



Анонсы главных новостей:

- Airbus готова сотрудничать с Россией в космической отрасли
- Более 600 жителей Москвы были эвакуированы санавиацией МАЦ с начала года
- Более 600 свердловских пациентов в 2019 году госпитализировано по воздуху
- В 2019 году санитарная авиация региона помогла 260 жителям Кировской области
- В Таджикистан поставлен первый вертолет Airbus H125
- Вертолет Ка-52М получит новую сверхдальнюю систему РЛС
- ВЭБ.РФ профинансирует поставки 100 самолетов SSJ в лизинг в объеме \$4 млрд
- Глава Минпромторга РФ сообщил о планах по поставке «Ансатов» в Беларусь
- ГТЛК получит почти 5 млрд рублей субсидий на лизинг «Ансат» и Sukhoi Superjet 100
- Денис Мантуров: нам выгоднее собирать технику в Африке, чем просто экспортировать
- Дроны не пройдут: в России создали систему противодействия гражданским беспилотникам
- Композиты для отечественного авиастроения. Успехи, планы, проблемы
- На XII Вертолетном форуме расскажут об оптимизации процессов модернизации вертолетов
- На Улан-Удэнском авиационном заводе прошли обучение специалисты летного состава из Китая
- Рособоронэкспорт подвел итоги 19-го года работы на мировом рынке
- Сертифицированный российский двигатель ВК-650В для вертолета Ка-226Т появится в 2023 году
- Сеть вертолетных площадок для санавиации появится в Ульяновской области к 2024 году

Новости вертолетных программ

Вертолет Ка-52М получит новую сверхдальнюю систему РЛС

Модернизированный российский боевой вертолет Ка-52М сможет распознавать цель даже на расстоянии в 150 километров. Такую информацию приводит издание "Джейнс".

Ранее предполагалось, что новый "Аллигатор" оснастят модернизированной версией одной из существующих систем. Однако теперь известно, что вертолет обзаведется новой РЛС с активной фазированной антенной решеткой, произведенной петербургской компанией "Заслон".

Отличительной особенностью такого радиолокационного комплекса является наличие 640 приемопередающих модулей, благодаря которым у Ка-52М удалось значительно увеличить дальность обнаружения и распознавания целей. Так, вертолет будет в состоянии засечь группу танков на расстоянии в 45 километров, а железнодорожный мост за 100 километров. Военный корабль класса эсминец не сможет укрыться от "Аллигатора" даже на удалении в 150 километров.

Воздушные объекты также стали более доступными целями для модернизированного Ка-52М. В частности, зависший вертолет станет "клиентом" нового радара на расстоянии 20 километров. А



истребитель с радиолокационным сечением три квадратных метра будет обнаружен в 50 километрах от "Аллигатора".

Ранее сообщалось о проведении испытаний в России нового радиолокатора с элементами искусственного элемента. Он способен сканировать территории радиусом 600 километров.

[\(Политэксперт\)](#)

Сертифицированный российский двигатель ВК-650В для вертолета Ка-226Т появится в 2023 году

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) планирует в 2023 году сертифицировать новый российский двигатель ВК-650В для легкого многоцелевого вертолета Ка-226Т. Это позволит заменить силовую установку иностранного производства, которыми сегодня оснащены эти машины.

О том, что санкт-петербургское предприятие "ОДК-Климов" приступило к разработке нового газотурбинного турбовального двигателя ВК-650В ранее рассказывал генконструктор корпорации Юрий Шмотин. До конца года должна быть выпущена конструкторская документация на двигатель-демонстратор и его системы.

Рассчитывается, что новый мотор будет иметь взлетную мощность 650 л. с., а также на различных режимах будет выдавать от 400 до 750 л. с. Как заявляют в ОДК, для серийного производства ВК-650В будут использоваться детали и сборочные единицы только российского производства.

"Основная задача, которая стоит перед конструкторами, — это создание простой и надежной конструкции с минимальной стоимостью жизненного цикла. Новый двигатель должен превзойти по своим характеристикам все имеющиеся аналоги", — говорится в сообщении ОДК.

Кроме того, на базе конструкторских решений, которые заложены в двигатель ВК-650В, может быть создано семейство моторов мощностью от 500 до 700 л. с. В частности, новый двигатель может быть предложен для установки на легкий вертолет "Ансат".

Сейчас на вертолетах Ка-226 и "Ансат" устанавливается по два двигателя зарубежного производства: Arrius 2G1 (мощностью 580 л. с.) французской компании Safran и PW207K (мощностью 630 л. с.) канадского производителя Pratt & Whitney Canada соответственно.

Весной 2019 года гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский в интервью газете "Ведомости" рассказывал, что ОДК было выдано техзадание на разработку двигателей для легких вертолетов Ка-226 и "Ансат", а также среднего Ка-62, оснащаемого двигателями от Safran. Кроме того, по словам Богинского, разрабатываемый легкий вертолет VRT-500 может быть оснащен двигателями, сходными с теми, что устанавливаются на "Ансат". Рассматривается вариант сотрудничества с зарубежными партнерами, но перспективы есть и у ОДК, в случае если у них будет подходящий мотор.

Для вертолета Ка-62, который должен получить сертификат типа в 2020 году, ОДК планирует разработать двигатель ВК-1600В.



Отметим, что предшественник Ка-226 — однодвигательный вертолет Ка-126 (выпущен мелкой серией) оснащался газотурбинным ТВ0-100 Омского моторостроительного КБ (ОМКБ). По данным из открытых источников, этот двигатель был сертифицирован в 1989 году. До 1991 года на опытном производстве ОмКБ было изготовлено 32 двигателя ТВ-0-100. Спустя 30 лет российская промышленность приступает к возрождению производства (на новом уровне) газотурбинных двигателей для легких вертолетов.

[\(Оружие России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Сеть вертолетных площадок для санавиации появится в Ульяновской области к 2024 году

Ульяновская область с 2020 года приступит к созданию вертолетных площадок для санитарной авиации, к 2024 году их число достигнет 24. Об этом в субботу губернатор региона Сергей Морозов сообщил на совещании по обсуждению итогов реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

"Со следующего года активно начинаем участвовать в санитарной авиации, готовимся к организации вертолетных площадок при больницах и поликлиниках. К 2024 году в Ульяновской области будут обустроены 24 площадки, из них две в городе Ульяновске", - сказал он.

Губернатор добавил, что это позволит оказать качественную медицинскую помощь воздушным транспортом при любом дорожно-транспортном происшествии.

На данный момент вертолетных площадок для санитарной авиации в регионе не оборудовано. В июне министр здравоохранения региона Сергей Панченко сообщил ТАСС, что создание первой такой площадки в Ульяновске планируется завершить в 2020 году по региональному проекту "Развитие системы оказания первичной медицинской помощи" (входит в нацпроект "Здравоохранение"). На эти цели направят 1 млн рублей из средств регионального бюджета.

Нацпроект "Здравоохранение" 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 всех граждан профилактическими медицинскими осмотрами не реже одного раза в год. Всего на его реализацию планируется направить в 2019-2024 годах более 1,7 трлн рублей.

[\(ТАСС\)](#)

Более 600 жителей Москвы были эвакуированы санавиацией МАЦ с начала года

Свыше 600 столичных жителей были эвакуированы санитарной авиацией Московского авиационного центра (МАЦ) с начала 2019 г. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе столичного департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности (ГОЧСиПБ).



«Сегодня с помощью вертолетов гражданской авиации выполняется большой спектр задач. Вертолетчики перевозят различные грузы, транспортируют людей в труднодоступные точки и не только, проводят разведку местности, выполняют поисково-спасательные операции, тушат пожары и эвакуируют людей с мест чрезвычайных ситуаций и так далее. Важные задачи в Москве выполняют санитарные вертолеты ВК117С-2. За 10 лет работы с их помощью были спасены более 6 тыс. человек. Круглосуточно по вызову Центра экстренной медицинской помощи пилоты эвакуируют пациентов с тяжелыми заболеваниями, пострадавших с мест ДТП и других чрезвычайных ситуаций. На борт ВК117 помещаются до трех нуждающихся в срочной госпитализации людей и медики, которые в полете контролируют состояние своих подопечных. С начала 2019 г. с помощью санитарной авиации МАЦ были эвакуированы свыше 600 жителей столицы», - говорится в сообщении.

Отмечается, что в Московском авиационном центре находятся 10 вертолетов, которые предназначены для выполнения задач и по тушению пожаров, и для оказания экстренной медицинской помощи.

«Так, благодаря вертолетам Ка-32А и Ми-26Т, в столице было потушено порядка 80 крупных пожаров, сброшено на очаги возгорания тысячи тонн воды. Только с начала 2019 г. пилоты МАЦ участвовали в ликвидации 12 пожаров в столице и области, выполнили 321 слив, сбросили 1,6 тонн огнегасящей жидкости», - добавили в пресс-службе.

[\(Агентство Москва\)](#)

Полковник Сергей Кожевников: «Верьте, наши вертолётчики - лучшие в мире»

О военных авиаторах, о том, как они действуют на фронтах нашей Необъятной и какие новые машины их ждут, еженедельнику "Звезда" рассказал начальник отдела боевой подготовки (и боевого применения армейской авиации) управления авиации 4-й армии ВВС и ПВО Южного военного округа.

- Сергей Алексеевич, как вы оцениваете техническое и боевое состояние авиапарка армейской авиации округа и готовность экипажей к выполнению задач по предназначению?

- Этот вопрос я бы отнес к категории риторических, потому как ответ на него очевиден. Если бы техническое и боевое состояние нашего авиапарка оценивалось ниже требуемого уровня, а экипажи не были готовы к выполнению задач круглосуточно в любых метеоусловиях, нас бы попросту следовало распустить. Поэтому, отвечу на ваш вопрос коротко: ни в одном из мероприятий учебно-боевой подготовки, куда привлекались наши вертолетчики, не было ни одного срыва по причине неподготовленности техники или из-за профнепригодности экипажей.

Справка

28 октября 1948 года, когда в подмосковном Серпухове была создана первая вертолетная эскадрилья, принято считать Днем рождения армейской авиации. Но так она стала именоваться не сразу. Сначала вертолетная авиация называлась вспомогательной, в задачи которой входила перевозка грузов, корректировка огня, разведка и связь. Затем, когда вертолеты превратились в



грозное оружие (начало 70-х годов), чьей основной ролью стала поддержка сухопутных войск, вспомогательную авиацию стали называть армейской. Сегодня она входит в состав армий ВВС и ПВО каждого военного округа.

- В каких знаковых учениях в 2019 году приняли участие экипажи окружной армейской авиации? Как был оценен вышестоящим командованием их уровень профессиональной подготовленности?

- В мирной обстановке ни одно из учений самого различного уровня и масштаба не проводится без авиационного обеспечения и участия в них боевых и транспортных вертолетов. Не буду перечислять их все, а скажу лишь, что только в октябре - месяц, в котором 71 год назад родилась армейская авиация - наши подразделения не менее пяти раз были задействованы в плановых учениях окружного и батальонного уровня.

В частности, летчики российской авиабазы Эребуни в Армении в рамках совместного российско-армянского двустороннего батальонного тактического учения нанесли авиационный удар по объектам условного противника на горном межвидовом полигоне Баграмян. Экипажи вертолетов Ми-24П и Ми-8МТВ провели пуски неуправляемых авиационных ракет и выполнили стрельбы из авиационной пушки по различным типам мишеней на дальностях от одного до трех километров. Экипажи вертолетов уничтожили мишени, имитирующие артиллерийскую батарею и колонну танков условного противника. Координаты целей пилоты получали от передовых авиационных наводчиков. В ходе выполнения учебно-боевых задач в небе над Арменией было задействовано около двух десятков вертолетов армейской авиации ЮВО и Минобороны Армении.

На полигоне Кобу-Баши (Карачаево-Черкесия) горные мотострелки при поддержке ударных вертолетов Ми-8АМТШ "Терминатор" отразили нападение условного противника в высокогорной местности Кавказского хребта. Учение проходило на высоте около двух тысяч метров над уровнем моря. В ходе маневров мотострелковые подразделения отработали слаженность действий с экипажами армейской авиации при перемещении на поле боя. Для ведения разведки, целеуказания, корректирования огня, а также для контроля практических действий войск были задействованы расчеты комплексов беспилотных летательных аппаратов.

В рамках командно-штабного учения, прошедшего в середине месяца, экипажи "Терминаторов" перебросили группы спецназа, дислоцированного в Кабардино-Балкарии, на Ставрополье. Спецназовцы отработали десантирование с Ми-8АМТШ посадочным и парашютным способами с применением парашютных систем Д-10 и "Арбалет-2"...

Я могу перечислять еще и еще, но суть, на мой взгляд, в данном случае не в количестве, хотя и цифры тоже говорят о многом.

Общий налет в 2019 году уже превысил 22 тысячи часов, на сегодняшний день 95% из спланированного выполнено. При этом следует учесть географическую специфику региона. Достаточно много учебно-тренировочных задач по воздушному прикрытию, огневому сопровождению, переброске аэромобильных групп, боеприпасов, различных грузов и т.д. приходится осуществлять в горной местности, что требует особой подготовки от экипажей. Это и



навыки пилотирования при облете горных склонов, и прохождение ущелий, и преодоление перевалов на высотах до четырех тысяч метров в светлое и темное время суток. И наши летчики - это без ложной скромности, прекрасно справляются с этими трудностями.

- Южный военный округ сегодня находится на одном из ключевых направлений обороны нашего Отечества. Без межвидового взаимодействия здесь не обойтись...

- Части армейской авиации 4-й армии ВВС и ПВО ЮВО на постоянной основе выполняют задачи в ходе межвидовой подготовки частей и соединений дислоцированных на территории округа. В том числе - за пределами РФ: на российских военных базах в Армении, Абхазии и Южной Осетии. Поэтому про усиление роли мы не говорим, а непосредственное участие в этом процессе принимаем.

В настоящее время армейская авиация во взаимодействии с морской авиацией, частями и подразделениями Черноморского Флота под руководством командующего войсками ЮВО генерал-полковника Александра Дворникова отрабатывает новые формы и способы боевых действий на Крымском операционном направлении.

Особо хочу отметить экипажи ударных вертолетов Ми-35, дислоцированные на территории Крымского полуострова, которые регулярно отрабатывают элементы сложного пилотажа с ведением воздушного боя на малых высотах. В ходе учебно-тренировочных полетов вертолетчики совершают как одиночные, так и групповые полеты с разведкой и прикрытием военных объектов и войсковых колонн на марше. Отрабатывают боевое сопровождение и огневую поддержку многоцелевых вертолетов Ми-8 "Терминатор", выполняющих условное десантирование личного состава на труднодоступные площадки.

- Какие новые образцы авиатехники готовитесь получать в ближайшее время? И если таковые уже имеются, насколько успешно они освоены?

- До конца нынешнего года мы планируем получить четыре вертолета МИ-28УБ в части армейской авиации на Ставрополье и Кубани. Это специальный вертолет с двойным комплектом управления, который может применяться для обучения пилотированию на МИ-28Н, сохраняя при этом всю функциональность ударного вертолета. Что касается подготовленности летного и инженерно-технического состава, в армейской авиации 4-й армии ВВС и ПВО ЮВО нет таких машин, в том числе и самых новейших, которые бы не были успешно освоены нашими военнослужащими. У нас в этом отношении подход предельно простой: не можешь - научим.

[\(Медиагруппа Звезда\)](#)

У-УАЗ впервые участвует в конкурсе "100 лучших товаров России" с вертолетом Ми-171А2

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (Госкорпорация Ростех) впервые принимает участие во Всероссийской программе "100 лучших товаров и услуг России 2019 года" с новым вертолетом Ми-171А2. Предприятие стало победителем регионального этапа в номинации "Продукция производственно-технического назначения" и рекомендовано к участию в федеральном этапе.



Победа в региональном этапе автоматически дает право предприятию стать участником федерального этапа, в котором принимают участие ведущие производственные предприятия России. Результаты федерального этапа станут известны в конце текущего года. С 2010 года АО "У-УАЗ" представлял на конкурсе зарекомендовавший себя во всем мире вертолет Ми-171.

"К участникам конкурса "100 лучших товаров России" предъявляются высокие требования по безопасности и качеству. Новый вертолет обладает высочайшим уровнем безопасности, максимально отвечает всем требованиям мирового рынка. Участие в конкурсе и высокая оценка экспертов подтверждает его высокие характеристики", - отметил управляющий директор АО "Улан-Удэнский авиационный завод" Леонид Белых.

Региональная экспертная комиссия присвоила АО "У-УАЗ" максимальный балл, отметив такие качества продукции и предприятия, как высокая потребительская оценка и конкурентоспособность, качество и безопасность, развитая инфраструктура и менеджмент производства. Среди преимуществ конкурсной продукции также отмечены использование современных технологий и оборудования на предприятии, высококвалифицированный персонал, внедрение принципов бережливого производства.

Программа "100 лучших товаров России" образована в 1998 году и проводится в два этапа: региональный и федеральный. Ми-171А2 - новейший многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и современные технические решения. Воздушное судно оснащено новыми двигателями с цифровой системой управления, эффективной несущей системой с композитными лопастями и усовершенствованным аэродинамическим профилем.

[\(У-УАЗ\)](#)

Летчики ВВО приступили к освоению новых арктических вертолетов в Хабаровском крае

Летчики в Хабаровском крае приступили к изучению новых для них арктических вертолетов Ми-8АМТШ-ВА, говорится в сообщении пресс-службы Восточного военного округа (ВВО), распространенном в пятницу.

"Впервые в Восточном военном округе на базе соединения армейской авиации округа, дислоцированного в Хабаровском крае, стартовали сборы с летчиками по изучению новых арктических вертолетов Ми-8АМТШ-ВА", - говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, вертолеты были переданы из Центра боевого применения и переучивания летного состава, дислоцированного в Торжке Тверской области. После прохождения переобучения их направят на военный аэродром в арктической зоне округа на смену Ми-8АМТШ.

В сообщении отмечается, что "летчики уже выполнили первые полеты".



Вертолет Ми-8АМТШ-ВА создан специально для Арктики. Контракт на поставку вертолетов для арктических бригад был подписан в феврале 2016 года. Новая версия отличается от базовой главным образом улучшенной теплоизоляцией, пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием (в том числе инерциальной системой навигации, работающей в отсутствие спутниковых сигналов), системой подогрева двигателей и трансмиссии, позволяющей оперативно запускать двигатели при температуре меньше 40 градусов ниже нуля.

На вертолете возможна установка до четырех дополнительных топливных баков. Во время тестового полета с дополнительными топливными баками вертолет смог пролететь без дозаправки более 1400 км.

[\(ТАСС\)](#)

На XII Вертолетном форуме расскажут об оптимизации процессов модернизации вертолетов

Сегодня в России эксплуатируется порядка 900 гражданских вертолетов российского производства, средний возраст которых составляет 23 года. Однако вертолетная техника российского производства обладает по истине огромным модернизационным потенциалом: даже машины прошлых поколений, после проведения работ по их модернизации, могут оставаться конкурентоспособными на современном рынке. Оптимизация процессов модернизации вертолетов способна оказать значительное позитивное влияние на вертолетный бизнес в стране в целом и на экономику заказчиков вертолетных услуг в частности, поэтому эта тема станет ключевой на XII Вертолетном форуме, где 7 ноября состоится секция на тему «Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов». Мероприятие проходит с 7 по 8 ноября в Тюмени.

Секция проводится техническим комитетом Ассоциации Вертолетной Индустрии для обсуждения возможностей реформирования существующей системы модернизации российских вертолетов. В формате открытой дискуссии будут предложены и рассмотрены возможные пути и подходы решения имеющихся проблем в этой области. К мероприятию приглашен широкий круг специалистов и экспертов отрасли.

Модератором секции выступает Олег Худоленко – заместитель генерального директора НПК «ПАНХ». Он же представит вводный доклад на тему «Модернизация вертолетов российского производства: проблемы и решения». В своем выступлении Олег Худоленко даст обзор состояния отечественного парка вертолетов, обратит внимание на факторы, сдерживающие его обновление, а также расскажет про актуальные проблемы в области модернизации, послепродажного обслуживания, летно-технической документации и поддержания летной годности вертолетной техники.

С докладом на тему «Эксплуатационная пригодность воздушных судов в контексте ФАП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей» выступит Игорь Кирпичев, профессор Московского государственного технического университета гражданской авиации. Он сделает акцент на нормативно-правовых аспектах выполнений модернизаций.



Владимир Донченко, руководитель управления развития сервиса модернизации холдинга «Вертолеты России», представит доклад на тему «Взаимодействие предприятий холдинга «Вертолеты России» с разработчиками модификаций авиационной техники». Он расскажет про проблематику разработки модификаций вертолетов силами сторонних разработчиков, а также о требованиях к их деятельности и о взаимодействии с холдингом и конструкторскими бюро в процессе работы.

Сергей Артемьев, руководитель департамента реализации комплексных проектов входящей в холдинг «Вертолетной сервисной компании», выступит с докладом на тему «Услуги ППО для гражданской вертолетной техники». В нем он даст обзор услуг, предоставляемых «ВСК» в части развития послепродажного обслуживания (ППО) гражданских вертолетов российского производства, представит информацию про систему предприятий по ТОиР в управлении «ВСК», а также познакомит участников форума с новыми продуктами и подходами компании в части ППО.

Безусловно, одним из важнейших и, вместе с тем, дорогим элементом в конструкции вертолета является силовая установка. Ремоторизация может дать вторую жизнь вертолету и значительно улучшить как летные, так и эксплуатационные характеристики. В докладе «Опыт эксплуатации двигателей ВК-2500, ТВ3-117 на вертолетах российского производства и перспективы их ремоторизации», который представит ведущий конструктор «ОДК-Климов» Эдуард Кошелев, будет говориться про опыт эксплуатации и преимущества двигателей серии ВК-2500, доступных к установке на широкую гамму российских вертолетов в процессе модернизации. Он также акцентирует внимание на возможности конвертирования двигателей типа ТВ3-117 в ВК-2500 в процессе проведения ремонта, что позволяет осуществить модернизацию с ощутимой выгодой по стоимости.

В российском парке гражданских вертолетов сохраняется значительное число вертолетов Ми-2. Эти вертолеты уже практически выработали свой ресурс, силовых установок их типа уже не производится, однако и у этих машин есть шанс получить вторую жизнь. С докладом на тему «Ремоторизация вертолета Ми-2» выступит заместитель главного инженера компании «Борисфен» Алексей Саушкин. Он представит обзор разработанных технологий по замене двигателя ГТД-350 на АИ-450 и новых возможностях, которые может дать эта силовая установка. Кстати, модернизированный Ми-2 с двигателем АИ-450 демонстрировался на выставке HeliRussia в 2017 и 2018 годах.

В рамках мероприятия запланирована сессия вопросов и ответов по теме модернизации вертолетов. Ассоциация системно работает над этой темой с 2010 года и предлагает различные пути повышения ее эффективности. Организаторы обращают внимание на то, что повестка выступлений в рамках секции может быть расширена. К участию в работе секции приглашены представители Минтранса России и Росавиации, а также все участники вертолетной отрасли, которым не безразлична судьба вертолетной индустрии России.

Вертолетный форум – это знаковое отраслевое событие, собирающее всех представителей отрасли с целью обсуждения перспектив ее развития. Тема форума этого года – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Участие в форуме бесплатное с условием обязательной предварительной регистрации, которая открыта на сайте АВИ helicopter.su в разделе «МЕРОПРИЯТИЯ – ВЕРТОЛЕТНЫЙ ФОРУМ». Регистрация на форум завершается 5 ноября в 18:00 (по московскому времени). Все зарегистрированные участники форума получают специальный промокод



на 25% скидку при перелете рейсом авиакомпании «ЮТэйр» и 15% скидку по промокоду АВИ от отеля «Ремезов».

Кроме того, участникам XII Вертолетного форума предложена экскурсионная программа в городе Тюмень и на производственную базу компании «ЮТэйр-Инжиниринг», ставшей первой российской компанией вне холдинга «Вертолеты России», которая получила возможность самостоятельно выполнять весь комплекс работ по модернизации вертолетов Ми-8Т/П/ПС, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-172 и Ми-171А2. Для участия в экскурсионных программах, количество мест в которых ограничено, требуется зарегистрироваться на стойке XII Вертолетного форума в фойе отеля «Ремезов» по адресу ул. Грибоедова, 6К1/7, Тюмень.

Регистрация прибывающих в Тюмень участников форума начнется 6 ноября в гостинице «Ремезов» с 14:00 до 19:00 (по местному времени) и продолжится с 10.00 в день мероприятия.

Генеральный спонсор XII Вертолетного форума – холдинг «Вертолеты России». Партнер форума – Группа компаний «ЮТэйр». Устроителем форума выступает компания «Русские выставочные системы».

[\(АВИ\)](#)

ГТЛК получит почти 5 млрд рублей субсидий на лизинг «Ансат» и Sukhoi Superjet 100

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получит в 2019 году 4,9 млрд рублей из госбюджета на льготных лизинг российской воздушной техники, следует из проекта постановления правительства России, размещенного на портале проектов нормативно-правовых актов.

Средства пойдут на приобретение и последующий льготный лизинг 17 единиц техники - 7 вертолетов Ми-8, 3 вертолетов "Ансат", 5 19-кресельных региональных самолетов Л-410 и 2 самолетов Sukhoi Superjet 100. Поставки ожидаются в 2020-2021 годах.

"Предоставить в 2019 году субсидию из федерального бюджета в размере 4900000 тыс. рублей публичному акционерному обществу "Государственная транспортная лизинговая компания" (г. Салехард) на осуществление капитальных вложений в приобретение объектов недвижимого имущества - воздушных судов отечественного производства в целях их дальнейшей передачи по договорам лизинга (аренды)", - говорится в тексте проекта.

Отмечается, что окончательная оплата стоимости этих судов будет произведена за счет привлеченных ГТЛК средств в объеме 4,5 млрд руб.

Как указывается в пояснительной записке к проекту, сейчас более 95% авиаперевозок в России осуществляется самолетами зарубежного производства. При этом большинство этих самолетов передаются в лизинг по ставкам в валюте.

"В текущей экономической ситуации на валютном рынке авиакомпании подвергаются высокому валютному риску и снижению маржинальности своей деятельности до минимума. В данных условиях

прогнозируется высокая вероятность отказа от самолетов, полученных в лизинг по валютным ставкам, что может существенно сократить объем парка самолетов авиаперевозчиков... Сухой Суперджет 100 является единственным выпускаемым серийно в России ближнемагистральным пассажирским самолетом, но в связи с низким спросом расширение его производства ограничено", - говорится в записке.

Программа стимулирования продаж самолетов SSJ100 через механизм операционного и финансового лизинга реализуется ГТЛК с 2015 года.

[\(Рамблер\)](#)

В Тюмени не смогли установить памятник авиаторам

В областной столице назвали пробной попыткой установить памятник авиаторам, которая так и не удалась.



В качестве памятника собираются установить макет самолета ТУ-134. Вертолет МИ-26, который был задействован во время «пробной» установки, не смог поднять воздушное судно в воздух.

По официальной причине это помешали сделать погодные условия. Однако ранее тот же вертолет перенес в аэропорт Плеханово другой самолет марки АН.

Памятник авиаторам обещают установить в ближайшее время, как только наладятся погодные условия. Он появится на привокзальной площади аэропорта «Рощино».

(NashGorod.ru)

Авиакомпания «ЮТэйр-Вертолетные услуги» провела уникальные работы

Авиакомпания «ЮТэйр-Вертолетные услуги» выполнила уникальную транспортировку на внешней подвеске воздушных судов Ан-74 и Ту-134 вертолетом Ми-26. Управление вертолетом осуществляли командир эскадрильи Сергей Николаец и командир-инструктор Александр Савинов. Общий налет пилотов составляет более 25 тысяч часов.



Самолет Ан-74 был перемещен из аэропорта «Рощино» на базу «ЮТэйр». Теперь воздушное судно можно будет увидеть на авиашоу «В гостях у ЮТэйр».

Проект по установке самолета Ту-134 на прилегающей к аэропорту территории был реализован Авиакомпанией совместно с АО «Аэропорт Рощино» при участии Правительства Тюменской области. Пассажирский самолет Ту-134 разработан конструкторским бюро Туполева и производился серийно с 1966 по 1984 г. для полетов на авиалиниях малой и средней протяженности. По истечению срока эксплуатации самолет передан аэропорту «Рощино».



«Мы, совместно с Правительством Тюменской области планировали поставить исторический памятник тюменским авиаторам, и, сегодня, наш совместный проект был реализован. Выражаем отдельную благодарность авиакомпании "ЮТэйр-Вертолетные услуги" и компании "ТС-Техник" за совместно проделанную работу. Надеемся, что легендарный экспонат еще прослужит много лет и будет всегда радовать жителей и гостей нашего города»-прокомментировал генеральный директор АО «Аэропорт Рощино» Игорь Лужбин.

«Приоритетом при выполнении этой работы для нас была безопасность. В сотрудничестве с представителями АО «Аэропорт Рощино» и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» мы подготовили схему строповки грузов, разработали безопасный маршрут транспортировки, осуществляли контроль за правильным подъемом, перемещением и спуском воздушных судов. Особенность перемещения Ту-134 заключалась в том, что самолет был аэродинамически подвижным, масса груза была близка к предельно допустимой и составляла 19 тонн. Важно было правильно застропить и отцентровать груз, для этого использовались 2 подъемных крана. Благодаря профессионализму старшего бортоператора Александра Боргера и главного инженера АО «ЮТэйр-Инжиниринг» Роберта Алексева проекты по транспортировке воздушных судов были успешно реализованы» - подчеркнул вице-президент-летный директор АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Дмитрий Стрельцов.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

На Улан-Удэнском авиационном заводе прошли обучение специалисты летного состава из Китая

В учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершилась тренажерная подготовка четырех экипажей гражданской авиационной компании MIR TRADING Ltd из Китая. Иностранцы прошли курс повышения квалификации на комплексном тренажере вертолета Ми-171.

В ходе обучения пилоты оттачивали полеты днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях с имитацией отказов двигателей и систем вертолета Ми-171. Практическая подготовка каждого экипажа составила 6 часов.

"С Китаем нас связывают давние отношения. Своим партнерам мы поставляем технику и обеспечиваем услуги, в том числе по обучению и переобучению летного состава и технического персонала. Специалисты из Китая отмечают высокую компетентность инструкторско-преподавательского состава авиационного учебного центра и высокую эффективность обучения на тренажере", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

В соответствии с типовыми программами подготовки пилотов по окончании обучения летный состав получил задание на тренировку с оценками и выводами инструкторского состава учебного центра У-УАЗ. Оно подтверждает прохождение тренажерной подготовки и ее качество.

Авиационный учебный центр (АУЦ) У-УАЗ специализируется на переподготовке летного и инженерно-технического персонала на вертолеты Ми-8АМТ, Ми-171Е, Ми-171, Ми-8АМТШ и Ми-171Ш, а также на повышении их квалификации.

АУЦ был создан в 2007 году на базе Улан-Удэнского авиационного завода. За все время здесь было обучено более 6500 человек летного и инженерного состава. В 2014 году авиационный учебный центр прошел сертификацию и получил сертификат сроком на три года на право переподготовки на вертолеты Ми-8АМТ (Ми-171) и проведения курсов повышения квалификации (КПК) летного и инженерно-технического состава гражданской авиации. В 2018 году АУЦ прошел сертификацию по новым ФАП-289 с расширением сферы деятельности по подготовке инженерно-технического персонала на вертолет Ми-8АМТ (Ми-171), а также по новому типу вертолета Ми-171А2. В настоящее время АУЦ в соответствии с приложением к сертификату соответствия осуществляет подготовку по 10 программам.

[\(Улан-Удэнский авиационный завод\)](#)

Вертикальный взлёт. «Роствертол» представил модернизированный Ми-35П

Предприятие "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Гос-корпорацию Ростех) приняло участие в Экономическом форуме "Россия - Африка", проходившем 23-24 октября 2019 года в Сочи. На экспозиции холдинга, находящейся в зоне "Промышленность", демонстрировался модернизированный ударный вертолет Ми-35П.



В странах Африки эксплуатируется более 250 вертолетов типа Ми-24/35. Холдинг предлагает всем заинтересованным африканским партнерам модернизированный вертолет Ми-35П, обновленным



прицельным и навигационным комплексом. Ми-35П может использоваться в боевом варианте для уничтожения танков и бронетехники, в десантном - для перевозки восьми военно-служащих, а также в санитарной и транспортной модификациях. Значительно улучшена управляемость вертолета, оптимизирован состав его вооружения. Ми-35П может применяться в условиях высокогорья, в жарком и влажном климате, днем и ночью.

Вначале были крылья

В этом году "Роствертол" отметил свое 80-летие. Официально одно из ведущих предприятий Дона основано 1 июля 1939 года: постановлением правительства СССР в Рязани был организован завод №168 Народного комиссариата авиационной промышленности СССР. Во время Великой Отечественной войны предприятие эвакуировали, а в 1943 году окончательно перевели в Ростов-на-Дону.

Поначалу завод производил деревянные винты, крылья истребителя МиГ-3, самолетов УТ-2М, двадцатиместные и специальные планеры КЦ-20. Перед самым началом Великой Отечественной войны на предприятии освоили производство истребителя Ил-16. Затем были Як-14, штурмовики Ил-10М и Ил-40. С 1956 года на ростовском предприятии начинается производство первого серийного вертолета КБ Миля - Ми-1. Три года спустя в небо поднялся серийный тяжелый вертолет Ми-6. Его производство продолжалось более 20 лет. По тактико-техническим характеристикам ему не было равных в мире. В те же годы производились вертолеты Ми-10 и Ми-10К, предназначенные для выполнения монтажных работ и транспортировки крупногабаритных грузов.

Но особая гордость ростовских вертолетостроителей - рекордсмен Ми-26, крупнейший и самый грузоподъемный в мире серийно выпускаемый вертолет. Тяжелый транспортный вертолет Ми-26Т, не имеющий аналогов в мире по грузоподъемности, отлично зарекомендовал себя в экстремальных условиях войны в Афганистане. Специально для Воздушно-космических сил России был создан новый модернизированный вертолет Ми-26Т2В. Его модификация отличается современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования, который упрощает пилотирование.

Не меньше славы предприятию принесли и его боевые машины - Ми-24, Ми-35М, Ми-28Н. Их модификации доказали свою надежность в десятках стран и тысячах операций.

Свой 80-летний юбилей "Рост-вертол" встретил обновленной линейкой вертолетной техники. На крупнейших российских форумах "Армия-2019" и "МАКС-2019" этим летом были представлены новейшие модификации ростовских машин: Ми-26Т2В, Ми-28НЭ, Ми-35П, Ми-35М и Ми-28НМ. В рамках форума "Армия-2019" холдинг "Вертолеты России" подписал контракт на поставку 98 модернизированных вертолетов Ми-28НМ.

Живуч и очень опасен

Сегодня ПАО "Роствертол"- высокотехнологичное современное предприятие. Здесь выпускают несколько видов вертолетов марки "Ми" и проводит работы по ремонту и модернизации вертолетов,



поставке авиационно-технического имущества и оказанию услуг. В арсенале завода боевой вертолет нового поколения Ми-28Н "Ночной охотник" и Ми-28УБ (для МО РФ), Ми-28НЭ с двойным управлением, многофункциональный транспортно-боевой вертолет Ми-35М, многоцелевые самые грузоподъемные в мире вертолеты Ми-26, Ми-26ТС, Ми-26Т2.

Ми-35М - единственный в мире универсальный боевой вертолет, который способен не только эффективно решать огневые задачи, но и перевозить до восьми военнослужащих с вооружением, до 1500 кг боеприпасов внутри кабины и до 2400 кг грузов на внешней подвеске. Вертолет может круглосуточно и в любую погоду выполнять боевые задания, эвакуировать раненых и доставлять технический персонал на автономные площадки базирования. Может взлетать и садиться на бетонированных и грунтовых площадках, расположенных на высотах до 4000 м над уровнем моря.

Ми-28НМ - модернизированная версия вертолета Ми-28Н "Ночной охотник", который стоит на вооружении российской армии. Новый тип двигателя обеспечивает ему более высокие эксплуатационные характеристики, у вертолета обновлена авионика - появилась новая прицельно-поисковая система и возможность взаимодействия с беспилотниками. Возросли максимальная и крейсерская скорости и максимальная взлетная масса.

Кстати

За 80 лет работы завод освоил около 50 типов летательных аппаратов и их модификаций, произвел более 5 тысяч самолетов и вертолетов.

"Новый "Ночной охотник" - это высокоэффективный ударный вертолет, способный выполнять широкий спектр задач от воздушной разведки и целеуказания до уничтожения разнородных наземных и воздушных целей", - сказал генеральный директор госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

В числе основных преимуществ машины не только маневренность и возможность круглосуточного применения, но и повышенная огневая мощь.

"Это современный боевой комплекс, при разработке которого учитывались как пожелания летчиков, так и опыт, который мы приобрели по итогам использования вертолетов в реальных операциях, - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский. - Новые конструкторские решения сделали Ми-28НМ максимально живучим и очень опасным противником".

Только лучшее и современное

Серьезное обновление выпускаемой продукции "Роствертола" - результат многолетней, методичной модернизации производства. С 2012 года завод реализует инвестпрограмму, позволившую провести техническое перевооружение большого числа производственных участков. Модернизированы гальванический, заготовительно-штамповочный, агрегатно-сборочный цеха, а также механический и лопастной заводы.

Заменено оборудование, повысилась точность и качество изготовления деталей, внедрены современные высокоэффективные способы производства, экономящие ресурсы.



Важный этап в развитии предприятия - постепенный переход на цифровые технологии производства. Сегодня специалисты "Роствертола" разрабатывают 3D-модели для использования их на станках с числовым программным управлением. Это уменьшает трудоемкость операций, исключает брак, сокращает сроки изготовления деталей.

В прошлом году завод продемонстрировал сразу несколько обновленных моделей вертолетов и продолжил работу по совершенствованию производственных мощностей. За последние пять лет ПАО "Роствертол" технически перевооружил большинство участков и цехов. В результате вертолеты, которые выпускает предприятие, соответствуют самым высоким стандартам.

"Роствертол" не жалеет денег на социальные программы по государственному пенсионному обеспечению, лечебно-диагностическому обслуживанию, оздоровительному отдыху работников и их детей на льготных условиях. Есть дотации на питание в заводских столовых и возможность получить новую специальность в центре подготовки персонала, на предприятии неизменно растет уровень оплаты труда.

Наравне с мировыми лидерами

Основной заказчик продукции "Роствертола" - Министерство обороны. С 2011 года предприятие поставляет в Минобороны всю линейку производимой продукции: вертолеты Ми-26, Ми-35М, Ми-28Н, Ми-28УБ, неизменно выполняя гособоронзаказ в срок.

Предприятие успешно конкурирует и на внешнем рынке с ведущими европейскими и американскими брендами, такими как Bell, Airbus Helicopters, Leonardo Helicopters (Agusta Westland), Sikorsky и Boeing. "Роствертол" в составе холдинга "Вертолеты России" активно работает над расширением экспортных поставок. Вертолеты, которые выпускает ПАО "Роствертол", эксплуатируют более чем в 60 странах мира: в Азии, Африке, Южной Америке, СНГ и Европе. Их привлекают не только к выполнению гражданских задач, но и эффективно применяют для борьбы с террористами в горячих точках.

80 лет - серьезная дата и большой праздник. И не только для работников предприятия. Ведь его успехами и достижениями гордится вся страна. Российские вертолеты пользуются заслуженным авторитетом в мире. Они славятся своей надежностью, большинство машин не имеют аналогов в мире или считаются лучшими в своем классе. У предприятия огромный потенциал и прекрасное будущее.

[\(АиФ - Ростов\)](#)

Решение Арбитражного суда Московской области по иску АО «Авионика вертолетов» к РПКБ грозит разрушить судебную систему страны

Юридическое сообщество повсюду обсуждает позицию Арбитражного суда Московской области, вставшего на сторону АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро». Ведущий отечественный разработчик радиоэлектронного оборудования для авиации, ранее проигравший в споре с АО «Авионика вертолетов», просил о «пересмотре судебного акта в связи с вновь



открывшимися обстоятельствами». Теперь АО РПКБ сможет не платить «Авионике вертолетов» 152 миллиона рублей. А судебная практика получила крайне опасный прецедент.

В середине 2016 г. «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» обратилось к АО «Авионика вертолетов» с заказом на разработку стендового комплекса для радиоэлектронного оборудования новых моделей вертолетов. Согласно условиям контракта, работы были разбиты на этапы с оплатой по мере окончания каждого из них. Однако после завершения второго этапа работ АО «РПКБ» просрочило платёж.

ВС РФ поставил точку

Миром убедить заказчика перечислить деньги не удалось, в связи с чем «Авионика вертолётов» обратилась в суд, требуя положенные 152,2 миллиона рублей. Заказчику не хотелось выплачивать столь крупную сумму, потому судебный процесс по делу за № А41-27078/2018 тянулся долго, пройдя через все инстанции вплоть до Верховного суда РФ. В результате судья ВС РФ Е.Н. Золотова определила: отказать АО РПКБ в передаче кассационной жалобы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ. В своем решении суд руководствовался тем, что РПКБ приняло выполненные работы, подписав все технические акты, а значит, фактически признало заказ исполненным.

После этого АО РПКБ подало жалобу на определение судьи Золотовой, в связи с чем материалы дела для изучения истребовал лично заместитель Председателя Верховного Суда РФ О. М. Свириденко. Но и он не нашел оснований для несогласия с вынесенным определением и вынес отказ в удовлетворении жалобы.

Тем не менее невыполненным оставался третий этап работ, предусмотренных контрактом. Однако завершить его «Авионика вертолетов» оказалась не в состоянии и приостановило выполнение работ. В качестве причины было указано, что РПКБ со своей стороны не предоставило необходимые исходные данные. Подобное нетрудно представить, учитывая, какие отношения к тому времени сложились между заказчиком и исполнителем. Как бы то ни было, «Авионика вертолетов» потребовала оплатить фактически сделанную работу по этому этапу, оценив её в 137 млн рублей. АО РПКБ платить отказалось. В итоге вновь последовал иск в суд.

В ходе рассмотрения дела № А41-74570/2018 суд постановил провести техническую экспертизу. Эксперты из ГосНИИ авиационных систем определили, что работы по 3 этапу действительно не были выполнены и оценивать по сути нечего, так как нужно смотреть на готовый продукт, которого нет. В свою очередь суд указал, что «Авионика вертолетов» не договаривалась с АО РПКБ о предоставлении технической документации и отказал в удовлетворении иска. Апелляционная инстанция подтвердила это решение.

Узаконили абсурд

Предметом интереса и недоумения со стороны практикующих юристов является не позиция суда в данном споре, а то, что последовало за ним. Дело в том, что вынося решение, судья О. Гузеева



отметила: в основу 3 этапа работ были положены результаты двух предыдущих. «Учитывая недоказанность истцом обстоятельств уклонения ответчика от содействия в выполнении работ, суд приходит к выводу, что уведомление истца о невозможности достижения результата ОКР по этапам №3, 4, 5, 6 свидетельствует о допущенных истцом недостатках в процессе выполнения работ по предыдущим этапам», - говорится в судебном документе.

Вооружившись им, АО «РПКБ» обратилось в Арбитражный суд Московской области с требованием отменить решение по первому иску в связи с вновь открывшимися обстоятельствами. Говорится же в решении суда, что на 1 и 2 этапах были допущены недостатки? Значит, решение нужно отменять. Судья М. Горшкова согласилась с такими доводами и отменила акт первой инстанции по делу № А41-27078/2018. Таким образом АО РПКБ получило возможность не платить «Авионике вертолетов» 152,2 миллиона рублей.

Отчего же юристы называют это абсурдом и говорят об угрозе для всей судебной практики в будущем? Да потому что фактически создается опасный прецедент. Во-первых, Арбитражно-процессуальный кодекс четко описывает, что следует считать «вновь открывшимися обстоятельствами». В списке всего три пункта и заключение эксперта, а также основанное на нём судебное решение, среди них не упоминается. Вот и Верховный суд Российской Федерации указывал, что заключение эксперта не считается вновь открывшимся обстоятельством, а должно расцениваться как новое письменное доказательство.

Во-вторых, выходит, что на основании проведённой позже экспертизы может быть отменено любое вступившее в законную силу решение, в том числе и Верховного Суда РФ! Хотя именно высшая судебная инстанция страны по закону ставит точку в юридических спорах, вследствие чего относится к изучению всех обстоятельств особенно скрупулезно – так, материалы иска «Авионики вертолетов» к АО «РПКБ» в связи с его сложностью исследовались в Верховном Суде в течение десяти месяцев. Теперь же оказывается, что нижестоящий суд идёт против решения Верховного. Парадокс?

Ошибка или использование заведомо ложного факта?

«Формирование подобной практики в рамках арбитражной системы нанесёт непоправимый вред всей судебной системе Российской Федерации в связи с возможностью пересмотра на основании результатов экспертиз «по вновь открывшимся обстоятельствам» любого другого дела», - с тревогой отмечают представители юридического сообщества. Грубо говоря, достаточно будет найти небрежности при окраске стен, чтобы вернуть деньги, заплаченные за строительство всего дома.

При этом они обращают внимание на следующее. Как уже говорилось, в своем решении суд, сославшись на экспертизу, пришел к выводу о допущенных «Авионикой вертолетов» недостатках при выполнении 1 и 2 этапа работ. Вот только выводов экспертов о том, что второй этап работ не был завершён - нет. По крайней мере, в экспертизах, доступных по этому делу, мы этого не нашли. И неудивительно – оценка их результатов вообще не являлась предметом исследования, а потому экспертов об этом не спрашивали. Выходит, заключение о «допущенных недостатках» было сделано исключительно судом, а не экспертами.



Что это – ошибка? Недосмотр? Или же использование заведомо ложного факта? Пожалуй, стоит спросить об этом Верховный суд РФ – «Наша Версия» направит туда соответствующие запросы.

[\(Наша Версия\)](#)

Глава Минпромторга РТ сообщил о планах по поставке «Ансатов» в Беларусь

На сегодняшний день ведутся переговоры о планах по поставке вертолетов «Ансат» производства Казанского вертолетного завода (КВЗ) в Беларусь. Об этом на встрече с белорусской делегацией журналистов сообщил заместитель Премьер-министра РТ — министр промышленности и торговли Татарстана Альберт Каримов.

«В настоящее время у нас ведутся переговоры о дальнейших поставках вертолетной техники в Беларусь. В том числе мы предлагаем нашим коллегам легкий многоцелевой вертолет "Ансат", который выпускается в Казани. Он может выпускаться в различных модификациях, мы его используем для санитарной авиации, для полиции, также есть учебный "Ансат". Поэтому сейчас возможная поставка этих модификаций находится в совместной проработке», — рассказал Каримов.

После встречи с главой Минпромторга Татарстана делегация планирует посетить Казанское АТП, где эксплуатируется белорусская техника. В программе гостей также предусмотрена экскурсия по Казанскому Кремлю с посещением мечети Кул-Шариф и Благовещенского собора.

[\(Татар-информ\)](#)

Более 600 свердловских пациентов в 2019 году госпитализировано по воздуху

Благодаря нацпроекту «Здравоохранение» в Свердловской области активно развивается санитарная авиация, что позволяет быстро доставлять пациентов в специализированные клиники и межмуниципальные медицинские центры. Зачастую от способа и скорости транспортировки зависит не только здоровье, но и жизнь больного.

Медицинская эвакуация больных и пострадавших в учреждения здравоохранения регионального уровня и межмуниципальные центры осуществляется силами бригад Территориального центра медицины катастроф (ТЦМК) и его филиалов в Ирбите и Краснотурьинске. В год выполняется порядка 6-7 тысяч санитарных заданий.

«Что касается санавиации, раньше мы выполняли до 250 вылетов, вертолетами эвакуировалось 180-200 больных и пострадавших. Ситуация резко поменялась благодаря поддержке губернатора Евгения Куйвашева и министерства здравоохранения Свердловской области. Только за девять месяцев 2019 года по воздуху эвакуировано более 600 пациентов», - рассказывает руководитель ТЦМК Виктор Попов.

Реализуя пилотный проект «Спасение на дорогах», ТЦМК наращивает опыт спасения пострадавших, госпитализируя их сразу с места ДТП в травмцентр третьего уровня. Для оказания экстренной помощи медицинские вертолёты могут осуществить посадку не только на ближайшую к месту дорожно-транспортного происшествия посадочную площадку, но и непосредственно на автомобильную трассу.



Но чаще требуется доставка пациентов из районных больниц в областные клиники или межмуниципальные медцентры для оказания помощи более высокого уровня. Современные вертолеты с авиамедицинскими бригадами всё чаще приземляются в городах области.

К примеру, в Артёмовский на этой неделе воздушная «Скорая» прилетала дважды. В первый раз пациента травматологического отделения транспортировали в областную клинику для оперативного лечения. Молодой человек попал в ДТП, повредил позвоночник. После телеконсультации артёмовских травматологов с нейрохирургами ТЦМК в Екатеринбурге было принято решение доставить пациента в областной центр.

«Везти пациента с такой травмой более ста километров на автомобиле, пусть и специализированном, рискованно и долго. К счастью, есть возможность организовать транспортировку по воздуху, чем мы в очередной раз и воспользовались», – говорит главный врач Артёмовской центральной районной больницы Андрей Карташов.

Во второй раз вертолёт ТЦМК, наоборот, доставил пациентку из соседнего района в город Артёмовский. Женщина проходила лечение в межмуниципальном медицинском центре в связи с инсультом, в её состоянии перевозка наземным транспортом была опасна.

Медицинское сопровождение на борту воздушного судна осуществляется так же, как и в наземном санитарном автотранспорте; стандарт оснащения авиамедицинской бригады такой же, как и в специализированном реанимобиле. Но больной оказывается в нужном медучреждении гораздо быстрее.

[\(Информационный портал Свердловской области\)](#)

В 2019 году санитарная авиация региона помогла 260 жителям Кировской области

Для эвакуации пациентов в специализированные учреждения здравоохранения с января по октябрь медицинскими вертолетами совершено 227 вылетов. В числе пациентов, доставленных в областной центр, жители Лузского, Подосиновского, Вятскополянского, Котельничского, Опаринского, Уржумского и других районов.

– С начала года санавиацией эвакуировано 260 пациентов, в том числе 53 ребенка, – рассказал главный врач Станции скорой медицинской помощи города Кирова Сергей Одношивкин. – Наибольшее число вылетов совершено к пациентам с инфарктами и инсультами, травмами, а также с патологиями дыхательной системы.

Транспорт санитарной авиации привлекается для эвакуации пациентов при серьезных дорожно-транспортных происшествиях. Так, в Центр травматологии ортопедии и нейрохирургии на борту медицинского вертолета были доставлены двое пострадавших при аварии у деревни Перевоз в Нолинском районе, произошедшей 26 октября. Еще двое пациентов, получивших травмы в этом ДТП, были доставлены в областное медучреждение реанимационными машинами.

Развитие санавиации – одно из важных направлений федерального проекта «Развитие первичной медико-санитарной помощи», который реализуется в Кировской области в рамках национального проекта «Здравоохранение». Его целью является обеспечение качественной, своевременной и равнодоступной медицинской помощи всем жителям региона.



– Теперь, когда есть санавиация, нет необходимости везти пациента долгие часы на автомобиле. Вертолет доставляет больного к лучшим врачам области в несколько раз быстрее, – подчеркнул глава региона Игорь Васильев.

На сегодняшний день посадочные площадки для вертолетов санитарной авиации организованы во всех районах Кировской области в непосредственной близости от центральных районных больниц. Еще четыре вертолетные площадки работают на территории специализированных медучреждений в Кирове. Весной этого года в паводковый период для спасения жизней пациентов авиамедицинские бригады трижды приземлялись в непосредственной близости от домов пациентов.

– Единая служба скорой медицинской помощи и санитарной авиации создана в регионе и хорошо себя зарекомендовала. Главные ее преимущества – это единство управления, скоординированность работы и четкость принятия решений, – подчеркнул первый заместитель председателя правительства Кировской области Дмитрий Курдюмов. – На вызов направляется ближайшая бригада. Отработана четкая маршрутизация пациентов. По медицинским показаниям пациенты из отдаленных районов



доставляются в кратчайшие сроки в специализированные клиники Кирова наземным транспортом или вертолетом санавиации. Все это позволяет оперативно оказывать квалифицированную помощь жителями региона вне зависимости от их удаленности от областного центра, в том числе и в случаях дорожно-транспортных происшествий.

Главным учреждением Единой службы скорой медицинской помощи и санитарной авиации является Станция скорой медицинской помощи города Кирова. В ее структуру входят подразделения в районах области, межрайонных центрах, городе Кирове, служба медицины катастроф, санитарная авиация. В учреждении организована круглосуточная работа диспетчерского поста.

Для оказания экстренной консультативной скорой медицинской помощи и медицинской эвакуации организовано круглосуточное дежурство авиамедицинской бригады (врач анестезиолог-реаниматолог и фельдшер скорой помощи) и врачей-консультантов (дежурство на дому) по 16-ти специальностям.

[\(Правительство Кировской области\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Как Литва решила отказаться от вертолетов Ми-8

Военный аналитик оценил заявление министра обороны Литвы о том, что республика откажется от использования вертолетов Ми-8 к 2025 году.

Заявление главы Минобороны Литвы Раймундаса Кароблиса о полном отказе от российских технологий продиктовано традиционной русофобией и дорого обойдется налогоплательщикам балтийской республики, считает главный редактор журнала "Национальная оборона" Игорь Коротченко.

"Литва страдает такой болезнью, которая называется русофобия, – страдает давно и безнадежно. И представители политического истеблишмента Литвы упражняются, кто из них громче выкрикнет какую-то очередную российскую русофобскую гадость", – заявил Коротченко portalу Baltnews.

Эксперт отметил, что в данном случае логика министра обороны Литвы понятна – она входит в НАТО и будет двигаться полностью к стандартам Североатлантического альянса, поэтому полный отказ от всего советского наследства – это мейнстрим современной литовской политики, который в том числе затронет и Министерство обороны Литвы.

Ранее министр обороны Литвы Раймундас Кароблис заявил, что Вооруженные силы страны полностью откажутся от использования российских военных технологий и техники к 2025 году.

"После замены состоящих на вооружении российских вертолетов Ми-8 машинами американского производства Black Hawk техники и технологий российского происхождения в нашей армии не останется", – цитирует главу литовского военного ведомства RT.



Между тем Игорь Коротченко напомнил, что Ми-8 это скорее не российская, а советская техника, но вместе с тем это надежная и проверенная временем машина.

"Хотят закупать более дорогую западную военную технику, это их право. Просто это выльется в дополнительные десятки миллионов евро, которые возьмут из карманов литовских налогоплательщиков ради того, чтобы отрапортовать, что избавились наконец-то от всего советского в Литве. Флаг им в руки", – резюмировал Игорь Коротченко.

BaltNews.lt

Вертолеты Ми-24 оказались захоронены на свалке под опасными отходами

Два ударных вертолета Ми-24 были обнаружены на полигоне в австралийском Дарвине, в более чем 330 км от их "бывшего дома" - военной авиабазы в Тиндале. Летательные аппараты были отправлены на свалку в 2016 году и сейчас покоятся под опасными отходами.

Несколько лет назад у нас была пара транспортных контейнеров, которые должны были быть захоронены, - рассказал ABC менеджер свалки Ник Кляйне.

Машины были в числе четырех российских военных вертолетов, предназначавшихся для Папуа - Новой Гвинеи в середине 1990-х годов в рамках сделки на сумму почти в \$50 млн между правительством страны и британской частной военной компанией Sandline International. Они не добрались до Бугенвиля из-за международного дипломатического скандала, известного как "дело Сэндлайн", и владельцем двух вертолетов оказалась Австралия.

В период с 1997 по 2016 год боевые вертолеты находились на авиабазе, а попытки их продать или избавиться срывались различными юридическими ограничениями. Их хотели выставить в музей, однако от этой идеи отказались после обнаружения в них асбеста. В итоге вертолеты оказались на свалке.

Ранее News.ru сообщал, что государственная корпорация "Ростех" представила на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019 модернизированный транспортно-боевой вертолет Ми-24П-1М.

News.Ru

BAAINBw получило первый палубный вертолет NH90 Sea Lion

Концерн Airbus Helicopters передал представителям BAAINBw (Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr; Федеральное управление по поддержке оборудования, информационных технологий и операций Бундесвера) первый многоцелевой вертолет NH90 Sea Lion. Он также является 400-ым NH90. Церемония передачи состоялась 24 октября на заводе Donauwörth. Следующие два вертолета этого типа будут поставлены немецким вооруженным силам к концу этого года.



Marineflieger приобрел 18 штук Sea Lion в версии, адаптированной для работы с палуб ракетных фрегатов типов F124 и F125 и снабжения судов типа 702 (Берлин). Это первые NH90 с модернизированной авионикой, которая позволяет им полеты по приборам в гражданском воздушном пространстве. В конечном счете, такими возможностями должна быть оснащены остальные NH90. С другой стороны, с 2021 года будут работать Sea Lion, оснащенные модернизированным транспондером «свой-чужой», работающим в режиме 5.

Ожидается, что поставки Sea Lion для Marineflieger (ВМФ Германии) продлятся до 2022 года. Они заменят службу Sea King Mk 41 и будут выполнять поисковые и спасательные миссии, разведку, поддержку спецназа, а также перевозку людей и грузов. Последние Sea King будут сняты с производства до 2023 года. Хотя официально у Marineflieger имеется 21 единица Sea King, некоторые из них уже использовались в качестве источника запасных частей. К концу этого года флот немецких Sea King будет официально сокращен до 16 вертолетов.

В настоящее время вооруженные силы Германии имеют в своем распоряжении 72 вертолета NH90 ТТН (тактический транспорт) и ожидают доставки еще 7. В августе этого года Берлин решил, что преемниками 22 (по другим данным 24) бортовых вертолетов Westland Sea Lynx Mk 88 станут NH90 Sea Tiger. Контракт на их покупку должен быть подписан в течение следующих 12 месяцев, что позволит начать поставки не позднее 2024 года. Германия планирует приобрести 31 единиц Sea Tiger. ([AircargoNews](#))

В Таджикистан поставлен первый вертолет Airbus H125

В столице Казахстана Нур-Султан передали в Таджикистан экспортный вертолет, собранный в Казахстане. Речь идет о Airbus H125, который стал первым вертолетом Airbus в стране. Об этом сообщает министерство индустрии и инфраструктурного развития страны. Как поясняют в ведомстве, сборка вертолета осуществлялась совместным предприятием ТОО «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» (50% АО «НК «Казахстан инжиниринг», 50% Airbus Helicopters).



Официальная передача вертолета состоялась на заводе Еврокоптер с участием вице-министра индустрии и инфраструктурного развития РК, высшего руководства Airbus Helicopters, Казахстан инжиниринг, KazakhExport и потенциальных/существующих заказчиков.

«Представляемый сегодня вертолет – надежная и современная машина, которая превосходит другие однодвигательные вертолеты в своем классе. Не зря данная модель побила мировой рекорд, выполнив взлет и посадку на горе Эверест. Следует подчеркнуть, что реализация данного проекта стала возможной при активном участии, финансировании и поддержке АО «Экспортная страховая компания «KazakhExport», - комментируют в ведомстве

Напомним, что «Еврокоптер Казахстан инжиниринг» является единственным предприятием в СНГ и Центральной Азии, которое занимается продажей вертолетов производства Airbus Helicopters, сборкой и техническим обслуживанием вертолетов EC145, H125, H130, а также обучением техников и пилотов на русском и английском языках. При заводе создан сервисный центр для оказания квалифицированных услуг по поддержанию летной годности вертолетов, а также ремонту и технической поддержке. Центр предоставляет высокотехнологичное оборудование, обеспечивает

доступность запчастей и инструментов на складе предприятия. Оперативное обслуживание, осуществляемое сертифицированными специалистами, гарантирует высокий уровень качества, производительности и безопасности.

[\(BizavNews\)](#)

Хорватия получит вертолеты UH-60M Black Hawk

Агентство министерства обороны США по военному сотрудничеству (Defense Security Cooperation Agency – DSCA) 30 октября 2019 года направило Конгрессу США уведомление о планируемой предстоящей продаже Хорватии по линии американской программы межправительственных иностранных военных продаж Foreign Military Sales (FMS) двух многоцелевых вертолетов Sikorsky (Lockheed Martin) UH-60M Black Hawk новой постройки. Данная поставка одобрена Государственным департаментом США. Общая стоимость предполагаемой поставки составит 115 млн долл.



Ранее в 2018 году правительство США также приняло решение передать Хорватии в 2020-2021 годах в порядке военной помощи еще два вертолета UH-60M нового производства, стоимость передаваемого имущества составит 53 млн долл.

Хорватия станет таким образом очередным получателем американских вертолетов серии UH-60 Black Hawk в Восточной Европе - наряду со Словакией, Албанией, Латвией и Литвой.

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



Новости аэрокосмической промышленности

В АО «ОДК-Климов» прошли «Климовские чтения – 2019»

Очередная научно-техническая конференция, посвященная перспективам авиадвигателестроения, состоялась в АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) в дни празднования 105-летия предприятия

«Климовские чтения» традиционно собрали десятки специалистов со всей России, деятельность которых связана с авиационным двигателестроением, – инженеров, конструкторов, профессоров, студентов. Всего в рамках конференции работали восемь секций, каждая из которых была посвящена актуальным вопросам перспективных направлений развития отрасли.

Открывая мероприятие, исполнительный директор ОДК-Климов А.И. Ватагин подчеркнул: «Одна из целей сегодняшней встречи – чтобы вы и ваш голос были услышаны не только здесь, но и во всей стране. Чтобы люди, которые принимают решение, в каком направлении и как дальше должна двигаться отрасль, вас услышали. Хотелось бы, чтобы наши конструкторские школы не только сохранялись, но и развивались благодаря молодым и энергичным специалистам, которые продолжают дело великих конструкторов. Для выполнения этих задач вы должны быть смелее и активнее».

После завершения работы секций самым активным участникам были вручены благодарности АО «ОДК-Климов» за развитие научно-технического потенциала авиадвигателестроительной отрасли. Благодарности получили ФГУП «ЦИАМ им П.И. Баранова», ПАО «ОДК-Сатурн», Военно-космическая академия имени А.Ф. Можайского.

Дипломами и наградами были отмечены победители конкурса научных статей, а молодых авторов поощрили денежными премиями.

Материалы научно-технической конференции «Климовские чтения – 2019. Перспективные направления развития авиадвигателестроения» опубликованы в сборнике, входящем в РИНЦ (Российскую национальную библиографическую базу данных национального цитирования).

В конце конференции А.И. Ватагин поблагодарил всех участников за продуктивную работу и добавил: «Хотелось бы, чтобы участие в сегодняшней конференции стало для вас новым стартом для дальнейших успехов». Он пожелал здоровья и благополучия специалистам, а предприятиям, которые они представляют, – отличного будущего и динамичного развития.

[\(ОДК-Климов\)](#)

Россиян поселят рядом со взлетными полосами аэропортов

Премьер РФ Дмитрий Медведев поручил Роспотребнадзору сменить методику оценки уровня шума аэропортами, чтобы рядом с аэровокзалами можно было строить новое жилье. Согласно новым нормам СанПиНа площади аэровокзалов, на которых шум от взлетающих самолетов будет признан неопасным для здоровья, могут сократить в два-шесть раз.



24 октября Роспотребнадзор представил новые расчеты, пишет газета "Ведомости", ссылаясь на участников совещания у премьера. Как напоминает газета, до лета 2017 года приаэродромной территорией считались земли вокруг аэродрома в радиусе 30 км, строить здесь можно было только с разрешения Росавиации и при наличии заключения Роспотребнадзора о допустимом уровне авиашумов. Теперь в расчет берут уровень воздействия только по эквивалентному шуму (максимальный шум от взлетающего самолета - прим.ред.). Исходя из этих параметров территория аэропорта Шереметьево сократится в четыре раза, у Внуково втрое, а у Домодедово сразу в 6 раз. Власти Подмосковья утверждают, что благодаря изменениям в документах будут возведены десятки социальных объектов, расселено более 100 000 кв. метров ветхого и аварийного фонда.

Однако специалисты говорят об опасности такого решения. Интенсивность полетов с каждым годом возрастает. "Если сейчас на определенной территории эквивалентный уровень в норме, то через несколько лет норма может быть превышена. Но дома к тому времени уже будут построены и распроданы", - предположил собеседник издания. Кроме того, из аэропортов самолеты взлетают круглосуточно, тогда как в ряде стран Европы, ночные авиарейсы запрещены (аэропорт Шарля де Голля и Франкфурта-на-Майне).

По данным Всемирной организации здравоохранения, наибольший ущерб здоровью наносит пробуждение от авиашума ночью, а к этому приводят как раз максимальные уровни звука, даже если это происходит всего один раз за ночь.

В регионы от главы кабмина также поступило поручение измерять уровень шума в воздушных гаванях. Однако пока новые территории не установил почти ни один крупный аэропорт страны.

URA.Ru

«Технодинамика» запустила модульную сборку оборудования

АО «Авиаагрегат» (входит в холдинг «Технодинамика Госкорпорации Ростех») в рамках реализации национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости», а также для выполнения программы диверсификации производства локализовал производство станков с программным управлением. Новая сборочная площадка была представлена правительству Самарской области.

В настоящее время освоено крупноузловое производство оборудования модельных рядов: горизонтальный токарно-револьверный станок с ЧПУ (Prakt 1650P) и вертикальный фрезерный обрабатывающий центр с ЧПУ (Prakt 850SL).

Отличительные особенности данного оборудования - интуитивно понятный интерфейс, простота в эксплуатации и обслуживании. Цельнолитая чугунная станина обеспечивает высокую жесткость станков. Большинство покупных компонентов поставлены от мировых лидеров в соответствующих областях.



«Сегодня станкостроение – базовая и весьма перспективная отрасль машиностроения, поскольку дефицит оборудования для рынка РФ удовлетворяется, в основном, иностранными производителями. Локализация производства на базе «Авиаагрегата» позволит предоставлять российским заказчикам уникальные преимущества по приобретению и сервисному обслуживанию металлообрабатывающего оборудования», - заявил генеральный директор холдинга «Технодинамика», куратор Ульяновского и Пензенского региональных отделений Союза машиностроителей России, член бюро Лиги содействия оборонным предприятиям Игорь Насенков.

Стратегическим партнером «Авиаагрегата» по продвижению продукции станкостроения на рынке выступает ООО «Практика Поволжье», которое также берет на себя функции пуско-наладочных работ, монтажа и сервиса оборудования.

Кроме того, совместно со сборкой станков возможна организация сборочного производства типового автономного роботизированного комплекса для загрузки-выгрузки станков токарной и фрезерной групп с ЧПУ на базе роботов Fanuc.

«На базе собственного производства АО «Авиаагрегат» способно локализовать производственные мощностей в объеме 8 постов по сборке горизонтальных токарно-револьверных станков с ЧПУ и 2 постов по сборке вертикальных фрезерных обрабатывающих центров с ЧПУ. Это позволит собирать ежегодно по 288 и 108 станков соответствующего наименования», - отметил генеральный директор «Авиаагрегата» Олег Брындин.

[\(Технодинамика\)](#)

Airbus готова сотрудничать с Россией в космической отрасли

Оборонное подразделение французской компании Airbus - Defence & Space - готово сотрудничать по проектам в космической отрасли с Россией. Об этом сообщил во вторник глава Минэкономразвития России Максим Орешкин.

"У меня отдельная встреча состоялась с вице-президентом Airbus. Компания подтвердила готовность работать по совместным проектам в России (в космической отрасли)", - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос корреспондента ТАСС.

Глава Минэкономразвития уточнил, что обсуждал эту тему во вторник с вице-президентом Airbus Defence & Space Лионелем Шампо, и тот заверил его в готовности компании к работе. Орешкин также добавил, что Airbus еще с 1995 года сотрудничает с Россией по космическим проектам и с ее стороны присутствует "полная нацеленность на движение вперед и углубление сотрудничества"

[\(ТАСС\)](#)

ВЭБ.РФ профинансирует поставки 100 самолетов SSJ в лизинг в объеме \$4 млрд

ВЭБ.РФ может профинансировать поставки 100 самолетов Sukhoi Superjet (SSJ) в лизинг в объеме около \$4 млрд, заявил премьер-министр, глава набсовета госкорпорации Дмитрий Медведев.

"Начнем с авиастроения. В соответствии с моим поручением на рассмотрение сегодняшнего заседания выносятся проект поставки 100 самолетов Sukhoi Superjet в лизинг. Они будут поставляться в течение шести лет до 2026 года, срок лизинга - 12 лет. Объем финансирования - порядка \$4 млрд, чуть меньше", - сказал он на заседании набсовета в среду.

По словам премьера, этот проект имеет общегосударственное значение, направлен на развитие авиастроительной отрасли и региональных перевозок.

Кроме того, набсовет обсудит на заседании ряд внутренних документов ВЭБа, в том числе план развития до 2021 года одного из коммерческих банков, в которых участвует госкорпорация развития, - это белорусский "Банк БелВЭБ" (входит в группу ВЭБ.РФ).

[\(ТАСС\)](#)

Китайский четырехместный электросамолет впервые поднялся в воздух

Свой первый полет совершил китайский четырехместный электрический самолет RX4E. 28 октября борт совершил взлет и посадку на аэродроме Цайху в Шэньяне, сообщает корреспондент Sibnovosti.ru со ссылкой на «Международное радио Китая».



Самолет длиной 8,4 м был разработан Ляонинской академией авиации общего назначения (ЛААОН). Дальность полета составляет 300 км, самолет способен пролететь без подзарядки около полутора часов. Эти характеристики будут улучшаться по мере совершенствования технологий по производству батарей.



«Самолет RX4E имеет огромные рыночные перспективы. Он может применяться в ряде областей, таких как транспортировка на короткие расстояния, подготовка пилотов, осмотр достопримечательностей, аэрофотосъемка и аэрокартография», - сообщил заместитель главы ЛААОН Чжао Тенань.

[\(sibnovosti\)](#)

Газпромбанк Лизинг профинансировал поставку ЦИАМ 3D-принтера для разработки авиадвигателей

"Газпромбанк Лизинг" профинансировал поставку Центральному институту авиационного моторостроения им. П.И. Баранова (ЦИАМ) 3D-принтера для исследований и разработок авиадвигателей. Об этом сообщается в пресс-релизе лизинговой компании.

"Газпромбанк Лизинг заключил договор лизинга с Центральным институтом авиационного моторостроения им. П.И. Баранова (ЦИАМ) на поставку 3D-принтера ProX320. Поставщиком оборудования выступила компания АО "НПО систем", - говорится в пресс-релизе.

Этот 3D-принтер ProX320 станет центром открывшейся 30 октября на базе ЦИАМ лаборатории, которая займется исследованиями и разработкой конструкций перспективных газотурбинных авиадвигателей из металлических порошковых композиций. Готовые инженерные решения в области аддитивных технологий (цифровые технологии с использованием 3D-печати - прим. ТАСС), созданные и экспериментально подтвержденные специалистами ЦИАМ, будут передаваться для внедрения в отрасли.

По словам генерального директора ЦИАМ Михаила Гордина, аддитивные технологии в авиации - одно из приоритетных направлений, которое активно развивается во всем мире, поэтому поставка ЦИАМ 3D-принтера ProX320 является "важным отраслевым событием".

Генеральный директор "Газпромбанк Лизинга" Максим Агаджанов, комментируя сделку, отметил, что на сегодняшний день "финансирование высокотехнологического оборудования на условиях финансовой аренды занимает менее одного процента на российском рынке". Однако с ростом экспертизы в компаниях и повышением уровня требований к качеству производимой продукции, высокотехнологичное оборудование будет внедряться более ускоренными темпами, в том числе за счет лизингового финансирования, добавил он.

ЦИАМ им. П.И. Баранова - единственная в стране научная организация, осуществляющая полный цикл исследований, необходимых при создании авиационных двигателей и газотурбинных установок на их основе, а также научно-техническое сопровождение изделий, находящихся в эксплуатации.

[\(ТАСС\)](#)

Испытатели EASA завершили третью сессию сертификационных полетов на самолете MC-21-300

Испытатели Европейского агентства по безопасности полетов (European Union Aviation Safety Agency, EASA) завершили третью сессию испытаний в рамках программы сертификации самолета MC-21-300.



На первом этапе сессии специалисты EASA работали на авиационном тренажере.

На втором этапе испытатели EASA и ОКБ им. А.С. Яковлева (в составе корпорации "Иркут") совместно выполнили серию полетов на MC-21-300.

ПАО "Корпорация "Иркут" (в составе ПАО "ОАК") ведет испытания самолета MC-21-300 в целях получения российского и европейского сертификатов типа. В работе участвуют представители российских авиационных властей, промышленности, а также эксперты EASA.

В 2019 году специалисты EASA провели две сессии полетов в рамках программы сертификационных испытаний самолета MC-21-300. Допуск к полетам летчики EASA получили по результатам курса теоретической и практической подготовки, которые прошли в 2018 г.

[\(ОАК\)](#)

Композиты для отечественного авиастроения. Успехи, планы, проблемы

Наряду с металлами в конструкции современных самолетов активно используются композиционные материалы. Разного рода композиты позволяют сократить массу конструкции при сохранении прочих характеристик или обеспечить иные преимущества перед конструкциями из других материалов. В сфере композитов в нашей стране уже достигнуты определенные успехи, но развитие отрасли следует продолжать.

Сферы применения

Ввиду характерных особенностей и некоторых преимуществ перед другими материалами композиты могут широко использоваться в авиастроении. Прежде всего, они интересны в контексте создания и строительства планеров летательных аппаратов. При этом не исключается возможность внедрения композитов в другие сферы, где пока используются только металлы и сплавы.

Композитные детали используются едва ли не на всех современных боевых самолетах отечественного производства. Так, планер многоцелевого истребителя Су-35С выполняется из легких сплавов и композитов, хотя доля последних невелика в сравнении с другими образцами техники.

Более широко композиты на основе углепластика и других материалов применяются в проекте истребителя пятого поколения Су-57. На композитные детали приходится четверть сухой массы такого самолета. Прежде всего, они используются в обшивке. Так, 70% внешней площади истребителя выполнено из композитов. Специфика технологий изготовления композитов позволила упростить конструкцию планера и уменьшить число необходимых деталей.

Новые материалы широко используются в беспилотной авиации. Если легкие БПЛА обходятся пластиковыми корпусами, то на более тяжелых активно используются композитные агрегаты сложных форм и конфигураций. К примеру, планер нового БПЛА "Орион" изготавливается преимущественно



из композитов, тогда как доля других материалов сокращена до необходимого минимума. Схожие подходы использовались при разработке других современных БПЛА среднего и тяжелого классов.

Композиты внедряются и в гражданской авиации. Наибольшие успехи в этом направлении достигнуты при разработке среднемагистрального лайнера МС-21. В нем на углепластиковые композиционные материалы приходится 35% сухой массы. На данный момент это является рекордом для отечественных самолетов. Такие результаты были получены, в первую очередь, за счет создания особого крыла, почти полностью выполненного из композитов. Следует отметить, что такое крыло отличается сложностью разработки и производства, из-за чего применяется лишь в нескольких проектах в мире. Таким образом, с точки зрения технологий МС-21 оказывается одним из самых прогрессивных современных самолетов.

Недавно стало известно о возможном проведении исследовательских и конструкторских работ в интересах двигателестроения. НПО "Сатурн" проявляет интерес к теме композитных лопаток для турбореактивных двигателей. Подобные детали могут быть внедрены в проектах ПД-14 и ПД-35. Их появление позволит сократить собственную массу двигателя и обеспечит рост некоторых характеристик.

Отечественное производство

На данный момент в разных проектах отечественной авиационной техники применяются композиты и сырье разного происхождения. Часть такой продукции производится российскими предприятиями, тогда как прочую приходится приобретать у зарубежных поставщиков. При этом осуществляется развитие отечественного производства, направленное на решение актуальных производственных задач и сокращение зависимости от импорта.

Одним из ведущих предприятий отрасли является компания "Аэрокомпозит", входящая в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Ее производственные мощности развернуты на базе Казанского авиационного завода и ульяновского "Авиастар-СП". Компания создавалась с целью объединения наработок по композитам в рамках ОАК. Ее задачей является разработка и производство необходимых изделий, технологических циклов и т.д. в интересах различных проектов в авиационной сфере.

Ранее "Аэрокомпозит" разработала особое крыло для лайнера МС-21, а затем занялась его производством. Сообщается о проведении исследовательских и конструкторских работ в интересах других проектов. К примеру, запланирована глубокая модернизация самолета SSJ-100, в ходе которой внедрят новое композитное крыло.

Также в нашей стране осуществляют деятельность несколько других организаций и компаний, разрабатывающих и производящих композитные детали и материалы для их изготовления. Кроме того, принимаются меры, направленные не только на разработку и производство композитов, но и на подготовку кадров.



Буквально на днях при Казанском национальном исследовательском техническом университете им. А.Н. Туполева (КНИТУ-КАИ) при содействии "Росатома" открыли специализированный центр компетенцией "Технологии композитов". Задачей СТЦ станет подготовка специалистов для авиастроительных КБ и заводов. Они будут изучать особенности композитов, сферы их применения и т.д. Также им предстоит осваивать технологии производства, обработки и т.д.

На открытии СТЦ "Технологии композитов" звучали весьма интересные заявления о проблемах отечественной отрасли. Так, утверждалось, что наши предприятия способны выпускать нужные материалы, но их внедрение сталкивается с характерными проблемами. Проектировщики, которые могли бы использовать композиты, попросту не умеют с ними работать. Именно для избавления от таких проблем открывается новый СТЦ.

Новые вызовы

Внедрение и использование композиционных материалов дает известные преимущества, но прямо связано с массой сложных задач. Освоение производства композитов само по себе отличается достаточной сложностью и предъявляет особые требования к предприятиям. Применение новых материалов в конструировании, в свою очередь, требует новых подходов и перестройки некоторых процессов.

Однако итоги и результаты таких процессов полностью оправдывают все затраты. Техника с применением композитов отличается повышенными техническими и экономическими показателями, а потому представляет большой интерес для современного заказчика. Соответственно, подобные самолеты получают конкурентное преимущество на рынке и могут претендовать на получение контрактов.

Впрочем, на данный момент российская промышленность не может претендовать на ведущее положение в мире. В ходе открытия СТЦ "Технологии композитов" назвали текущее положение дел: на Россию приходится менее процента мирового рынка композиционных материалов. За счет деятельности Центра и профильных предприятий к 2025 г. ее планируется довести до 2%. Однако и после этого отечественные достижения будут выглядеть скромно на фоне зарубежных конкурентов.

Развитию отрасли мешают не только сложности технологического характера. В начале 2019 г. появились сообщения о внесении двух российских производителей композитов в санкционный список США, что могло угрожать выпуску продукции и повлиять на деятельность нашего авиастроения. В ОАК заявили, что такой шаг зарубежного государства является попыткой не пустить на международный рынок российские предприятия, способные отвоевать его долю.

Поводы для оптимизма

Тем не менее, работы в перспективном направлении продолжаются. Разрабатываются и внедряются новые виды композитов. Создаются новые образцы авиационной техники с широким применением таких материалов - в том числе и соответствующие передовым мировым идеям. Принимаются меры, направленные на развитие отрасли, подготовку специалистов и т.д.



Авиационная техника, построенная с применением композитов, уже производится серийно; также готовится выпуск новых образцов. Многие еще только предстоит сделать, и все это связано с различными трудностями. Однако работы продолжаются и дают повод для оптимизма. Композиционные материалы прочно вошли в практику, и теперь делается все для развития этого направления, прямо влияющего на успехи других отраслей.

[\(Военное обозрение\)](#)

Рособоронэкспорт подвел итоги 19-го года работы на мировом рынке

4 ноября 2019 года исполняется 19 лет со дня образования АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех). Компания была создана в 2000 году Указом Президента Российской Федерации.

"Рособоронэкспорт продолжает укреплять свои позиции на мировом рынке оружия. Несмотря на жесточайшую конкуренцию, в 2019 году мы уже смогли поставить продукцию в 43 страны мира на сумму более 11 млрд. долларов, подписали более 800 контрактных документов на будущие поставки. И это далеко не конечные показатели – впереди еще два месяца работы. При этом портфель заказов компании продолжает оставаться на уровне около 50 млрд. долларов, гарантируя загрузку российских оборонных предприятий на несколько лет вперед", – сообщил генеральный директор Рособоронэкспорта, заместитель Председателя Союза машиностроителей России Александр Михеев.

Рособоронэкспорт начал продвигать за рубеж ряд знаковых образцов вооружения и военной техники – потенциальных бестселлеров мирового рынка. Среди них многоцелевой истребитель пятого поколения Су-57Э, модернизированные с учетом опыта боевого применения вертолеты Ми-28НЭ и Ми-171Ш. Для оснащения личного состава армейских, специальных и антитеррористических подразделений партнеров компания получила возможность поставлять всю линейку автоматов Калашникова новейшей "двухсотой" серии, в том числе и под патроны стандарта НАТО.

В этом году Рособоронэкспорт предложил иностранным заказчикам новейшую российскую реактивную систему залпового огня "Торнадо-С" с дальностью стрельбы до 120 километров, новые реактивные снаряды к РСЗО и выстрелы к танковым пушкам, мобильный комплекс ракетного оружия "Club-T", береговой ракетный комплекс тактического назначения "Рубеж-МЭ" и ряд других ожидаемых на рынке образцов. Большинство из них представили на крупнейших международных оружейных выставках в России и за рубежом.

При поддержке Госкорпорации Ростех в 2019 году компания активно проводила маркетинговую и выставочную работу – приняла участие в 16 выставках, 5 еще предстоят до конца года. По итогам дебютной выставки DSE Vietnam 2019 в Ханое организаторы признали объединенную российскую экспозицию, организованную Рособоронэкспортом, лучшей.

Кроме того, Рособоронэкспорт стал участником первого в истории крупнейшего саммита Россия – Африка, где провел плодотворные встречи с высокими делегациями государств африканского континента.



Спецэкспортер представил уникальную продукцию российских предприятий на специализированных международных форумах по обеспечению безопасности в Москве и Уфе. Иностранным делегациям презентовали новейшие разработки в области противодействия беспилотным летательным аппаратам, средства распознавания лиц, другие специальные решения по борьбе с терроризмом и организованной преступностью.

"В 2019 году Рособоронэкспорт продолжил укреплять свой имидж надежного партнера, динамичной и гибкой компании, готовой эффективно вести бизнес даже в условиях сильнейшего давления со стороны конкурентов. Мы успешно внедряем финансовые инструменты, делающие наше сотрудничество с партнерами независимым от неблагоприятных внешних факторов, – добавил Александр Михеев. – Это дает свои плоды. Несмотря на санкции, мы досрочно выполнили поставки всех компонентов ЗРС С-400 в Турцию, создали и открыли первое в мире совместное предприятие по производству автоматов Калашникова "двухсотой" серии в Индии".

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Новости беспилотной авиации

Дроны не пройдут

В России создали систему противодействия гражданским беспилотникам. После того как атака дронов обрушила добычу нефти крупнейшего мирового экспортера черного золота - Саудовской Аравии, вопрос использования подобных решений перестал быть риторическим. Причем не только для крупных компаний, но и для обычных граждан, владеющих каким-либо имуществом.

Рынок гражданских беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) сегодня растет огромными темпами. Объем глобального рынка дронов в 2018 году, по оценке авторов доклада The Drone Market Report, составлял 14 миллиардов долларов. К 2024 году он, по прогнозам, может составить уже 43 миллиарда долларов.

Что касается России, то по результатам прошлого года продажи беспилотников в нашей стране, по данным J son & Partners Consulting, увеличились на 53 процента. К 2025 году парк дронов в России достигнет отметки в один миллион, прогнозируют аналитики Национальной технологической инициативы Аэронет.

С одной стороны, беспилотники предоставляют широкие возможности: с их помощью можно осуществлять доставку товаров, обследовать шахты, контролировать ход строительства зданий, делать красивые фото- и видеоматериалы. Тем не менее известно все больше случаев, когда дроны представляют серьезную угрозу: падают в толпу на концертах, травмируют спортсменов во время соревнований, создают угрозу работе аэропортов и промышленных объектов, занимаются промышленным шпионажем, делают фото- и видеосъемку звезд через высокие заборы их частных резиденций.



Специализированное программное обеспечение, разработанное "Лабораторией Касперского", позволяет, не повреждая беспилотник, предотвратить его нежелательное проникновение на различные объекты. Например на охраняемую территорию крупных промышленных предприятий, массовых мероприятий, частных домов.

Разработка базируется на технологии определения положения дрона по облаку точек с помощью лазерного сканера и последующей его классификации при помощи нейросети. Происходит это следующим образом. Модуль первичного обнаружения находит движущийся объект, считывает его координаты и передает их на сервер. Затем перемещение объекта отслеживает опорно-поворотный модуль с установленными на нем камерами высокого разрешения. Нейронная сеть анализирует объект и выясняет, дрон это или нет. Если это беспилотник, то включается модуль глушения, который блокирует связь дрона с пультом управления и заставляет его вернуться к точке старта либо совершить мягкую посадку в месте потери связи с оператором.

Решение, как поясняют в "Лаборатории Касперского", может применяться как в стационарных, так и в передвижных системах: интегрироваться в инфраструктуру "умных" домов, объекты критической инфраструктуры, устанавливаться в автомобили и багги.

"Многие из нашей команды, включая меня, долгое время являются владельцами дронов и применяют их как для хобби, так и для работы. С уверенностью могу сказать, что иногда беспилотники бывают чрезвычайно опасны. Я сам видел ряд рискованных ситуаций на массовых мероприятиях, - комментирует Владимир Туров, руководитель проекта Kaspersky Antidrone. - К сожалению, оператор дрона не всегда знает, какие зоны запрещены для полета. И если беспилотник неожиданно разбивается или его атакуют, это производит сильный негативный эффект на его владельца. Вот почему мы решили сделать продукт, который, с одной стороны, учитывает требования к безопасности, а с другой - не наносит дрону вреда. Разработка позволяет контролировать запуск беспилотника без ущерба для каждой из сторон".

В России как раз прекратилась эпоха бесконтрольного использования беспилотников - истек срок, к которому владельцы таких аппаратов весом от 0,25 до 30 килограммов должны были нанести на них учетные номера (см. статью "Долетит ли дрон до понедельника?" на 1 и 4-й полосах). За месяц, отведенный владельцам аппаратов на выполнение новых требований, на учет поставлены, по данным Росавиации, более 1,5 тысячи дронов. При этом в РФ беспилотников уже около полумиллиона.

[\(Российская газета\)](#)

Долетит ли дрон до понедельника?

С 28 октября легкие дроны и коптеры уже не имеют права подниматься в небо без учетных номеров. Отпущенный их владельцам срок для постановки на учет истек.

Под новые правила учета подпадают самые разные аппараты - и коптеры для выполнения профессиональных задач, и игрушки, и самодельные модели.

Главный критерий - максимальная взлетная масса от 250 граммов до 30 килограммов. Правила учета вступили в силу с 27 сентября "с целью обеспечения и организации безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения при использовании воздушного пространства России", пояснили "РГ" в Росавиации.



Владельцам беспилотников дали еще месяц на их выполнение. Нужно было направить заявление в Росавиацию с указанием контактов и данных о беспилотнике.

Учет нужен, чтобы мотивировать людей пилотировать аппараты аккуратнее, добавляет руководитель Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиасистем Глеб Бабинцев. Теперь можно сразу установить владельца дрона, если при его крушении будет причинен какой-то вред. Немало уже было случаев, когда беспилотники падали на автомобили, повреждали линии электропередач. Конечно, если вред нанес неучтенный аппарат, найти владельца будет сложнее. Но когда найдут, отвечать он будет и за нанесенный урон, и за нарушение правил полетов.

Кстати, уже появилась система противодействия дронам, которая блокирует связь с владельцем и заставляет их мягко сесть в месте запуска (о ней "РГ" пишет в статье "Дроны не пройдут").

Запуск дронов без номеров теперь грозит физлицам штрафом до 50 тысяч рублей, а для юрлиц - до 300 тысяч.



"Естественно, полицейские не станут гоняться за каждым мальчиком с коптером", - говорит Бабинцев. Но если аппарат запускают в общественном месте, страж порядка теперь вполне может поинтересоваться учетным номером и проверить его действительность. Нет номера? Платите штраф: для физических лиц - две тысячи рублей, а для организаций - от 50 до 80 тысяч рублей. А если еще нарушено воздушное пространство, скажем, дрон летал у аэродрома, физлицо могут оштрафовать на 20-50 тысяч рублей, а компанию - на 200-300 тысяч. Но тут речь не идет о криминальном использовании дронов. Это уже сфера контроля органов безопасности.

За сбитый дрон можно получить гражданский иск в суд

"Российская газета" опросила экспертов о том, что будет отныне с дронами-нарушителями. Оказалось, что правительственное постановление, прописывающее порядок регистрации беспилотников, вступило в силу раньше, чем появился закон, разрешающий сбивать тех, кто нарушает установленные правила. Законопроект, наделяющий силовиков полномочиями перехватывать управление беспилотниками и даже сбивать их, находится еще в Госдуме. Согласно документу, правоохранительные и силовые ведомства получат право пресекать полеты беспилотников в местах проведения массовых и публичных мероприятий, а также над критически важными объектами и потенциально опасными производствами и над элементами транспортной инфраструктуры. Пресечь полет беспилотника силовики смогут при проведении контртеррористических операций, оперативно-разыскных и следственных мероприятий. Новыми полномочиями наделят МВД, Росгвардию, ФСБ, Федеральную службу охраны и Службу внешней разведки. Но в действительности правоохранительные ведомства и спецслужбы сбивают дроны конечно уже и сегодня. Если решают, что от них может исходить угроза. Законопроект же призван легализовать и конкретизировать их действия. "Разумеется, силовые структуры и ранее привлекались для пресечения незаконных полетов, - соглашается ведущий эксперт в области беспилотных летательных аппаратов Денис Федутинов. - Но эта функция формально не была на них возложена, силовые структуры формально были ограничены в вопросах формирования штатов специалистов и их технического оснащения". "Что же касается обычных граждан, которые обнаружат над своим, допустим, дачным участком надоедающий дрон, то наиболее правильным в данной ситуации была бы фиксация самого полета. В дальнейшем эти материалы необходимо передать в правоохранительные структуры. В случае же самовольного сбивания подобных летательных аппаратов не исключены ответные иски со стороны их владельцев", - пояснил эксперт. "Что касается повреждения дрона, залетевшего на чужой участок, то, скорее всего, подобные споры будут решаться в порядке гражданского судопроизводства", - также считает адвокат Наталья Тарасова.

А как у них?

Управление гражданской авиации США требует регистрировать все беспилотники массой более 250 грамм. Полученный номер потом необходимо приклеить на свой аппарат. Процесс регистрации необременителен. Полеты запрещены рядом с аэропортами, военными базами, в национальных парках и других особых зонах, например над Вашингтоном. Что до разрешенных зон, то предварительных заявок на полет не требуется. Но коптер должен находиться в поле зрения пилота,



а высота полетов ограничена 120 метрами. Запрещено летать над большими скоплениями людей, стадионами и местами масштабных ЧП.

В Италии действуют схожие ограничения. Потолок высоты здесь всего 70 метров, а для коммерческих полетов - 150 метров. Устройство должно весить менее 25 кг, его необходимо оснастить специальным знаком с информацией о владельце и идентификационной системе. Для запуска надо иметь страховку гражданской ответственности. А полеты в коммерческих целях требуют разрешения и уплаты пошлины в 94 евро.

Нарушение правил полетов может повлечь ответственность вплоть до уголовной: наказание до 2 лет лишения свободы и штраф в размере до 500 евро.

[\(Российская газета\)](#)

НИИ "Вектор" представил комплекс противодействия дронам на общероссийской конференции о технологиях антитеррористической защищенности

НИИ «Вектор» (входит в Концерн «Вега» холдинга «Росэлектроника») принял участие в проходящей в Калуге VII Общероссийской научно-практической конференции «Российские технологии антитеррористической защищенности, охраны и обороны особо важных и потенциально опасных объектов».

На площадке мероприятия НИИ «Вектор» представлены ключевые разработки предприятия в сфере мониторинга окружающего пространства критически важных объектов с целью выявления несанкционированных БПЛА и противодействия им – пассивный когерентный локационный комплекс (ПКЛ), модуль обнаружения канала управления «Черемуха» и модуль радиоэлектронного подавления малых БПЛА «Серп».

ПКЛ обеспечивает местоопределение и сопровождение БПЛА в охраняемой зоне, а также контролирует трассу движения дрона при его подавлении. При этом изделие использует для подсвета целей сторонние источники радиосигналов и является пассивной системой, не излучающей демаскирующих сигналов.

Модуль «Черемуха» обеспечивает возможность обнаружения, пеленгования и местоопределения как самого беспилотника, так и пульта его управления, имея при этом возможность одновременной работы по нескольким БПЛА.

Модуль радиоэлектронного подавления «Серп» обеспечивает подавление малых БПЛА в секторе углов $\pm 45^\circ$ и на дальности до 20 км, обеспечивая сплошное перекрытие по частоте в диапазоне от 400 до 6200 МГц, используемых в настоящее время для управления БПЛА, а также все частоты глобальных навигационных спутниковых систем. Модуль создает прицельную по частоте и направлению помеху по команде от средств обнаружения и радиомониторинга. В систему противодействия может входить произвольное количество модулей подавления, решая тем самым задачи защиты от подлета БЛА одновременно с нескольких направлений, защиты протяженных и площадных объектов.



«Все описанные модули могут объединяться в единый комплекс, решающий задачу защиты от БПЛА. Конкретное решение – выбор модификации, определение необходимого количества модулей, их распределение по территории охраняемого объекта, выделение каждому модулю своей зоны ответственности – производится на этапе разработки проекта под требования заказчика, с учетом конфигурации объекта и модели угроз. При этом безусловными достоинствами нашей системы является возможности обеспечения скрытности применения, обнаружения стелс-объектов, отсутствие помех другим радиотехническим устройствам, и необходимости получения разрешения на использование радиочастотных каналов», – отметил генеральный директор АО «НИИ «Вектор» Сергей Скорых.

[\(НИИ Вектор\)](#)

Россиян отныне будут штрафовать на сотни тысяч рублей за запуск беспилотников

В России вступили в силу новые правила регистрации дронов и квадрокоптеров. Под их действие попадают даже детские БПЛА весом 250 граммов, однако штрафов за отсутствие регистрации в российском законодательстве не предусмотрено. Наказывать будут за факт полета незарегистрированных беспилотников, и размер штрафа может исчисляться сотнями тысяч рублей.

Всех посчитают

В России вступила в силу обязательная регистрация беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Под эту категорию попадают, в том числе, и многочисленные квадрокоптеры – с 28 октября 2019 г. владельцы дронов не имеют права запускать их в небо без прохождения процедуры регистрации.

По данным Росавиации, регистрация БПЛА в России проходила до 27 октября 2019 г. включительно, однако за опоздавшими пока сохраняется возможность пройти ее постфактум. Необходимое заявление со всеми требуемыми сведениями можно отправить на почту Росавиации «в любое время».

Штрафные санкции

Владельцев дронов, не успевших или не захотевших зарегистрировать свою летательную технику вовремя, ждут штрафы, но вовсе не за бойкотирование процедуры регистрации. Штрафовать их государство будет за сам факт нахождения дрона без опознавательных знаков в воздухе.

Полет неучтенного БПЛА будет расцениваться как нарушение правил использования российского воздушного пространства, и каждый запуск таких дронов будет грозить владельцам потере от 20 до 50 тыс. руб. для физлиц, от 100 до 150 тыс. руб. для должностных лиц и от 250 до 300 тыс. руб. для юрлиц.

Что требуется для регистрации БПЛА

В первую очередь при покупке дрона следует обратить внимание на его вес. Если он не превышает 250 граммов, то регистрировать его не нужно, а выписывать штрафы за его запуск будет нельзя.



Отправить заявку на регистрацию БПЛА можно через сайт Госуслуг (на момент публикации материала этот способ не работал) или направить заявление со всеми необходимыми документами на почту Росавиации. В заявлении для регистрации дрона на физлицо нужно указать название БПЛА, его марку, массу, количество и тип его двигателей, максимальную взлетную массу. Помимо этого, сам дрон нужно сфотографировать на светлом фоне, причем гаджет должен занимать как минимум 70% кадра.

В дополнение к сведениям о БПЛА в заявлении на регистрацию должны быть приведены данные о его владельце: ФИО, паспортные данные, адреса прошивания и электронной почты, номер телефона и СНИЛС. Все контактные данные и формы заявления для физлиц, юрлиц и должностных лиц опубликованы на сайте ведомства.

В случае, если после обработки специалистами Росавиации заявка будет принята, описанному в анкете дрону будет присвоен уникальный номер, который будет внесен в соответствующий реестр. От владельца будет требоваться нанести этот номер на корпус БПЛА любыми доступными способами – краской, маркером, в виде листка бумаги с напечатанным на нем номером и т. д. Единственное требование – номер должно быть хорошо видно, и он должен быть читаем.

Дополнительные препятствия полетам

Фактически, согласно российскому законодательству, регистрация дрона еще не означает, что его владелец может запускать его на территории России где угодно и когда угодно. Для того чтобы полностью обезопасить себя от получения штрафа за несанкционированное использование БПЛА, владельцу придется согласовывать с чиновниками буквально каждый полет.

Все это имеет прямое отношение ко всем дронам массой от 0,25 до 30 кг. Другими словами, зарегистрировать придется как профессиональные квадрокоптеры для видеосъемки с воздуха, так и детские игрушечные дроны с китайских интернет-магазинов. Согласовывать планы полетов тоже придется для каждого устройства, и притом не с одним, а с несколькими ведомствами, в зависимости от территории планируемого запуска БПЛА. Все это регламентировано Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства России от 11.03.2010 № 138 (ФАП-138). Перечень правил опубликован на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта.

Масштабы регистрации БПЛА

Согласно статистике Росавиации, в России на 22 октября 2019 г. на учет было поставлено около 1560 беспилотников. При этом 27 сентября 2019 г. в ведомство поступило приблизительно 3200 заявок на регистрацию, из которых 31 были отклонены по причине непредоставления заявителем необходимой для регистрации информации или ошибок в документах. Оставшиеся заявки находятся на рассмотрении.



В то же время, по данным ВВС, количество продаваемых в России дронов в десятки раз превышает количество поданных заявлений на регистрацию. Так, за весь 2018 г. в России было реализовано около 160 тыс. БПЛА.

[\(Cnews\)](#)

Воздушная тревога: восемь опасных инцидентов с дронами

Беспилотники все чаще используют для фото- и видеосъемки, доставки грузов, поисковых и спасательных операций и других задач. Ради безопасности — и самих дронов, и тех, с кем они могут столкнуться, — в разных странах уже действуют правила и ограничения для полетов. Увы, не все владельцы беспилотников эти правила знают и соблюдают. Кроме того, как и любая техника, дроны иногда выходят из-под контроля. К чему это может привести? Вот несколько примеров.

Упасть перед Белым домом

В январе 2015 года дрон разбился прямо на лужайке перед Белым домом в Вашингтоне. Подвыпивший сотрудник спецслужбы управлял беспилотником из квартиры, находящейся неподалеку от резиденции президента США, и в какой-то момент потерял над ним контроль. Он написал друзьям, что опасается, как бы коптер не упал на охраняемой территории, и... отправился спать. Увидев утром новости об инциденте у Белого дома, возмутитель спокойствия явился с повинной.

Ему повезло: расследование показало, что перед крушением дрон находился в неуправляемом полете, и прокуратура не стала выдвигать против «летчика» обвинений. Однако инцидент поднял вопрос о безопасности Белого дома. Радары, предназначенные для обнаружения самолетов и ракет, благополучно пропустили маленький дрон. А ведь он мог оказаться не таким безобидным.

Вскоре после инцидента производитель беспилотника выпустил для этой модели обновление прошивки, запрещающее аппаратам подниматься в воздух в радиусе 25 километров вокруг Белого дома. Также коптер откажется работать вблизи аэропортов, электростанций и других объектов, которые закрыты для посещения или возле которых опасно летать. Однако не все беспилотники имеют встроенные ограничения.

Хаос в аэропорту

В декабре 2018 года дроны парализовали лондонский аэропорт Гатвик. Воздушная гавань более суток не принимала и не отправляла самолеты из-за сообщений о беспилотниках над летным полем, которые волшебным образом появлялись, как только аэропорт пытался возобновить работу. Инцидент нарушил планы 140 тысяч пассажиров. Около тысячи рейсов пришлось отменить.

Найти управлявших дронами хулиганов так и не удалось. Высказывалось даже предположение, что их на самом деле не было: сообщения поступали исключительно от очевидцев, а системы безопасности Гатвика, как и в истории с Белым домом, аппаратов не обнаружили. Кроме того, для расследования инцидента полиция подняла в воздух свои беспилотники, и часть сообщений могла относиться к ним.



Авария в небе

В канадской провинции Квебек в 2017 году не нашлось даже очевидцев, которые могли бы помочь предотвратить столкновение с дроном. Заходивший на посадку легкомоторный самолет повстречался с беспилотником на высоте около 450 метров — в 5 раз выше, чем дозволено летать коптерам. К счастью, воздушное судно с восемью людьми на борту получило лишь незначительные повреждения и благополучно приземлилось.

Однако последствия столкновения могли быть и более серьезными: как показал эксперимент, поставленный исследователями из Дейтонского университета в прошлом году, даже легкий дрон может нанести значительные повреждения самолету.

Дроны против небоскребов

Чуть не привело к трагедии и падение дрона на верхнюю площадку башни Спейс-Нидл в Сиэтле. Дело было под Новый год, и пиротехники готовили оборудование для праздничного фейерверка. Лопастей коптера, которые некоторое время после аварии продолжали вращаться, оказались в опасной близости от кабеля, ведущего к зарядам. По счастью, рабочие смогли обездвигнуть беспилотник.

Владельца дрона в итоге поймали и оштрафовали. Сначала полицейские посмотрели видео с камеры дрона, чтобы выяснить, откуда злосчастный аппарат взлетел, однако этот метод не помог. Зато хозяина удалось найти по серийному номеру коптера.

Поезд на таран

Любимцем дронов оказался знаменитый поезд Flying Scotsman, курсирующий между столицами Англии и Шотландии. В 2016 году, через месяц после возвращения из длительного ремонта, состав пострадал от беспилотника. Снимающий поезд дрон зацепил растущее у путей дерево, и его камера отлетела в один из вагонов. Повреждений «Летучий шотландец» не получил, зато пассажиров здорово напугал звук удара.

В апреле этого года еще один электронный охотник за эффектными видами едва избежал столкновения с поездом. Если бы не повезло, одним испугом могло не обойтись: беспилотник мог задеть важные детали состава.

Дроны в колеса

Под «авиаудар» может попасть не только многотонная махина. Опасности подвергаются, например, участники соревнований, праздников и других массовых мероприятий. В 2017 году дрон, снимавший велосипедистов во время гонки Golden State Race Series в городке Ранчо Кордова в Калифорнии, врезался в дерево и упал на трассу. Фрагмент беспилотника застрял в переднем колесе одного из спортсменов, из-за чего тот кувырнулся через голову. По счастью, велосипедист практически не



пострадал, а владелец дрона пообещал купить ему колесо и шлем в качестве компенсации за инцидент.

Три часа без света

В городке Западный Голливуд близ Лос-Анджелеса дрон на три часа обесточил несколько сотен домов. По иронии судьбы беспилотник влетел в линию электропередач всего пару недель спустя после того, как городской совет Лос-Анджелеса ужесточил правила пользования дронами.

Хотя дело было днем и на улице были люди, обошлось без жертв. Зато примерно 650 жителей Западного Голливуда вынуждены были дожидаться, пока линию починят. Кроме того, пожарные перекрыли две полосы бульвара Сансет, над которым произошло столкновение.

На дрон с ружьем

Даже если оператор управляет беспилотником аккуратно, а сам дрон исправен и не выходит из-под контроля, полет все равно может окончиться неприятностями. Например, если аппарат оказался вблизи от человеческого жилья. Так, в Новой Зеландии местный житель подстрелил дрон, который летал над его участком, и чуть не заплатил за это свободой.

По версии полиции и оператора беспилотника, аппарат снимал вовсе не чужую собственность, а участок, выставленный на продажу, который находился через дорогу от владений ответчика. Однако доказать суду, что дрон не вылетал за пределы участка, истцы все-таки не смогли. В итоге стрелка оправдали.

Обезопасить воздушное пространство

Как видите, беспилотники — это не только удобный инструмент для съемок и других задач, но потенциально и серьезный источник неприятностей, который может представлять опасность для жизни и здоровья людей. По счастью, существуют технологии, способные вовремя обнаружить и обезвредить дрон, залетевший куда не следует.

nuz.uz

Прочее

Денис Мантуров: нам выгоднее собирать технику в Африке, чем просто экспортировать

На прошедшем в Сочи саммите Россия — Африка президент РФ Владимир Путин сообщил, что товарооборот между Россией и странами Африки потенциально можно увеличить в два раза — до \$40 млрд в год. О том, как добиться таких показателей, какие у России экспортные перспективы в Африке и почему нам выгоднее организовывать сборку техники, чем экспортировать напрямую, в интервью ТАСС в рамках форума Россия — Африка рассказал министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.



— Денис Валентинович, как прошел ваш форум Россия — Африка? С какими странами будем налаживать торгово-экономическое сотрудничество? Какие африканские государства наиболее перспективные?

— Мы в рамках форума провели несколько встреч со своими коллегами, министрами промышленности африканских стран. Какие направления были бы интересны для нас? Их достаточно много. Например, малый и средний бизнес, инфраструктура, горно-шахтное дело. После переговоров с коллегами из Кот-д'Ивуара и Намибии у меня сложилось впечатление, во-первых, что с их стороны есть желание не только взаимодействовать, но и добиваться конкретного результата, который оценивается в увеличении товарооборота.

Наш президент называл цифры, что сейчас это примерно \$20 млрд в целом по Африканскому континенту, и чуть меньше половины приходится на Египет, а на всю остальную Африку — всего \$10 млрд с небольшим. Задача, которая поставлена президентом, — как минимум удвоить этот показатель — абсолютно понятная, и более того, у нас есть механизмы и понимание, за счет чего, за счет какой номенклатуры мы можем достичь цели.

— Как именно?

— Берем, например, Намибию: страна сегодня закупает 60% электроэнергии у соседних государств. Очевидно, что при наличии 330 солнечных дней — что мы можем поставлять, какое мы можем организовывать направление бизнеса в Намибии? Конечно, это поставка солнечных батарей и ветряная энергетика, учитывая, что в Намибии при достаточно хороших залежах природного газа нет его добычи. Это те направления, которые я для себя взял как домашнее задание на проработку в ближайшее время — чтобы сформировать предметное предложение с нашими российскими коллегами с учетом софинансирования со стороны Намибии — государственного, внебюджетного, частного, с участием Афрэксимбанка (где мы являемся сегодня полноценными акционерами), а также наших инструментов поддержки, наших частных инвесторов. То есть точно понимаю, что здесь может сложиться какой-то бизнес-кейс.

Далее. Вы знаете, что у нас развивается египетская промышленная зона. Но где Намибия, а где Египет? Перелет занимает восемь часов. Поэтому мы точно должны формировать индустриальные площадки в южной части Африки, на западном побережье, на восточном побережье, имея в виду в первую очередь логистические преимущества той или иной страны. В частности, мы сегодня рассматриваем как вариант Мозамбик, Намибию с точки зрения логистики и использования их портовых мощностей. И в частности, министр (индустриализации, торговли, малого и среднего бизнеса Республики Намибия Тжекеро Твейя — прим. ТАСС) нам обозначил перспективы освоения 2 тыс. гектаров земли под индустриальную повестку с приглашением наших российских экономических операторов, которые могли бы быть заинтересованы в размещении своих сборочных производств. Нам не всегда выгодно поставлять: если мы говорим о комбайнах в собранном виде, то выгоднее поставлять их в контейнерах с последующей сборкой. То же самое автобусы или легкие коммерческие автомобили. Поэтому каждый рубль или каждый доллар мы должны считать на предмет стоимости транспортировки, добавленной стоимости в той стране, куда мы будем поставлять свою продукцию, учитывая льготные условия при организации сборочных производств, в том числе инструменты так называемых



Африканских союзов. Конечно, для нас это особенное испытание — предстоит провести масштабные мероприятия, выстроить прямые контакты, проработать новые бизнес-миссии, отобрать те российские компании, у которых есть потенциал, интерес и перспектива сотрудничества на Африканском континенте.

— Правильно ли мы понимаем, что речь идет об организации промышленной зоны по аналогии с Египтом и в Намибии?

— Так и есть. Мы сегодня рассматриваем несколько вариантов, ищем страну, которая предложит нам аналогичные или даже лучшие условия, чем Арабская Республика Египет, для того чтобы закрепиться со своими предприятиями в южной части Африки.

Может быть, речь даже идет не об одной, а о нескольких индустриальных площадках, с разной номенклатурой промышленной продукции. Так, например, если мы говорим о фармацевтической промышленности, нас интересует организация производства упаковки фармацевтической продукции, или розлив, или таблетирование фармацевтической продукции, с условием того, что мы получим преференции, "зеленый коридор", быструю регистрацию и возможность поставок своих лекарственных препаратов в Республику Кот-д'Ивуар и соседние с ней страны.

Республика Кот-д'Ивуар — это 25 млн человек. И безработица в указанной стране составляет всего 2%, а инфляция — 0,5%. И ВВП этой страны ежегодно растет на 7,5%. Так что это перспективная страна с хорошими экономическими основами, и мы хотим с ней сотрудничать.

— Что касается фармацевтики в целом — мы уже активно экспортируем лекарственные препараты, например, в Федеративную Республику Нигерия. Будет ли развиваться это направление, будет ли осуществляться экспорт в другие африканские страны?

— Сегодня наши фармацевтические предприятия занимают около 60% мирового рынка вакцин от желтой лихорадки. И наш Федеральный научный центр исследований и разработки иммунобиологических препаратов им. М.П. Чумакова РАН поставляет лекарства напрямую в страны Африканского континента. Также мы работаем по линии экспорта иммунобиологических, онкологических препаратов.

Речь идет пока о небольших объемах, но мы уже зарекомендовали себя в Африке как надежный поставщик.

Сложности возникают в части регистрации препаратов, но, как я уже сказал, мы работаем над этой проблемой и поэтому и рассматриваем локализацию — хотим иметь преференции по отношению к прямым поставщикам.

— Обсуждали ли вы в рамках форума поставки авиатехники в Африку? Мы знаем, что интерес проявляет Египет. Что конкретно хотят купить у нас наши коллеги, о каких объемах идет речь?



— Мы отдельно говорим с африканскими коллегами о поставках гражданской и военной авиатехники. С боевой авиацией у нас есть богатое партнерское прошлое, есть настоящее и есть будущее. С гражданской авиацией все сложнее, поэтому мы сконцентрировали свое внимание именно на ней. Мы в советское время осуществляли в Африку крупные поставки авиатехники, но с 90-х годов прошлого века и вплоть до 2010-х годов гражданские самолеты туда не поставлялись, континент заняли западные страны. Сейчас мы хотим переломить эту тенденцию.

По вертолетам у нас поставки двойного назначения, поставляем разные версии Ми-8. SuperJet мы начали обсуждать только с 2011 года. И к сожалению, мы не получили еще консолидированные объемы заказов, которые нам позволят одновременно с поставкой обеспечивать еще и качество обслуживания. Мы учитываем опыт работы с рынком Мексики, куда было поставлено более 20 самолетов.

Помимо изменений в экономике самого региона, сказавшихся на модели эксплуатации поставленных самолетов, остались не до конца решенными и некоторые вопросы по сервисному обслуживанию, были определенные сбои в этой части.

По Африке, например, у нас подписан контракт на поставку одной VIP-версии SSJ-100 в Замбию. Но при этом в Замбии кроме аванса не нашлось средств на финансирование этого самолета, поэтому контракт находится в замороженном состоянии. И у нас, честно говоря, есть опасения, что, поставив самолет, мы получим экономически серьезное обременение, потому что вынуждены будем обеспечить гарантийное обслуживание: в срок эксплуатации направлять туда техников и поставки технической аптечки, а это деньги.

Повторю: для нас важно сегодня набрать определенный пул (заказчиков в одном регионе — прим. ТАСС). Если мы наберем этот пул, тогда это будет выгодная история, по крайней мере с точки зрения того, что SSJ-100 будет эксплуатироваться и обслуживаться своевременно.

— А Египет?

— По Египту отдельно мы работу такую вели, ведем и продолжаем вести. Речь идет примерно о 15 самолетах. Все упирается в авиасообщение с Хургадой и Шарм-эль-Шейхом. Будет решен вопрос, я думаю, что коллеги с большим интересом отнесутся к этому треку дискуссии. И то же самое касается MC-21, пока это в начальной стадии, с учетом того, что у нас сегодня набраны твердые заказы на 175 самолетов, нам нужно их исполнить в ближайшие пять лет. Сначала поставки на внутренний рынок, нашим коллегам из Евразийского экономического союза, ближнего зарубежья, ну и по дальнему зарубежью у нас также уже есть наработки, куда мы начнем свои поставки.

— А что за наработки по поставкам самолетов в дальнее зарубежье?

— Мы, когда формировали облик MC-21 и определялись с количеством пассажиров, у нас была дилемма, куда пойти: в 210 мест, в 150 или в 180. Мы, например, работали с Юго-Восточной Азией, и коллеги из Юго-Восточной Азии, в частности Малайзии, Индонезии, изначально делали заявки на так называемые мягкие контракты.



— А количество самолетов вспомните сейчас?

— Например, с Малайзией еще на стадии подготовки серийного производства речь шла примерно о десяти самолетах. Но — еще раз — это мягкие соглашения, пока без жестких обязательств.

Мы рассчитываем, что успешное завершение сертификационных испытаний самолета, получение сертификата типа, в том числе европейского, придаст серьезный импульс продвижению на международном рынке. Интерес уже сегодня высокий.

При этом нам дает некоторые преимущества наша история взаимодействия с различными странами, в том числе по поставкам военной авиатехники. На "подготовленной" почве, где тебя знают, продвижение гражданских проектов может идти эффективнее.

В целом это тот этап, на котором мы находимся в Африке. Будем продолжать активно продвигать свою технику, исходя из формирования пула, речь идет как минимум о 20 самолетах, для того чтобы мы могли уже жестко подписывать контракты, иметь обязательства, иметь возможность качественно их обслуживать.

— У вас несколько лет назад была поездка в Танзанию. После нее вы говорили, что там тоже ведется проработка поставки SSJ-100. Как сейчас там обстоят дела? Это тоже страна, которая не сможет обеспечить финансированием поставки самолетов?

— На сегодняшний день, как я уже сказал, мы пока не имеем окончательно сложившегося понимания по африканским странам, где мы могли бы набрать пул. Продолжаем работать, но в этом направлении, я думаю, нужно активно взаимодействовать, и прошедший форум дает больше возможностей. Потому что облететь все страны, продемонстрировать свою технику всегда сложнее, чем представить ее здесь, в Сочи, и дать возможность нашим потенциальным заказчикам ознакомиться с самолетом.

— В рамках форума кому-то презентовали самолеты?

— Нон-стоп выставленные образцы посещали делегация за делегацией. И наши коллеги из "Гражданских самолетов Сухого" презентовали самолет многим делегациям. Чуть позже узнаем итоги по поводу количества делегаций и потенциальных заказчиков.

[\(ТАСС\)](#)