летать в "Пулково" любым иностранным авиакомпаниям независимо от страны их регистрации и с любой частотой. Сейчас авиасообщение России с другими государствами регулируется двусторонними соглашениями. Летать в РФ авиакомпании могут только из страны своей регистрации. Это считается главной причиной, почему на российский рынок не выходят ведущие европейские лоукостеры - ирландская Ryanair, британская EasyJet и Norwegian. В Москву из Будапешта и Лондона летает четвертый европейский лоукостер - Wizz Air (его "дочка" Wizz Air UK).

Компания "Воздушные ворота Северной столицы" (ВВСС, концессионер аэропорта "Пулково") просит правительство установить режим открытого неба в Санкт-Петербурге для 33 стран Европы. По расчетам концессионера, это даст "Пулково" дополнительно 5,9 миллиона пассажиров к 2025 году (в 2018 году аэропорт принял 18,1 миллиона человек). В случае установления открытого неба полеты в Петербург готовы начать Ryanair, EasyJet и Wizz Air, рассказывал сотрудник ВВСС.

Минтранс поддерживает введение открытого неба именно с такими ограничениями - в 200 километров, утверждают собеседники в двух авиакомпаниях и человек, близкий к Минтрансу. Министерство против полной либерализации и будет выступать за ограничения в том или ином виде, говорит сотрудник третьей авиакомпании и человек, близкий к министерству. Режим открытого неба устанавливается решением правительства. Курирующий транспорт вице-премьер Максим Акимов также поддерживает ограничения, уверяет один из собеседников газеты.



Ограничение в 200 километров серьезно нарушило бы планы ВВСС. "В настоящее время по данным вопросам идут переговоры. До достижения финальных договоренностей комментировать преждевременно", - заявил представитель ВВСС. Представители Минтранса, "Аэрофлота", S7 и Ryanair на запросы издания не ответили. Представители Акимова, EasyJet и Wizz Air от комментариев отказались.

"Такие ограничения серьезно снизили бы возможности для лоукостеров. Хотя для Wizz Air, которая очень хорошо работает в Восточной Европе, проект все равно был бы интересен", - полагает аналитик "ВТБ Капитала" Елена Сахнова. При этом введение в Санкт-Петербурге открытого неба без ограничений всерьез ударило бы не только по "России", но и по самому "Аэрофлоту", уверена она: национальный перевозчик летает из "Пулково" только в Москву, зато получает большое количество трансферных пассажиров на свои рейсы из "Шереметьево".

"Мы в целом не против снятия ограничений для воздушного сообщения, - замечает президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун. - Но необходимо всесторонне и взвешенно просчитать последствия, будет ли этот шаг во благо жителей Санкт-Петербурга, если в итоге доступ на международный рынок для российских авиакомпаний будет ограничен из-за неравной конкуренции".

Европейские лоукостеры выдавили бы российские авиакомпании с рынка международных перевозок из Петербурга, уверены сотрудники двух авиакомпаний. А международные перевозки в целом для российских авиакомпаний прибыльны, тогда как внутрироссийские - убыточны, добавляет один из них.

[\(РИА Новости\)](#)

У российских лесничих будет собственный авиапарк

У российских лесничих будет собственный авиапарк, в этом году для них закупят вертолеты и самолеты. Пока технику приходится арендовать.

О том как сохранить лес и усовершенствовать законодательство, говорили на заседании рабочей группы в СФ. В нем приняли участие и представители регионов.

По информации Минприроды, финансирование отрасли в этом году возрастет, дополнительные 5 миллиардов рублей потратят на увеличение штата инспекторов и необходимое оснащение. Подробнее - в репортаже.

[\(Вместе РФ\)](#)

Porsche и Boeing совместно разработают летающий автомобиль

Немецкий автопроизводитель Porsche и американская аэрокосмическая корпорация Boeing договорились о партнерстве в разработке электрического летающего автомобиля и изучении "будущего личного городского воздушного транспорта премиум-класса".



Boeing, Porsche и дочерняя компания Boeing, Aurora Flight Sciences, займются разработкой концепта электрического летательного аппарата вертикального взлета и посадки премиум-класса. Именно летательные аппараты вертикального взлета и посадки считаются сейчас оптимальным вариантом для будущего городского воздушного транспорта. Разработкой подобных устройств занимаются и многие другие компании, включая Uber.

Boeing и Porsche собираются создать международную команду, которая будет изучать разные аспекты городского воздушного транспорта и распространения городского движения в воздушном пространстве. В заявлении компаний не говорится о том, какие средства они собираются инвестировать в этот проект и к какому сроку планируется представить первые результаты.

В последнее время автопроизводители начали активно создавать СП по высокотехнологичным проектам - от разработок беспилотных автомобилей и электромобилей до летающих автомобилей. Среди последних примеров - партнерство Volkswagen и Ford, а также BMW и Daimler.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Новости беспилотной авиации

15 лет – полет отличный! ZALA AERO отмечает юбилей

ALA AERO - ведущий производитель беспилотных систем, празднует 15-летие. Сегодня беспилотные системы производства ZALA AERO широко известны в нашей стране и за рубежом, компания имеет представительства в 5 городах России, в Казахстане и Перу. Ежегодно БВС ZALA выполняют более 30 тыс. вылетов, а по общему налету каждые две недели облетают экватор.

Начало пути

История компании начинается в 2004 году с сильной команды единомышленников, увлеченных общим делом. Энтузиазм и упорный труд принесли свои плоды - всего через два года на международном форуме "МАКС" они представили пять моделей беспилотных летательных аппаратов марки ZALA.

В 2008 году была создана "восьмерка" ZALA 421-08M - беспилотный летательный аппарат, который и по сей день остается одним из самых востребованных. Это продуманная и многофункциональная система, которую по своей простоте и надежности можно сравнить с автоматом "Калашникова".

От хобби - к серьезному бизнесу

С тех пор штат сотрудников вырос с 5 до 270 человек, организована сеть летных отрядов, открыты представительства и сервисные центры в России и за рубежом, создан Учебный центр для подготовки операторов. На собственных площадках освоен полный цикл производства - ZALA AERO изготавливает печатные платы, целевые нагрузки, средства связи, оборудует мобильные комплексы и создает программное обеспечение.



Сегодня модельный ряд ZALA включает тактические, разведывательные, ударные беспилотные системы, средства радиоэлектронной борьбы, средства связи и мобильные комплексы. В легком классе беспилотные системы ZALA успешно конкурируют с мировыми производителями.

Обгоняя время

Придерживаясь убеждения "Для достижения успеха не нужно идти в ногу со временем, надо обгонять его", специалисты компании реализуют непрерывное обновление элементной базы и алгоритмов управления, разрабатывают новые решения. В этом году ZALA AERO представила свое новое направление - барражирующие боеприпасы семейства ЛАНЦЕТ и КУБ, которые вызвали пристальный интерес зарубежных экспертов.

Сплоченный коллектив профессионалов - главная ценность компании и важный фактор успеха в такой сложной сфере, как авиация с ее наукоемкими технологиями, жесткими требованиями и строгим соблюдением регламентов. Именно сильная корпоративная культура, взаимное уважение и поддержка, профессионализм, преданность общим идеям позволяют двигаться вперед и побеждать. ([ZALA AERO](#))

В Тольятти собираются выпускать беспилотные вертолеты

Экспертный совет технопарков Самарской области отобрал 19 новых инновационных проектов для «Жигулевской долины». В их число вошли высокотехнологичные разработки с применением искусственного интеллекта.

- В общей сложности участники заседания рассмотрели 21 заявку, две из которых отклонили, - сообщили в технопарке.

В число отобранных вошел проект Андрея Мусинова по созданию универсальной авиационной системы с ультралегким беспилотным «Вертолетом Мира». ООО «Системы Безопасности» займется разработкой программного обеспечения с использованием нейросетевых моделей для математического моделирования транспортных потоков (MOBIPLAN), а ООО «Агросервис» - созданием автоматизированной системы учета и регистрации сельскохозяйственных животных. ООО «ФОРСАЖ-ЭНЕРГО» планирует производить аппаратно-программный комплекс для обследования нефтяных танков, который также будет использовать технологии искусственного интеллекта.

А вот проекты по разработке и изготовлению автономных роботов для работы в радиационной среде и по созданию топливной системы с бездымным сжиганием топлива экспертизу не прошли.

([KP.RU](#))



Прочее

В Брно прошла презентация промышленного и инновационного потенциала Санкт-Петербурга

На крупнейшей в Центральной и Восточной Европе машиностроительной выставке MSV 2019, проходящей в эти дни в Брно, в рамках “Бизнес-дня Российской Федерации” состоялось официальное открытие стенда Санкт-Петербурга, а также презентация промышленного и инновационного потенциала Санкт-Петербурга.

Мероприятие прошло в конгресс-центре “Brno Exhibition center”. С приветственными словами к экспонентам и участникам выставки выступил Чрезвычайный и полномочный посол Российской Федерации в Чешской Республике Змеевский Александр Владимирович и Заместитель председателя Комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга Яковлев Алексей Александрович.

В приветственной речи Александр Змеевский отметил многолетние добрососедские отношения, а также прочные культурные и экономические связи между Российской Федерацией и Чешской Республикой.

В свою очередь Алексей Яковлев отметил, что в этом году Санкт-Петербург впервые участвует в выставке, но повышенный интерес, который проявляют участники Выставки к продуктам и услугам, представленным на стенде города, позволяет говорить о том, что и в дальнейшем ведущие и перспективные компании города будут принимать участие в совместных российско-чешских мероприятиях подобных MSV, особенно с учетом того, что в следующем году Российская Федерация заявлена как страна-партнер Выставки.

Позже Алексей Яковлев провел презентацию «Промышленный и инновационный потенциал Санкт-Петербурга» в рамках которой подробно рассказал о предприятиях, представленных в этом году на стенде, перспективах развития научного и промышленного сектора, а также о российских и международных проектах, реализуемых в Санкт-Петербурге и способных заинтересовать потенциальных европейских партнеров.

В этом году на стенде Санкт-Петербурга свою продукцию и услуги представили 11 компаний, предлагающих решения в области промышленной автоматизации (ООО «Ракурс-инжиниринг»), производства взрывозащищенного оборудования (ООО «Завод Горэлтех»), точного литья (ООО «Завод АКС»), разработки и производства электронной аппаратуры (АО «НПК Морсвязьавтоматика»), биметалла литья и изделий для атомной, нефтехимической и судостроительной отраслей (АО «Энергометалл»), проектированию и производству станкоинструментального оборудования (Ассоциация «Кластер станкоинструментальной промышленности Санкт-Петербурга»), разработки и производства линейных и угловых энкодеров, а также устройств индикации и систем управления (ОАО «Специальное конструкторское бюро станочных информационно-измерительных систем с опытным производством»), разработки и производства оборудования для лазерной маркировки, гравировки, сварки, микрообработки и резки (ООО «Лазерный Центр»), инжиниринга и производства в области литейного оборудования (Ассоциация литейщиков Санкт-Петербурга и Ленинградской области),



проектирования, строительства и модернизации промышленных печей и другого нагревательного и термического оборудования (ООО «ТАХТЕХ РУС»), а также таможенных и транспортных услуг (ООО «Кредо-Инвест»).

Более подробно ознакомиться с участниками Выставки, а также их продукцией можно на стенде 038 (Павильон Z) 7 по 10 октября (с 9.00 до 18.00) и 11 октября (с 9.00 до 16.00).

Справочно:

О 61-й Международной машиностроительной выставке Международная выставка машиностроения MSV проводится с 1958 года и является одной из ведущих европейских мероприятий подобного плана. Ежегодно в Выставке принимает участие более 1500 экспонентов, представляющих свои новейшие разработки и услуги в области инжиниринга, материалов, компонентов и оборудования.

О промышленном и научном потенциале Санкт-Петербурга

Санкт-Петербург – один из крупнейших промышленных центров России. По объему отгруженных товаров и услуг производства предприятий, город находится на втором месте среди других регионов, обеспечивая почти 11% от общего объема производства по всей стране.

Наиболее развитыми отраслями машиностроения являются тяжелое и транспортное машиностроение, судостроение и приборостроение.

Промышленность является основой экономики Санкт-Петербурга и одним из главных источников доходов бюджета. Промышленный комплекс оказывает прямое влияние на развитие других экономических секторов, таких как транспорт, строительство, связь, торговля и в значительной степени определяет реальные возможности для решения ключевых социально-экономических задач и инновационного развития Санкт-Петербурга.

[\(Русские Выставочные Системы\)](#)

Продолжается регистрация на форум «Российская неделя здравоохранения-2019»

С 2 по 6 декабря 2019 г. в Москве, в ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», состоится международный научно-практический форум «Российская неделя здравоохранения» – самое масштабное выставочно-конгрессное мероприятие в стране.

В рамках форума пройдут выставки «Здравоохранение», «Здоровый образ жизни» и «MedTravelExpo. Санатории. Курорты. Медицинские центры».

Впервые состоится Международный форум «ИНКЛЮЗИЯ-EXPO. Реабилитация. Доступная среда. Ассистивные технологии».

[\(Российская неделя здравоохранения\)](#)



Новости на иностранных языках

China Helicopter Exposition to feature Russian helicopter industry companies

China Helicopter Exposition, which will be held from October 10 to 13 in Tianjin (PRC) will be featuring a stand of Helicopter Industry Association (HIA), which unites many domestic and international industry companies, that operate in Russia. They will showcase their advances and services available worldwide. Moreover, 5th China Helicopter Exposition will act as a communication hub to promote China-Russian cooperation in helicopter industry on both markets.

In particular, HIA stand will provide information on Russian Helicopter Systems - the largest commercial operator of Ansat helicopter; Abakan Air - the official provider of aviation services for the UN and the World Food Program; and STAND - one of the leading Russian companies in the market of aviation oils, lubricants and hydraulic fluids of Russian and foreign production. Russian Helicopters, a helicopter developer and manufacturer, along with BETA AIR, a manufacturer of test equipment and aviation electronics, being members of Association, are also taking part in China Helicopter Exposition.

In addition, Helicopter Industry Association to hold a presentation about the famous International helicopter industry exhibition – HeliRussia 2020 – for Chinese and international partners. It's the largest helicopter expo in Europe that gathers about 240 companies from 20 countries yearly.

Russia and China have a great history of cooperation in helicopter industry. Now Russian helicopters and services are in great demand in Asia in general and HIA's participation in China Helicopter Exposition will provide beneficial contacts, insight and understanding for both parties.

China Helicopter Exposition is an industry expo organized by AVIC corporation and fully backed by the PRC government. Helicopter Exposition offers rotorcraft industry professionals a stage to showcase and exhibit their capabilities, a business to business platform, static and dynamic demonstrations and conferences. Numerous companies are expected, including most of the Chinese and international market leaders in the helicopter industry.

Helicopter Industry Association (HIA) unites more than 60 helicopter industry companies, interested to become a most active part of the helicopter industry in Russia. HIA's goals – to create and maintain a comfortable business environment, to increase work safety, professionalism and economic sustainability of the helicopter industry. HIA's projects include HeliRussia, Helicopter Forum, Russian Hour, Best in Profession and Golden Hour Awards, various industry competitions and contests, as well as business events within international shows as MAKS, Gidroaviasalón, Heli Expo, Paris Air Show (Le Bourget), China Air Show, NEFTEGAZ Expo and others.

[\(HIA\)](#)