



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- «Вертолеты России» разрабатывают новый легкий вертолет
- «Вертолеты России» объявили параметры нового легкого вертолета
- Эксперт: в новых модификациях корабельных вертолетов учтен сирийский опыт
- Вертолет AW139 облегчат за счет термопластика
- Итальянцы приступили к испытаниям активного ротора

Новости вертолетной индустрии в России

- На HeliRussia 2017 будет представлен летный образец легкого вертолета «Афалина»
- «ЗМТ-Логистик» выиграл «вертолетный» контракт воронежского Центра медицины катастроф, «упав» в цене на треть – до 59 млн рублей
- Специалисты ФГУП «ЦАГИ» ввели в эксплуатацию новый вертолетный пилотажный стенд
- Покупкой 12-13% «Вертолетов России» интересуются индийские и арабские инвесторы - глава РФПИ
- Чемезов рассказал об импорте украинских вертолетных двигателей в Россию
- Россия произвела в 2016 году 189 вертолетов
- На юбилейной выставке HeliRussia 2017 подведут итоги конкурса «Лучший аэродром России»
- Винтокрылые спасатели Москвы
- Морскую авиацию ВМФ РФ оснастят новейшими корабельными вертолетами
- Услуги санитарной авиации в регионе востребованы
- В 2017 году в Тверской области увеличат объемы санитарных авиаперевозок
- Завод «Уральская кузница» продолжит поставки деталей для вертолетов
- Чистая прибыль «Вертолетов России» по РСБУ за 2016 год выросла в 5,3 раза
- Воронежский центр медицины катастроф рискует остаться без вертолетов
- В 2017 году в Алтайском крае начнет работу первый Ми-8, оборудованный медтехникой

Новости вертолетной индустрии в мире

- Ми-26ТС потушил пожар рядом с автомобильным заводом в Китае
- АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» приступило к работам в Колумбии
- Airbus Helicopters: повышение конкурентоспособности
- Honeywell ухудшила прогноз для мирового рынка вертолетов
- Авиакомпания «Волга-Днепр» осуществила срочную доставку пожарных вертолетов в Чили
- Вертолет МЧС доставил в Брестскую область 11-тонный фюзеляж другого вертолета
- Мантуров анонсировал скорое создание СП по сборке вертолетов с Индией
- «Вертолеты России» представили концепцию развития услуг послепродажного обслуживания российской техники в Индии
- Хорошие и плохие новости для MD Helicopters
- Boeing подписал контракт с властями США на поставку вертолетов Apache на сумму \$3,4 млрд



Новости аэрокосмической промышленности

- США снова вынуждены отменить часть санкций против «Рособоронэкспорта»
- Делегация Росавиации провела переговоры с представителями Федеральной авиационной администрации Соединенных Штатов Америки (FAA) по вопросам изменений в системе сертификации авиационной техники
- Гражданская авиация России на выходе из кризиса
- Росавиация представила результаты работы отрасли
- Вице-президентом ОАК по транспортной авиации назначен Алексей Рогозин
- Чемезов: Выручка «Ростеха» по результатам 2016 года составит 1,3 трлн рублей
- 13 марта исполнилось 25 лет «Центроспасу» МЧС России – государственному центральному аэромобильному спасательному отряду
- «РТ-Химкомпозит» – участник JEC World 2017
- Китайский самолет-амфибия AG600 готовится к первому полету
- «Аэрофлот» планирует подписать контракт на 20 самолетов SSJ-100 на МАКСе
- Рогозин: Первый полет самолета MC-21 ориентировочно пройдет в апреле
- Без права на полеты
- Бегом от станка. Алексей Михеев сменил министерство на стартап
- Автожир на улицах Праги
- В России научились «выращивать» авиадвигатели
- Ростех представит российскую военную технику на выставке в Малайзии

Новости беспилотной авиации

- Создан неубиваемый упругий беспилотник
- Компания Windhorse Aerospace готова делать беспилотники из колбасы

Новости вертолетных программ

«Вертолеты России» разрабатывают новый легкий вертолет

Специалисты холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) активно ведут работы по созданию однодвигательного легкого многоцелевого вертолета с максимальной взлетной массой до 2-х тонн. Запуск серийного производства этих машин планируется на 2020-2021 гг.

«Легкие многоцелевые вертолеты - это самый массовый сегмент мирового гражданского вертолетного рынка, относящийся к авиации общего назначения. Для холдинга «Вертолеты России» это новый сегмент рынка, поэтому перед нами стоит несколько задач. Во-первых, создать продукт, привлекательный как для коммерческих заказчиков, так и для личного пользования. Во-вторых, выйти на новые для нас рынки, в том числе Европы и США через сертификацию вертолета в этих странах», -



заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский в ходе своего выступления на заседании Авиационной коллегии при Правительстве РФ.

Новый легкий многоцелевой вертолет будет выполнен с использованием соосной схемы несущих винтов. Максимальная взлетная масса машины составит 1600 кг, дальность полета – 760 км. Вертолет сможет брать на борт до 5 человек или 730 кг полезной нагрузки. Крейсерская скорость машины составит 230 км/ч, а практический потолок – 6100 м. В настоящее время инженеры холдинга приступили к работам технического проекта. Ожидается, что в текущем году будет подана заявка на получение сертификата типа.

Благодаря современным комплексам пилотажно-навигационного и радиоэлектронного оборудования, а также маневренности и простоте управления, новый вертолет имеет хорошие перспективы в сегментах корпоративного транспорта, мониторинга объектов ТЭК и первоначального обучения пилотированию. Ключевым преимуществом продукта является транспортная производительность и дальность полета – лучшая в данном классе.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» объявили параметры нового легкого вертолета

"Вертолеты России" в очередной раз хотят выйти в сегмент легких вертолетов, один из самых прибыльных на коммерческом вертолетном рынке. Российский производитель опубликовал характеристики нового легкого вертолета, о разработке которого было объявлено неделю назад. Серийное производство новой машины должно начаться в 2020–2021 гг.

Как сообщили в "Вертолетах России", в настоящее время уже ведутся работы по техническому проекту. В текущем году будет подана заявка на получение сертификата типа. Новый вертолет предполагается сертифицировать в России и за рубежом.

"Для холдинга "Вертолеты России" это новый сегмент рынка, поэтому перед нами стоит несколько задач. Во-первых, создать продукт, привлекательный как для коммерческих заказчиков, так и для личного пользования. Во-вторых, выйти на новые для нас рынки, в том числе Европы и США через сертификацию вертолета в этих странах", — заявил генеральный директор холдинга Андрей Богинский

Максимальный взлетный вес нового вертолета составит 1600 кг, что сделает его самой легкой машиной в продуктовой линейке "Вертолетов России". Сейчас она заканчивается двухдвигательными моделями "Ансат" и Ка-226 с максимальным взлетным весом 3600 кг. Новый вертолет будет конкурировать с зарубежными аналогами: Robinson R66, Airbus Helicopters H120 и новым Bell-505. Он сможет перевозить до пяти человек или 730 кг полезной нагрузки на расстояние до 760 км. Крейсерская скорость новой машины составит 230 км/ч, практический потолок полета 6100 м.

Это почти совпадает с характеристиками довольно старой модели H120, у которой полезная нагрузка составляет 718 кг, дальность полета 710 км, максимальная скорость – 278 км/ч.



Новый Bell-505 может нести до 680 кг полезной нагрузки на дальность до 670 км. Максимальная крейсерская скорость – 232 км/ч.

Успех российского вертолета во многом будет зависеть от выбора двигателя. Производитель не называет его, но можно предположить, что силовую установку придется искать за рубежом, т. к. в России двигатели для легких вертолетов не выпускают.

Также известно, что новая машина будет выполнена с использованием соосной схемы несущих винтов. Такие вертолеты в России традиционно выпускает КБ "Камов". Тем не менее генеральный конструктор этого КБ Сергей Михеев не подтвердил АТО.ru, что именно его компания будет заниматься новым проектом.

Сейчас основным гражданским продуктом "Вертолетов России" являются транспортные вертолеты семейства Ми-8/17 с максимальным взлетным весом 13 т. И все же холдинг не в первый раз делает попытку выйти в легкий сегмент гражданского рынка.

В 2009 г. в рамках модернизации легкого однодвигательного вертолета Ми-34С предполагалось создать его версию с французским турбовальным двигателем Turbomeca Arrius 2F. Этот двигатель стоит на H120, а его вариант Arrius 2G — на Bell-505. В 2012 г. холдинг объявлял о планах разработать новый легкий вертолет с максимальной взлетной массой до 2,5 т совместно с итальянской компанией AgustaWestland. Однако оба проекта дальше заявлений не продвинулись.

ATO.ru

Эксперт: в новых модификациях корабельных вертолетов учтен сирийский опыт

Морская авиация ВМФ РФ пополнится новейшими корабельными вертолетами, сообщили в Минобороны. Авиаэксперт Виктор Прядка в эфире радио Sputnik рассказал, в связи с чем возникла такая необходимость.

Новейшие, глубоко модернизированные корабельные вертолеты поступят на вооружение ВМФ России до 2025 года, сообщает Минобороны.

Речь идет об ударных вертолетах Ка-52К, вертолетах радиолокационного дозора Ка-31Р, а также корабельных вертолетах Ка-226Т, способных размещаться на кораблях малого водоизмещения.

Также в настоящее время по заданию Главного командования ВМФ проводится ряд опытно-конструкторских работ по созданию принципиально новых по своим возможностям летательных аппаратов, беспилотных летательных аппаратов и систем авиационного оружия.

Генеральный директор компании "Альянс авиационных технологий Авинтел", авиаэксперт Виктор Прядка в эфире радио Sputnik отметил, что корабельными вертолетами будут оснащены новейшие фрегаты, корветы, патрульные корабли, которые в свой состав получает ВМФ России.

"Потребность в новейших корабельных вертолетах возникла в связи с тем, что во флоте начало появляться новое поколение кораблей различного назначения: это и ударные, и радиолокационные, и по борьбе с подводными лодками. Наличие вертолетов способно увеличить дальность обнаружения и противодействия различным типам вооружений противника. Три модификации требуются как раз для того, чтобы можно было обнаружить, контролировать и уничтожить данные типы вооружений", - сказал Виктор Прядка.



По его мнению, новые вертолеты уже начинают поступать на вооружение ВМФ России.

"Фактически вертолеты в серийном производстве уже отработаны, их поступление, скорее всего, уже началось. Поскольку вся линия сборки уже существует и отлажена на предыдущих модификациях", - отметил авиаэксперт.

В модификациях вертолетов был учтен сирийский опыт, добавил он.

"В Сирии в течение нескольких месяцев удалось отработать в практических военных условиях боевое применение не только самолетов с авианосца "Адмирал Кузнецов", но и вертолетов. С учетом этого практического боевого опыта будут строиться вертолеты необходимой модификации и летно-технических характеристик", - сказал Виктор Прядка.

[\(РИА Новости\)](#)

Вертолет AW139 облегат за счет термопластика

Итальянская компания Leonardo рассматривает возможность радикальной модернизации своего среднего двухдвигательного вертолета AW139. Обновленная версия пока что получила рабочее обозначение AW139 Mk. 2., рассказал изданию Aviation Week неделе глава Leonardo Helicopters Даниэле Ромити. По его словам, разработка новой версии может начаться до конца этого года.



В 2015 г. компания AgustaWestland увеличила максимальную взлетную массу AW139 до 7 тонн. Но, как отмечает руководство компании, на сегодняшний день достигнуты пределы дальнейшего увеличения массы этой модели. Однако усиление конкуренции на рынке требует снижать собственную массу машины для увеличения полезной нагрузки.

Долгое время в своем сегменте модель AW139 была непревзойденным лидером, однако со временем конкуренция стала очень сильной. Прямой конкурент этой машины — вертолет H160 от компании Airbus, который является наследником программы Х4. Он рассчитан на выполнение аналогичных задач, но при этом на одну тонну легче, чем AW139.

Одним из путей увеличения полезной нагрузки может стать использование материалов из термопластика. Ранее Leonardo уже сообщало о том, что проводит испытания для сертификации компонентов из термопластика для использования в моторном отсеке AW139. Одним из главных

преимуществ термопластика является его меньший вес, а также высокая устойчивость к температурным воздействиям, характерным для моторного отсека.

В настоящее время в эксплуатации по всему миру, включая Россию, находится порядка 900 вертолетов AW139. В начале 2018 г. компания Leonardo должна поставить заказчикам 1000-й вертолет данного типа. Успех этого вертолета на рынке послужил поводом для создания меньшей версии AW169 и более крупного AW189.

Несколько вертолетов AW139 было собрано и в России на мощностях российско-итальянского совместного предприятия HeliVert в подмосковном Томилино.

ATO.ru

Итальянцы приступили к испытаниям активного ротора

Итальянская компания Leonardo Helicopters приступила к наземным испытаниям нового несущего винта для вертолетов, выполненного по технологии активного ротора. Как пишет Aviation Week, проверки займут несколько месяцев, после чего разработчики установят новые лопасти несущего винта на вертолет AW139 и приступят к их летным испытаниям. Первый полет запланирован на лето текущего года.



Воздушные винты вертолетов создают сильный шум, делающий невозможным их использование вблизи жилых поселений. Кроме того, ротор очень сложно точно уравновесить, что вкуче с разными по плотности воздушными слоями, встречающимися во время полета, приводит к сильным вибрациям. Такие вибрации хотя и гасятся специальным устройством, все равно сокращают ресурс несущего винта.



Система активного ротора, разрабатываемая Leonardo Helicopters, позволит устранить некоторые недостатки несущих винтов вертолетов. В частности, на лопасти нового винта установлены небольшие «закрылки». Предполагается, что колебания лопастей воздушного винта при вращении будут гаситься отклонением «закрылков». Эти же элементы будут использоваться для компенсации кренящего момента ротора.

По оценке итальянской компании, система активного ротора позволит снизить вибрации несущего винта по меньшей мере на 90 процентов. Эта же система позволит повысить максимальную скорость вертолета на десять процентов. При этом будет существенно оптимизирована работа ротора и двигателя на многих режимах полета, включая и крейсерский горизонтальный.

Разработка активного ротора ведется итальянской компанией в рамках общеевропейской программы Clean Sky, предполагающей создание новых типов вертолетов. Эти вертолеты должны отличаться от существующих машин большей экономичностью и экологичностью. Кроме того, они должны быть более тихими.

Leonardo Helicopters, помимо активного ротора, в рамках программы Clean Sky занимается созданием рулевого винта вертолета с электрическим приводом. Такое решение позволит существенно облегчить конструкцию летательного аппарата за счет отказа от системы карданных валов и промежуточных редукторов, необходимых для привода рулевого винта от редуктора несущего.

Электрический рулевой винт будет полезным, например, на транспортных вертолетах и вертолетах для медицинской эвакуации. На время погрузки на земле летчики смогут останавливать рулевой винт, не останавливая несущий. Это сделает процесс погрузки безопаснее, а взлет после ее завершения — быстрее.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

На HeliRussia 2017 будет представлен летный образец легкого вертолета «Афалина»

В этом году посетители 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia, которая уже стала самым ожидаемым отраслевым событием года, смогут увидеть по истине незабываемую экспозицию. Так, одним из ярких экспонатов выставки станет летный образец легкого вертолета «Афалина» от компании «Хеливейл». На выставке HeliRussia в 2015 году состоялась премьера этого вертолета, ставшая одной из самых обсуждаемых новостей.

Вертолет, который будет показан на HeliRussia 2017, сейчас готовится к летным испытаниям. В течение последних двух лет над «Афалиной» активно велась работа – дорабатывалась конструкция, велась агрегатная компоновка, ресурсные испытания отдельных систем и узлов.

«Афалина» это легкий двухместный однодвигательный двухвинтовой вертолет соосной схемы с тандемным расположением пилотов. Вертолет оснащается двигателем Rotax 914 UL мощностью 115 л.с, отличительной чертой которого является использование доступного всем бензина АИ-95 вместо

авиационного топлива. Взлетная масса легкого вертолета составляет всего 500 кг., заявленная максимальная скорость – 250 км/ч.



Новый вертолет планируется использовать для широкого круга задач, как то – обучение пилотированию, мониторинг и патрулирование, пассажирские перевозки, сельскохозяйственные работы, вертолетный спорт и многое другое. Безусловно, «Афалина» имеет потенциал стать настоящим «хитом» среди любителей авиации, потеснив на рынке легкие вертолеты зарубежных марок. Узнать больше о программе вертолета «Афалина» можно будет на HeliRussia 2017, которая пройдет с 25 по 27 мая в московском МВЦ «Крокус Экспо».

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации. Она ежегодно демонстрирует достижения, новинки и свежие тренды из мира авиации. Посетители выставки получают полный срез информации о состоянии дел в области вертолетостроения, а также могут ознакомиться с широчайшей экспозиции продукции и услуг вертолетной отрасли. Большое внимание актуальным темам и событиям индустрии уделяется в рамках деловой программы выставки.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

«ЗМТ-Логистик» выиграл «вертолетный» контракт воронежского Центра медицины катастроф, «упав» в цене на треть – до 59 млн рублей

Победителем электронного аукциона на право заключения государственного контракта по оказанию услуг воздушного транспорта (вертолета) для плановых и экстренных межгоспитальных перевозок КУЗ ВО «Воронежский областной клинический центр медицины катастроф» стало местное ООО «ЗМТ-Логистик».



Согласно протоколу проведения аукциона, лучшим было признано ценовое предложение в 59,4 млн рублей. В документе не раскрывается имя участника, заявившего наименьшую цену, однако по данным «Абирега», речь идет о «ЗМТ-Логистик».

Начальная цена контракта составляла 90 млн рублей. Таким образом, победителю пришлось «упасть» сразу на 34%, чтобы заполучить контракт. Единственный конкурент «ЗМТ-Логистик» на аукционе (его имя также пока не раскрывается) «опустился» до цены в 59,85 млн рублей, однако дальше продолжить снижение не смог.

Ранее о намерении принять участие в аукционе заявляло тверское ЗАО «Авиакомпания Конверс Авиа». Также разъяснения по документации запрашивало старооскольское АО «КМАпроектжилстрой» (победитель прошлогоднего конкурса). Однако непосредственно в самом аукционе приняли участие только две компании, заявки которых были обозначены номерами «1» и «3». Очевидно, что еще один претендент на госконтракт не прошел конкурсный отбор.

Как следует из аукционной документации, исполнитель контракта должен в течение 2017 года оказывать услуги по плановым и экстренным перевозкам на вертолете с поддержанием воздушного судна в постоянной готовности на условиях постоянного базирования. Объем услуг – 550 летных часов. Источник финансирования – областной бюджет.

Напомним, что «вертолетный» контракт Центра медицины катастроф регулярно становится предметом скандалов. Например, летом прошлого года произошла серьезная поломка воздушного судна «КМАпроектжилстрой», после чего центру был выделен резервный вертолет. Однако позже выяснилось, что он не соответствует условиям госконтракта. Впрочем, в департаменте здравоохранения Воронежской области причин для расторжения договора тогда не увидели.

[\(Агентство Бизнес Информации\)](#)

Специалисты ФГУП «ЦАГИ» ввели в эксплуатацию новый вертолетный пилотажный стенд

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е.Жуковского») ввели в эксплуатацию вертолетный пилотажный стенд ВПС-5.

Стенд для винтокрылых летательных аппаратов с таким набором функциональных свойств (визуализация, цифровая система имитации усилий на рычагах управления) в России создан впервые. Установка предназначена для исследования задач динамики полета различных типов винтокрылых машин.

Новый стенд состоит из неподвижной кабины вертолетного типа, имитаторов внекабинной обстановки и кабинного приборного оборудования, системы имитаций усилий на рычагах управления полетом и вычислительного комплекса. Кроме места пилота, в кабине располагается рабочее место инженера, который управляет стендом и ведет эксперимент.

Имитатор внекабинной обстановки представляет собой восьмиканальную проекционную систему визуализации. Сферический экран имеет диапазон углов обзора в горизонтальной плоскости 200°, в вертикальной плоскости — 110°.



Такая система синтезирует трехмерную сцену с различным рельефом, в том числе с участками горной местности. На стенде могут быть смоделированы различные условия видимости и освещенности с учетом времени суток и метеоусловий (дождь, снег, туман, гроза и др.). Кроме того, предусмотрена возможность размещения на сцене стационарных и подвижных наземных, воздушных и морских объектов (буровые платформы, авианесущие корабли, летательные аппараты).

Имитатор кабинного приборного оборудования реализован путем цифрового синтеза на нескольких сенсорных мониторах.

Система имитации усилий на рычагах управления полетом позволяет моделировать системы управления существующих и перспективных вертолетов.

Пилотажный стенд может функционировать в едином воздушном пространстве с существующим пилотажным стендом. Это позволяет исследовать парные полеты вертолетов, например, транспортировку моногруза двумя вертолетами.

[\(Минпромторг\)](#)



Покупкой 12-13% «Вертолетов России» интересуются индийские и арабские инвесторы - глава РФПИ

Интерес к покупке 12-13% акций холдинга «Вертолеты России» проявляют индийские и арабские инвесторы, сообщил журналистам глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев.

«Есть интерес индийских инвесторов к этому пакету и арабских инвесторов», - сказал он.

В феврале Ростех подписал соглашение о продаже 12% акций «Вертолеты России» консорциуму Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и арабских инвесторов. При этом 100% акций холдинга оценены в \$2,35 млрд.

Сделка по продаже 25% «Вертолетов России» будет состоять из двух этапов. На первом этапе госкорпорация «Ростех» продаст 12% акций компании за \$300 млн, средства будут направлены в уставный капитал. Второй этап предполагает привлечение еще \$300 млн.

Кроме того, предусматривается возможность дальнейшей продажи акций, вплоть до блок-пакета. (Finanz.ru)

Чемезов рассказал об импорте украинских вертолетных двигателей в Россию

Россия самостоятельно производит вертолетные двигатели для исполнения заказов Минобороны, однако для выпуска гражданской и экспортной военной техники покупает их на Украине. Об этом, как передает РИА Новости, заявил в эфире телеканала «Россия 24» генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

«Для нужд Минобороны мы все закрываем сами: новый двигатель ВК-2500 производится серийно на заводе "Климов" в Санкт-Петербурге. Что касается вертолетов гражданского назначения и тех, что идут на экспорт, — мы пока покупаем их на Украине, но постепенно будем наращивать производство», — рассказал он.

В феврале 2015 года глава Объединенной двигателестроительной корпорации Владислав Масалов заявил, что к 2017 году производители полностью заместят импорт украинских вертолетных двигателей.

Основным производителем турбовальных двигателей для российской вертолетной техники традиционно являлось запорожское предприятие «Мотор Сич», однако с 2014 года контакты с ним по оборонной линии были остановлены Киевом из-за политических разногласий с Москвой. В последние годы в России идет освоение полного цикла производства вертолетных двигателей.

(Lenta.ru)

Россия произвела в 2016 году 189 вертолетов

В России в прошлом году было произведено 189 вертолетов, сообщил генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

«В 2016 году мы произвели 189 машин», — сказал Чемезов в эфире телеканала «Россия 24».

Он отметил, что российские вертолеты находятся в 70% стран, в том числе в странах Латинской Америки, Афганистане, Китае и Индии.

По словам Чемезова, сейчас госкорпорация поставила задачу максимально увеличить число производимых гражданских самолетов, так как поставки по гособоронзаказу «понемножку снижаются».

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

На юбилейной выставке HeliRussia 2017 подведут итоги конкурса «Лучший аэродром России»

В рамках 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia будут подведены итоги первого всероссийского конкурса «Лучший аэродром России», который организован «Федерацией любителей авиации России» («ФЛА России») при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.



Подведение итогов и торжественная церемония награждения состоится 26 мая на главной сцене выставки. HeliRussia – одна из самых известных и уважаемых российских авиационных выставок и крупнейший отраслевой форум в Европе и Северной Азии. HeliRussia 2017 будет проходить с 25 по 27 мая в МВЦ «Крокус Экспо» в Москве.



Конкурс «Лучший аэродром России» проводится для демонстрации и продвижения достижений в сфере создания и развития аэродромной сети авиации общего назначения (АОН). Мероприятие ориентировано на популяризацию авиации, формирование современной аэродромной инфраструктуры и привлечение инвестиций в АОН.

Конкурс проводится в трех номинациях: лучший аэродром с искусственным покрытием, лучший аэродром с грунтовым покрытием, а также лучший вертодром. Финалистами конкурса будут представлены передовые методы создания и организации эксплуатации аэродромов и посадочных площадок АОН.

Ассоциация Вертолетной Индустрии и организаторы выставки HeliRussia приглашают владельцев вертодромов принять участие в конкурсе. Это позволит представить свою вертолетную площадку перед профессиональной аудиторией на крупнейшем отраслевом событии года, а также даст возможность привлечь внимание широкой общественности и СМИ.

Получить больше информации о мероприятии и подать заявку для участия можно на сайте «ФЛА России». Страница конкурса на сайте АВИ.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 1 мая 2017 года. Победители награждаются дипломами, призами Лауреатов Конкурса и ценными подарками. Участие в конкурсе бесплатное.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

Винтокрылые спасатели Москвы

Сегмент санитарной авиации стремительно развивается и в мире, и в России. Когда речь идёт о жизни людей - скорость прибытия на место происшествия имеет критическое значение, поэтому вертолёт становится незаменимым средством. "АвиаПорт" узнал у крупнейшего отечественного специализированного оператора - "Московского авиационного центра" Департамента по гражданской обороне о том, какие вертолёты используются для задач санитарной авиации в Москве, и какой динамики удалось достичь оператору в этом сегменте в последние годы.

Первые шаги

Государственное казённое учреждение города Москвы "Московский авиационный центр" (МАЦ) было создано в 2003 году для реализации ряда столичных авиационных программ. Город предпринял попытки использовать вертолётную технику для решения ряда специфичных задач ещё в первой половине 1990 годов. Тогда московское правительство закупило три вертолёта Ка-32, два из которых в противопожарном варианте Ка-32А1 и один в "милицейской" модификации Ка-32А2. Ещё один вертолёт Ми-26Т, был приобретён в 1999 году для решения задач по пожаротушению. Кроме закупки авиатехники, столичное правительство формировало при городских больницах сеть посадочных площадок.

Опыт эксплуатации авиатехники разрозненными организациями был оценён столичными властями как неудовлетворительный. К примеру, налёт шестилетнего Ми-26 составлял всего 63 часа, к моменту



передачи в МАЦ у него уже истёк календарный ресурс многих агрегатов и борт не имел лётной годности. В целях повышения эффективности использования существующих активов было принято решение о создании Московского авиационного центра, в оперативное управление которого передали вертолётную технику и посадочные площадки.

"Боевое крещение" МАЦ прошёл в мае 2005 года, когда на территории завода "Серп и молот" произошло крупное возгорание. Применение вертолётов для тушения пожара показало высокую выучку лётного состава и полную готовность парка к решению сложных задач. "После этого, когда мы показали, что применение авиации в интересах города, в частности, для тушения пожаров, достаточно эффективно, было принято решение о дальнейшем развитии авиационных технологий. Мы решили взяться за санитарные перевозки, - вспоминает директор МАЦ Кирилл Святенко. - Руководство города приняло решение о приобретении лёгких вертолётов для создания медицинской скорой помощи на базе Московского авиационного центра".

В поисках борта

Как и в случае с противопожарными вертолётными, схема пополнения столичного флота предполагала приобретение техники Управлением гражданской защиты из средств городской казны с последующей её передачей в оперативное управление МАЦ. Являясь эксплуатантом, "Московский авиационный центр" подготовил рекомендации по ряду ключевых параметров, которые в дальнейшем были включены в тендерную документацию.

Среди обязательных требований к санитарным вертолётным, зафиксированных техническим заданием, было соответствие категории "А", поскольку предполагалось выполнение полётов над городом. Были выдвинуты требования по габаритным размерам с учётом выполнения заданий с посадкой на небольших площадках в черте города. Ограничения по скорости и дальности полёта - от 250 километров в час и 500 километров соответственно - задавались, исходя из возможности выполнения заданий далеко за пределами Московской области. Также специалисты МАЦ посчитали, что для выполнения задач по перевозке двух пострадавших и сопровождающих лиц необходим вертолёт с максимальной взлётной массой 3,5 тонны. Вертолёт BO105 производства Airbus Helicopters (ранее известного как Eurocopter), достаточно успешно работавший в "Центроспасе", стал своего рода ориентиром для определения нижней границы по размерности машины. Машина брала одного больного и врача, или фельдшера. - отметил руководитель МАЦ. - Мы представляли, что за работа будет. Фактически, это "воздушная скорая помощь", которая перевозит одного или двоих пострадавших. Понятно, что бывают случаи, когда надо взять и больше. Поэтому одним из требований была возможность перевозки двух лежачих больных и, по возможности, ещё одного сидячего". Также в конкурсной документации содержалось требование об обязательном наличии медицинской стенки и определённого набора оборудования. Относительно штатной комплектации, вертолётные МАЦ получили внешние фары и лебёдки.

В первом конкурсе принял участие единственный производитель, поскольку только его продукт отвечал всем критериям. Требованию по максимальной взлётной массе соответствовали три машины: BK 117 (более поздние модификации выпускались под названием Eurocopter EC145, сегодня - Airbus Helicopters H145), Ка-226 ("Камов"), и "Ансат" ("Казанский вертолётный завод"), поделился



К.Святенко. Однако в 2007 году, на момент принятия решения, ни "Ансат", ни Ка-226 по категории "А" сертифицированы не были.

МАЦ получил первый ВК 117 в 2007 году. "Началась страница в освоении новой техники, импортной. Наш опыт, полученный на Ка-32, абсолютно не подходил к европейским вертолётам, потому что они другие по системе эксплуатации, по управлению и так далее, - рассказал К.Святенко. - Были написаны новые инструкции, методики. Было заключено соглашение по организации санитарно-медицинской эвакуации между Управлением гражданской защиты - нашим учредителем, и Департаментом здравоохранения Москвы. И на основании этого соглашения мы начали работать". В 2008 году было поставлено ещё два вертолёта этого типа, закупку проводил уже столичный Департамент государственных закупок.

В 2014 году Департамент здравоохранения провёл ещё один тендер на приобретение двух медицинских вертолётов для нужд МАЦ, в котором приняли участие вертолёты Eurocopter EC145 и Bell-429. По словам К.Святенко, необходимым техническим требованиям при этом соответствовали оба вертолёта, однако конкурсная комиссия выбрала первый вариант. С одной стороны, машина европейского производства оказалась дешевле, а с другой - под этот тип уже была развёрнута вся необходимая инфраструктура.

Освоение новой техники

Разумеется, для начала осуществления работ на новом типе лётному составу МАЦ потребовалось пройти обучение. В первый контракт с Eurocopter (сегодня - Airbus Helicopters) была заложена подготовка четырёх пилотов и инженеров, также подготовку лётного и технического персонала предусматривали и последующие контракты. Однако для организации постоянного дежурства такого количества специалистов недостаточно, поэтому МАЦ дополнительно заказывает обучение.

Теоретическая подготовка проводится в немецком Донауэрте, на базе Airbus Helicopters. Обучение на тренажёрах осуществляется через каждые семь месяцев, при поддержке производителя удалось наладить сотрудничество с Всеобщим немецким автомобильным клубом ADAC. Эта организация эксплуатирует 55 санитарных вертолётов, преимущественно ВК 117 и Н145, располагает современным тренажёром для этих машин. Также значительный объём ресурса техники тратится на тренировки лётного состава МАЦ. Подготовлены соответствующие программы, выделяются время, топливо и инструкторский состав.

При освоении нового типа техники встал вопрос о техническом обслуживании и ремонтных работах. Специалисты МАЦ прошли необходимое обучение на выполнение всех видов ремонтных работ, вплоть до обслуживания двигателей. "На сегодняшний день у нас есть сертифицированная авиационно-техническая база, которая проводит все виды работ на ВК 117, вплоть до главной инспекции, которая проводится через 12 лет, - сообщил К.Святенко. - Фактически, мы сейчас можем разобрать и собрать вертолёт, у нас для этого всё есть, закуплено оборудование. Втулки меняем, редукторы, двигатели меняем и выполняем инспекции. То есть делаем практически всё".



Несколько сложнее решается задача с обеспечением запасными частями. Конечно, с вертолётами поставлялась и техническая аптечка. Однако для ремонтных работ приходится закупать комплектующие, и, будучи бюджетной организацией, МАЦ проводит конкурсные процедуры. Такой подход, помимо очевидных преимуществ, создаёт и проблемы. В федеральном законодательстве, регламентирующем закупки, не отражены действия в ситуации AOG (Aircraft On Ground) - никаких ускоренных процедур не предусмотрено.

Для каждой задачи - свой вертолёт

На сегодняшний день центр эксплуатирует четыре типа вертолётов: ВК 117 / ЕС145, Bell 429, Ка-32 и Ми-26. Собственной базы у МАЦ нет, для стоянки вертолётов выбран аэродром "Остафьево": флот базируется там на условиях аренды.

В беседе с "АвиаПортом" К.Святенко подчеркнул, что для каждого вида работ, выполняемых МАЦ, предназначен свой тип вертолёта. К примеру, для выполнения санитарных задач отлично подходят ВК 117 / ЕС145 / Н145. Специалист выделяет оптимальную компоновку: боковая дверь открывает проём шириной около двух метров, в хвостовую дверь удобно загружать носилки. Ровный пол, отсутствие перегородок, достаточно большая высота салона позволяют не только разместить носилки и необходимое оборудование, но и дают возможность медицинскому персоналу выполнять достаточно сложные процедуры непосредственно на борту.

С точки зрения безопасности, руководитель МАЦ обратил внимание на высокое расположение хвостовой балки. Такая особенность конструкции сокращает риск травм рулевым винтом, нижняя кромка которого находится на высоте около 199 сантиметров. Кроме того, при загрузке носилок через хвостовую дверь медработники могут проходить под балкой не нагибаясь. Лётный состав отмечает эффективность авионики, удобство пользования автопилотом. В свою очередь, прочное ползковое шасси позволяет осуществлять посадки на неподготовленные площадки, что критично для работы по санитарным заданиям.

В парке МАЦ есть и Bell-429, который в 2014 году рассматривался в конкурсе как вертолёт для санитарной перевозки. Однако он выполняет другие функции, связанные с чрезвычайными ситуациями.

Ка-32 наряду с Ми-26 используются МАЦ для тушения пожаров с помощью водосливных устройств, для осуществления строительно-монтажных работ (Ка-32) и транспортировки тяжёлых грузов, таких как пожарная техника (Ми-26). На сегодняшний день системой горизонтального пожаротушения оборудован один Ка-32, однако принято решение об оборудовании аналогичной системой второго борта.

Кроме того, Ка-32 может использоваться и для санитарной эвакуации. Однако, в сравнении с ВК 117, отечественная машина фактически не позволяет оказывать помощь пострадавшим во время полёта: кабина не отличается простором, нависающий с потолка редуктор мешает перемещению по салону, да и повышенный уровень вибрации создаёт существенный дискомфорт для персонала.



Санитарная авиация в цифрах

Оценить эффективность построения системы санитарной авиации в Москве можно на цифрах, характеризующих количество вылетов для оказания помощи. Обеспечено дежурство в постоянной готовности к вылету трёх бортов. В 2016 году вертолётами МАЦ осуществлено 2991 вылет на санитарные задания, при этом налёт достиг 1 тыс. 154 часа. Этот показатель почти на 70% превышает интенсивность полётов по санитарным заданиям в 2015 году. Оказана помощь 821 пострадавшему.

Рост числа вылетов стал возможен благодаря вводу в эксплуатацию двух вновь приобретённых машин. Так, сравнивая статистику по вылетам месяц к месяцу, можно отметить, что количество вылетов увеличилось почти на 80%. Также следует принять во внимание, что вертолётный парк используется для пожаротушения, мониторинга и учебно-тренировочных полётов, по этим направлениям деятельности выполнено ещё 390 вылетов.

Эти показатели в целом соответствуют европейской практике. К примеру, клуб ADAC, эксплуатирующий 55 вертолётов для выполнения санитарных задач, обеспечил в 2016 году 54444 вылета, доставил 48567 пациентов. Превышение среднего числа вылетов и количества пациентов на борт относительно московской практики связано с профилем использования вертолётов: до 50% случаев связано с сердечно-сосудистыми заболеваниями, и только 10% - с дорожно-транспортными происшествиями, в то время как в Москве вылеты на ДТП являются гораздо более частым явлением.

[\(АвиаПорт\)](#)

Морскую авиацию ВМФ РФ оснастят новейшими корабельными вертолетами

До 2025 года морскую авиацию ВМФ России оснастят новейшими и глубоко модернизированными корабельными вертолетами, сообщили в Минобороны РФ

ВМФ России получает в свой состав новейшие фрегаты, корветы, патрульные корабли, способные нести на своем борту корабельные вертолеты различного предназначения, что существенно повысит эффективность выполнения задач в составе группировок флота в Мировом океане.

Наряду с глубокой модернизацией корабельных противолодочных вертолетов Ка-27ПЛ, находящихся на вооружении морской авиации ВМФ, Главное командование ВМФ приступило к реализации программы по оснащению ВМФ новыми типами вертолетов на период до 2025 года.

Речь идет об ударных вертолетах Ка-52К, вертолетах радиолокационного дозора Ка-31Р, а также корабельных вертолетах Ка-226Т, способных размещаться на кораблях малого водоизмещения.

В настоящее время по заданию Главного командования ВМФ проводится ряд опытно-конструкторских работ по созданию принципиально новых по своим возможностям летательных аппаратов, беспилотных летательных аппаратов и систем авиационного оружия.



Как сообщало ИА REGNUM, до конца 2017 года в состав поисково-спасательных сил Военно-Морского Флота (ВМФ) России поступит 12 новейших телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов (ТНПА) «Марлин-350», способных выполнять задачи на глубине свыше 300 метров.

[\(ИА REGNUM\)](#)

Услуги санитарной авиации в регионе востребованы

Республиканский центр медицины катастроф стал чаще прибегать к услугам санитарной авиации для экстренной эвакуации больных из районов республики. За два с половиной месяца этого года санитарная авиация использовалась службой три раза.

Использование авиации позволило успешно оказать своевременную медицинскую помощь трем пациентам, находящимся в крайне тяжелом состоянии, сообщает пресс-служба регионального минздрава.

Все пациенты, к которым медицинская бригада добиралась воздушным путем, находились на труднодоступных территориях Улаганского и Усть-Коксинского районов.

Для Республики Алтай, имеющей много труднодоступных и отдаленных населенных пунктов, использование санитарной авиации было актуально во все времена. Санитарная авиация – это порой единственный шанс на спасение жизни, когда требуется экстренная, специализированная медицинская помощь для жителей отдаленных сел.

Напомним, Республика Алтай в этом году вошла в федеральную программу развития санитарной авиации России, которая реализуется по поручению Президента России Владимира Путина.

Средства на развитие санитарной авиации в размере 3,3 млрд рублей распределены между 34 регионами России. Республика Алтай получит по данному направлению около 70 млн рублей.

В рамках реализации данной программы предполагается заключить договор с авиакомпанией на осуществление услуг санитарной авиации вертолетом, оснащенным медицинским модулем. Для организации работы санитарной авиации разрабатываются соответствующие регламенты, схемы маршрутизации пациентов, госпитализированных по экстренным показаниям в течение первых суток при угрожающих жизни состояниях. Кроме того, планируется провести реконструкцию вертолетной площадки в селе Усть-Кокса.

[\(Республика Алтай\)](#)

В 2017 году в Тверской области увеличат объемы санитарных авиаперевозок

В регионе идёт разработка программы по развитию санавиации.

Планируется строительство вертолётных площадок на базе центральных районных больниц. В 2017 году на увеличение объёмов санитарных авиаперевозок из федерального бюджета региону направлено около 42 млн рублей, софинансирование из областной казны составляет 4,9 млн рублей.



«В регионе невысокая плотность населения, поэтому мы приняли решение развивать санавиацию, чтобы ускорить время доставки больных, нуждающихся в срочной медицинской помощи, в том числе с мест ДТП, до медучреждений. Вместе с МЧС договорились в этом году сделать несколько круглосуточных вертолетных площадок, которые будут находиться рядом с центральными районными больницами», — обозначил Губернатор Игорь Руденя.

Задачу повысить эффективность работы службы санитарной авиации в труднодоступных районах страны поставил Президент РФ Владимир Путин. Совершенствование качества и доступности медицинской помощи, в частности, в экстренных случаях — одно из важнейших направлений работы Правительства Тверской области. По поручению главы региона Игоря Рудени, на территории Верхневолжья внедряется система диспетчеризации санитарного транспорта, которая позволяет отслеживать движение машин в режиме реального времени. Ожидается, что к 2018 году она охватит все муниципалитеты.

Служба санитарной авиации Верхневолжья представлена вертолётом Ка-32А, который эвакуирует пациентов в крупнейшие лечебные учреждения региона — областной перинатальный центр и областную клиническую больницу, а также федеральные медицинские центры. В составе бригады, работающей на борту, врачи анестезиологи-реаниматологи высшей категории и фельдшеры, прошедшие обучение на курсах Всероссийского центра медицины катастроф «Защита».

Всего за время работы тверского санитарного авиазвена, с 2011 по 2016 годы, совершено 255 вылетов, 29 из них — на места автомобильных аварий. В медицинские учреждения доставлены 165 человек.

tverlife.ru

Завод «Уральская кузница» продолжит поставки деталей для вертолетов

Уже более сорока лет завод «Уральская кузница» предоставляет компании «Редуктор-ПМ» штампованную продукцию для производства вертолетов. На днях южноуральскому производителю деталей выдали сертификат соответствия высочайшего качества деталей для российских гражданских и военных воздушных судов.

Сертификат одобренного поставщика гарантирует, что горячештампованные валы и шестерни из конструкционных легированных марок стали соответствуют жестким требованиям вертолетостроения.

Отметим, что южноуральский завод «Уральская кузница», который входит в Группу «Мечел», лично отвечает за качество каждой детали.

[\(Вечерний Челябинск\)](#)

Чистая прибыль «Вертолетов России» по РСБУ за 2016 год выросла в 5,3 раза

Чистая прибыль ПАО "Вертолеты России" по РСБУ за 2016 год выросла в 5,3 раза и составила 15,457 млрд рублей, следует из отчетности компании.



Выручка за 12 месяцев увеличилась почти в два раза - до 45,2 млрд рублей. Прибыль до налогообложения составила 15,356 млрд рублей против 3,04 млрд рублей прибыли в 2015 году.

[\(Финам\)](#)

Воронежский центр медицины катастроф рискует остаться без вертолетов

УФАС Воронежской области приостановило подписание контракта КУЗ ВО "Воронежский областной клинический центр медицины катастроф" с победителем аукциона на право оказания услуг воздушного транспорта (предоставление вертолета) для плановых и экстренных межгоспитальных перевозок, сообщила корреспонденту ИА REGNUM 17 марта пресс-секретарь Воронежского УФАС Ольга Шендрик.

Решение принято в связи с жалобой одного из участников аукциона. Представитель ведомства добавила, что рассмотрение жалобы назначено на понедельник, 20 марта.

С жалобой обратилась тверское ЗАО "Авиакомпания Конверсавиа", не получившее допуск на участие в аукционе.

"Установленные требования относительно площади взлета и посадки вертолета и модель вертолета, которую предлагает эта компания, требуют большую площадь, чем та, которой обладает заказчик", - пояснила причины отклонения заявки представитель УФАС.

Представители компании с этим решением заказчика не согласились и направили жалобу в антимонопольную службу.

Конкурс на заключение контракта с Воронежским центром медицины катастроф был объявлен в конце 2016 года, в марте были подведены его итоги. Начальная цена контракта составляла 89 млн 999 тыс. 995,87 руб. Согласно условиям конкурса, победитель должен в течение 2017 года оказывать услуги плановых и экстренных перевозок на вертолете. Победитель конкурса сбил цену до 60 млн рублей.

[\(ИА REGNUM\)](#)

В 2017 году в Алтайском крае начнет работу первый Ми-8, оборудованный медтехникой

Специализированный вертолет Ми-8, оборудованный медицинской техникой, впервые будет задействован в санавиации Алтайского края в 2017 году. Ранее медики пользовались для вылетов обычными вертолетами, где не было специального оборудования, сообщила журналистам на пресс-конференции начальник отдела организации медицинской помощи взрослому и детскому населению Министерства здравоохранения региона Жанна Вахлова.

"Вертолеты, которыми пользуется сейчас санавиация, принадлежат авиапредприятиям края, таких машин в регионе задействуют восемь, но ни один из них не оснащен медицинским модулем. Вертолет же, который должен поступить в край в середине лета, будет оснащен медоборудованием, в крае он будет первым. Ми-8 приобретает в лизинг авиаперевозчик, мы будем выкупать у него по конкурсу



услугу. Сейчас организация как раз занимается приобретением вертолета, оформлением документов, заключением договоров", - сказала Вахлова.

По словам представителя Минздрава, новый вертолет будет стоять на дежурстве и работать только в качестве транспорта для медиков. Средства, предусмотренные в федеральном бюджете для Алтайского края по программе закупки санавиации, составляют 41 млн рублей, еще 5 млн рублей регион выделяет из собственного бюджета.

"Мы намерены увеличить количество вылетов в районы края практически в три раза, в среднем за последние годы их было 10-16 в год. Мы планируем, что 74% больных, которые нуждаются в экстренной эвакуации, будут доставляться в учреждения второго - третьего уровня (профильные больницы и поликлиники - прим. ТАСС) в течении первых суток. План у нас грандиозный - мы планируем до 90% пациентов эвакуировать с использованием санитарной авиации", - заключила Вахлова.

Как пояснили в краевом Минздраве, финансирование по федеральной программе санавиации запланировано на ближайшие три года. В ведомстве отмечают, что надеются и на дальнейшее продолжение программы.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Ми-26ТС потушил пожар рядом с автомобильным заводом в Китае

Вертолет Ми-26ТС холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) и поставленный в Китай летом 2016 года, потушил пожар в окрестностях города Яньтай (провинция Шаньдун, КНР). В нескольких километрах от пожара расположен автомобильный завод и другие промышленные предприятия.

Сильное возгорание произошло в горной лесистой местности в непосредственной близости от населенных пунктов, завода по производству машин марки «Хендай» и «Киа» и ряда других промышленных предприятий. Вертолет Ми-26ТС, привлеченный к тушению, произвел восемь заборов воды объемом по 10 тонн. Благодаря уникальным возможностям вертолета, оперативным и профессиональным действиям экипажа, операторов и работников местной станции пожар был успешно потушен в кратчайшие сроки.

Ми-26ТС был приобретен китайской компанией Lectern Aviation Supplies Co Ltd. для нужд провинции Шаньдун, где активно ведется работа по программе сохранения и расширения лесных массивов. По прибытию в Китай новый Ми-26ТС приступил к работе по борьбе с пожарами, транспортировке техники и крупногабаритных грузов, а также был задействован в обеспечении пожарной безопасности саммита G20, проходившего в начале сентября 2016 года в городе Ханчжоу (провинция Чжэцзян).

Наряду с Ми-26ТС, закупленного компанией Lectern Aviation Supplies Co Ltd. коммерческими и государственными компаниями в КНР эксплуатируется еще три подобных вертолета. Два вертолета Ми-26ТС находятся в вертолетном парке компании QingDao Helicopter Co. Ltd. Еще один вертолет использует компания China Flying Dragon General Aviation Co. Ltd. Все четыре Ми-26ТС успешно несут вахту на службе Министерства лесного хозяйства Китая и ежегодно участвуют в тушении лесных пожаров.



По оценкам большинства экспертов, Ми-26ТС - одно из наиболее удачных приобретений китайской авиации последних лет. Ми-26ТС (сертифицированный согласно летным нормам Китая) – уникальная машина, способная перевозить груз внутри кабины или на внешней подвеске общим весом до 20 тонн. В мире нет ни одного вертолета, способного сравниться с Ми-26ТС по грузоподъемности. Вертолет многократно доказывал свою эффективность в ходе тушения крупнейших очагов пожаров в КНР.

При ликвидации чрезвычайных ситуаций основной задачей Ми-26ТС была доставка пожарных подразделений к месту непосредственного возгорания, а также сброс воды на горящий лесной массив. Его характерной особенностью в ходе работы являются, эффективность, неизменная точность и скорость выполнения полученных заданий, причем вне зависимости от погодных условий и объективных трудностей.

[\(Вертолеты России\)](#)

АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» приступило к работам в Колумбии

АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» заключило контракт на авиационную поддержку миссий гуманитарных организаций в Республике Колумбия, тем самым расширив свое присутствие на рынке Латинской Америки.

Договор предполагает использование двух вертолетов Ми-8МТВ для перевозки пассажиров и грузов, аварийной и медицинской эвакуации. Воздушные суда базируются в городах Богота и Медельин. Для выполнения работ по периодическому и оперативному техническому обслуживанию вертолетов АО «ЮТэйр-Инжиниринг» создаст линейную станцию техобслуживания в городе Богота.

АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» обладает большим опытом оказания авиационной поддержки гуманитарных миссий во всем мире. В настоящее время 45 вертолетов Группы «ЮТэйр» осуществляют авиационные перевозки в Мали, Центральной Африканской Республике, Сомали, Судане, Южном Судане, Афганистане, Ливане, Колумбии, Демократической Республике Конго и Либерии. В работах задействовано более 400 сотрудников, включая летный, инженерно-технический персонал компании, менеджеров и переводчиков.

[\(ЮТэйр-Вертолетные услуги\)](#)

Airbus Helicopters: повышение конкурентоспособности

Согласно данным независимого исследования, усилия Airbus Helicopters по улучшению качества клиентской поддержки привели к значительному снижению прямых затрат на техническое обслуживание и ремонт (DMC) и прямых эксплуатационных расходов (DOC) вертолетов H125, H130 и H135. Снижение расходов на эксплуатацию этих моделей приведет к дальнейшему повышению их конкурентоспособности на рынке.





Исследование, опубликованное в конце прошлого года американской консалтинговой компанией Conklin & de Decker, свидетельствует о снижении прямых эксплуатационных расходов и прямых затрат на техническое обслуживание и ремонт модели H135 на 15%, что делает её самой конкурентоспособной в сегменте легких двухдвигательных вертолетов. Также отмечено существенное сокращение расходов на техническое обслуживание и ремонт вертолетов H125 и H130 – теперь они ниже аналогичных затрат на вертолеты ближайшего конкурента на 8% и 2% соответственно.

«В основе нашей каждодневной работы – стремление к повышению уровня удовлетворенности клиентов и конкурентоспособности наших вертолетов. Снижение прямых затрат на техническое обслуживание и ремонт, а также прямых эксплуатационных расходов вертолетов H125, H130 и H135 – важный результат наших усилий. Преимущества от этих улучшений непременно оценят заказчики моделей, занимающих уверенные позиции на мировом рынке», – сказал Матье Луво (Matthieu Louvot), исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по клиентской поддержке и послепродажному обслуживанию.

Сокращения эксплуатационных расходов удалось достичь за счет ряда усовершенствований: осуществлен переход от замены компонентов с предельным сроком эксплуатации (SLL) на систему их обслуживания «по состоянию», увеличен межремонтный ресурс (TBO) отдельных деталей, в частности, для модели H135. Была проведена работа по уменьшению численности наземного обслуживающего персонала и повышению уровня эксплуатационной готовности вертолетов H125 и H130. В течение последних четырех лет компания Airbus также снизила ставки по программе обслуживания комплектующих (PBH, Parts-by-the-Hour) для вертолета H135 на 19%. Программа направлена на сокращение времени простоя вертолетов, оптимизацию расходов на техническое обслуживание и уменьшение склада запчастей.

Инновационный сервисный пакет HCare, разработанный Airbus Helicopters, предоставляет заказчикам поддержку и решения по повышению готовности вертолетов к эксплуатации и оптимизации планирования технического обслуживания. HCare объединяет решения по материально-техническому снабжению, техническому обслуживанию и модернизации вертолетов, технической поддержке, обучению и летной эксплуатации, а также электронные услуги. Гибкий набор опций позволяет обеспечить высокий уровень безопасности и успешное выполнение полетов.

[\(BizavNews\)](#)

Honeywell ухудшила прогноз для мирового рынка вертолетов

Мировой спрос на вертолетную технику снижается, что связано с замедлением глобального экономического роста и неустойчивой ситуацией на рынках нефти и газа. Об этом говорят эксперты американской компании Honeywell, которые снизили прогноз по мировым поставкам вертолетов на ближайшие пять лет. Согласно исследованию компании, которая является крупным производителем вертолетной авионики и силовых установок, в период с 2017 по 2022 г. будет поставлено от 3900 до 4400 ВС. При этом прогноз компании оказался ниже предыдущего, рассчитанного на 2016–2020 гг. Тогда она прогнозировала, что клиентам по всему миру будет поставлено от 4300 до 4800 машин.



Большая часть переданных клиентам вертолетов придется на долю легких однодвигательных и двухдвигательных ВС — более 66%. По мнению экспертов, 48% поставок составят легкие одномоторные машины, 33% — средние двухдвигательные, 18% — легкие двухдвигательные ВС. На долю тяжелых вертолетов придется всего 1% поставок, что обусловлено снижением спроса на вертолетную технику в нефтегазовой отрасли.

В общей сложности 31% машин будут предназначены для многоцелевых операций, а 27% ВС получат корпоративный салон. 15% новых бортов будут использоваться для правоохранительных миссий, а по 13% придется на долю ВС для медицинских и нефтегазовых операций.

Согласно анализу на ближайшие пять лет, большая часть новых поставок придется на Латинскую Америку, а также на Ближний Восток и Африку. Клиентам из этих двух регионов будет передано по 22% от всех новых машин. На третьем месте — Европа с долей рынка в 21%. На Азиатско-Тихоокеанский регион придется 17% от всех поставок, а 13% — на Северную Америку.

Эксперты Honeywell отмечают, что клиенты из всех регионов пересмотрели свои планы по получению новых ВС и намерены заказать меньшее количество машин. Исключением не стала и Европа, однако в компании признали, что выборка российских операторов, участвовавших в опросе, была небольшой, из-за чего данные по региону могут в итоге оказаться отличными от прогноза.

За последние 12 месяцев, как отметили в Honeywell, увеличился налет воздушных судов во всем мире. Например, Sikorsky в сентябре этого года отчитался об увеличении на 20% налета парка тяжелых вертолетов S-92. Это частично связано с введенным в апреле нынешнего года ограничением на эксплуатацию вертолетов аналогичного класса: Airbus Helicopters H225 (ранее — EC225) и AS332 L2 SuperPuma. Ожидается, что в дальнейшем этот показатель будет продолжать увеличиваться, особенно в Северной и Латинской Америке, но не в Европе.

Эксперты Honeywell понижают прогноз уже не первый раз. В прогнозе на 2015–2019 гг. компания предсказывала поставку 4750–5250 бортов. Известно, что в период с 2012 по 2016 г. клиенты получили в общей сложности 4100 вертолетов.

ATO.ru

Авиакомпания «Волга-Днепр» осуществила срочную доставку пожарных вертолетов в Чили

Компания Helicopter Express (штат Джорджия, США), обратилась к авиакомпании «Волга-Днепр» для организации срочной перевозки вертолетов для борьбы с лесными пожарами в сельской местности в Чили.

Helicopter Express является подрядчиком для Службы охраны лесов США и Министерства внутренних дел и считается признанным экспертом по борьбе с пожарами. Компания оказывает услуги воздушной доставки запасов воды, контролируемого выжигания, спуска грузов по канату, доставки личного состава. Данная миссия по тушению лесных пожаров в Чили выполняется по заказу правительства страны.

Принимая во внимание, что ключевыми условиями являлись безопасность и скорость доставки, один из грузовых самолетов Ан-124-100 компании «Волга-Днепр» приземлился в международном аэропорту Атланта менее чем через 3 часа после прибытия туда вертолетов, откуда был выполнен 11-часовой перелет в Сантьяго. Уникальные возможности Ан-124-100 позволили одним рейсом транспортировать три вертолета Bell 205, вертолет K-MAX 1200, а также грузовик-платформу и трейлер. Своевременное выполнение транспортировки было возможно благодаря значительному опыту перевозок вертолетов, накопленному за 26 лет успешной работы для заказчиков по всему миру. Экспертные знания, которыми располагает Авиакомпания, и возможности грузового самолета Ан-124-100 обеспечивают безопасную погрузку вертолетов практически в неразобранном виде, за исключением снятия лопастей несущего винта. Это означает, что подготовка вертолетов к летной эксплуатации может начаться почти сразу по прибытии в пункт назначения.



Общая коммерческая загрузка Ан-124-100 для данной перевозки составила 25 тонн, при этом груз занял практически всю площадь грузовой кабины.

Менеджер «Волга-Днепр» по работе с ключевыми заказчиками в авиакосмической отрасли Питер Балдауф отметил:

“Это был как раз тот случай, когда две компании, являющиеся экспертами в своих областях, объединили усилия и предоставили оперативное решение, чтобы помочь правительству Чили справиться с лесными пожарами в центральной и южной части страны. Мы регулярно осуществляем перевозки вертолетов, в том числе для борьбы с лесными пожарами, но в этот раз мы впервые сотрудничали с командой Helicopter Express и продемонстрировали наши уникальные возможности.

Мы рассчитываем в дальнейшем продолжить совместную работу и обеспечить логистическую поддержку для этого заказчика, который оказывает услуги по доставке тяжелых грузов, устранению последствий стихийных бедствий и фрахтованию вертолетов для чартерных перевозок”.

[\(Волга-Днепр\)](#)

Вертолет МЧС доставил в Брестскую область 11-тонный фюзеляж другого вертолета



Вертолет Ми-26 авиации МЧС 14 марта доставил на внешней подвеске из Минской области в Брестскую крупногабаритный груз - фюзеляж вертолета такой же модели весом около 11 т. Об этом корреспонденту БЕЛТА сообщил официальный представитель МЧС Виталий Новицкий. "Груз перемещали на территорию воинской части. Транспортная операция в очередной раз подтвердила высокий уровень подготовки и профессионализма специалистов МЧС при выполнении авиационных работ любой сложности с применением вертолетов", - рассказал Виталий Новицкий.

[\(Белта\)](#)

Мантуров анонсировал скорое создание СП по сборке вертолетов с Индией

В ближайшие дни Россия и Индия закончат согласование вопросов, связанных с созданием совместного предприятия по сборке легких вертолетов Ка-226Т. Об этом заявил в четверг, 16 марта, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, сообщает РИА Новости.

После подписания соглашения Россия поставит в Индию 60 вертолетов и 140 машинокомплектов, которые будут собраны на российско-индийском СП.



По словам министра, Россия предлагает Индии кооперацию в производстве компонентов для самолетов SSJ-100 и широкофюзеляжных самолетов MC-21. «Мы открыты не только к поставкам, но и к сотрудничеству в области производства компонентов», — сказал он. В частности, стороны рассматривают возможность совместного создания деталей интерьера по MC-21.

В декабре 2015 года стало известно, что в соответствии с соглашением, подписанным в ходе визита индийского премьера Нарендры Моди в Москву, госкорпорация «Ростех» развернет в Индии производство вертолетов Ка-226Т.

В конце 2016 года сообщалось, что в контракте на поставку Индии легких вертолетов Ка-226Т будет задействован Улан-Удэнский авиазавод. По словам представителя корпорации «Вертолеты России», на этом предприятии развернут дублирующее производство машинокомплектов Ка-226Т.

[Lenta.ru](http://lenta.ru)

«Вертолеты России» представили концепцию развития услуг послепродажного обслуживания российской техники в Индии

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский принял участие в Российско-Индийской военно-промышленной конференции, которая проходит в Нью-Дели 17-18 марта. В ходе своего выступления он рассказал об основных направлениях и перспективах развития системы ППО в интересах индийских эксплуатантов российской вертолетной техники.

Индия является одним из ключевых эксплуатантов вертолетов российского производства. В настоящее время в Индии эксплуатируется более 400 вертолетов, что составляет почти 10% от общего мирового парка вертолетов, произведенных предприятиями холдинга «Вертолеты России» и эксплуатируемыми за пределами РФ. Наличие такого значительного парка вертолетов и перспективы его дальнейшего увеличения делают особенно актуальным вопрос организации сервиса эффективного послепродажного обслуживания.

В рамках предоставления заказчикам услуг по ППО «Вертолеты России» активно развивают в Индии формат сотрудничества по концепции «единого окна», который направлен на выстраивание стратегических отношений с эксплуатантом и подразумевает заключение долгосрочных соглашений, а также переход на формат работы по контракту «жизненного цикла».

«Мы предлагаем переходить к работе по долгосрочным рамочным контрактам с фиксацией закупочных цен, размера ежегодной эскалации и максимальных сроков поставки/оказания услуг на период до 3-5 лет. Это позволит сократить сроки доставки запасных частей и оказания услуг и как следствие достичь высоких показателей исправности парка вертолетов Индии», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Напомним, что в настоящее время в рамках концепции «Make in India» реализуется российско-индийский проект по организации производства легких вертолетов Ка-226Т в Индии. Совместное предприятие, созданное при участии АО «Вертолеты России», АО «Рособоронэкспорт» и индийской

корпорации HAL, изготовит 200 вертолетов различного назначения. «Вертолеты России» заинтересованы в активном привлечении индийских предприятий для изготовления комплектующих, а также организации технического обслуживания и ремонта вертолетов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Хорошие и плохие новости для MD Helicopters

На последней выставке-ярмарке Heli-Expo, недавно прошедшей в Далласе, харизматичная руководительница MD Helicopters Линн Тилтон так прокомментировала состояние своей компании: «есть хорошие и плохие новости».

Позднее глава MD разъяснила: «Хорошая новость состоит в том, что заказов стало больше, а плохая в том, что их слишком много». Кроме того, Тилтон подтвердила, что все 50 вертолетов, которые компания произведет в этом году, будут оснащаться цифровой авионикой и кабиной с увеличенной площадью остекления (glass cockpits).

Линн Тилтон связывает это с увеличением военных заказов и следованию компании в русле развития новых технологий, прохождению сертификации для военных вертолетов, инвестициями в развитие новых программ, таких как, например, проект новейшего одномоторного вертолета 6XX.

Этот проект, не имеющий аналогов, должен осуществить свой первый полет до конца этого года и пройти сертификацию в 2018. Следуя последним тенденциям «возвращения домой» крупных производств, руководство MD Helicopters приняло решение выполнять большинство операций, ранее поделенных между Монтерей (Мексика) и Меса (штат Аризона, США), на главном заводе в Аризоне. По словам Линн Тилтон, каждая часть, произведенная на месте, приносит экономию до 35 процентов.





Кроме того, программы по обучению также будут «репатрированы». Они включают в себя занятия для полицейских, служб спасения, спецподразделений, механиков и другие специализированные курсы для будущих пользователей вертолетов.

[\(Новости грузовой авиации\)](#)

Boeing подписал контракт с властями США на поставку вертолетов Apache на сумму \$3,4 млрд

Правительство США закупит у американской корпорации Boeing ударные вертолеты Apache на сумму \$3,4 млрд. Об этом говорится в заявлении, размещенном в четверг на сайте компании.

В соответствии с контрактом, 244 вертолета Apache модификации AH-64E предназначаются для армии Соединенных Штатов, еще 24 будут направлены неназванному заказчику.

Производство этих вертолетов расположено в городе Меса (штат Аризона). Помимо США, Apache в течение последних 30 лет поступили на вооружение армий 15 государств.

[\(ТАСС\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

США снова вынуждены отменить часть санкций против «Рособоронэкспорта»

Вашингтон снова вынужден отменить часть своих санкций против «Рособоронэкспорта», чтобы закупить необходимые запчасти для ремонта транспортных вертолетов Ми-17 армии Афганистана, сообщил глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов в эфире телеканала «Россия 1».

По словам Чемезова, между российской корпорацией и США не было прямого сотрудничества, однако 50 транспортных вертолетов Ми-17, изготовленных и поставленных армии Афганистана, требуют ремонта.

Чтобы не оставить подконтрольную им армию Афганистана без транспортных вертолетов, американцы снова вынуждены вывести сделку с «Рособоронэкспортом» из-под действия санкций. Напомним, в ноябре 2015 года США уже выводили из-под действия антироссийских санкций контракты с «Рособоронэкспортом» на техническое обслуживание транспортно-боевых вертолетов Ми-17 в Афганистане. Россия поставляла эти вертолеты армии и службам безопасности Афганистана по соглашению с министерством обороны США.

При этом Конгресс США снова принял законопроект о военных ассигнованиях на 2017 финансовый год, запрещающий Пентагону расходовать средства своего бюджета для оплаты сделок с российской государственной компанией «Рособоронэкспорт».

[\(ИА REGNUM\)](#)



Делегация Росавиации провела переговоры с представителями Федеральной авиационной администрации Соединенных Штатов Америки (FAA) по вопросам изменений в системе сертификации авиационной техники

В период с 28 февраля по 2 марта 2017 года в г. Вашингтоне состоялись переговоры делегации Федерального агентства воздушного транспорта с представителями FAA по вопросам структурно-организационных изменений в области сертификации авиационной техники в Российской Федерации и в Соединенных Штатах Америки. Российскую делегацию возглавил заместитель руководителя Росавиации Михаил Буланов, американскую сторону представляла директор Центра сертификации воздушных судов г-жа Доренда Бейкер.

В ходе переговоров стороны обсудили текущее состояние дел и обменялись мнениями о перспективах развития сотрудничества по вопросам сертификации авиационного оборудования и воздушных судов; ознакомились с изменениями в нормативно-правовой базе по процедурам сертификации авиационной техники в США; обсудили вопросы подготовки проекта документа по процедурам сертификации экспортируемого и импортируемого оборудования между Россией и США.

Михаил Буланов подробно проинформировал американских коллег об изменениях, касающихся смены полномочного органа в области сертификации авиационной техники в Российской Федерации и передаче соответствующих функций Росавиации, в т.ч. об учреждении Авиарегистра России, издании документации, регулирующей процедуры сертификации и пр.

Со своей стороны представители FAA сообщили об организационных изменениях в американской системе сертификации, заключающихся в передаче уполномоченным представителям FAA функций по осуществлению оценки/аудита, контроля и надзора в организациях изготовителей и разработчиков авиационной техники.

В ходе переговоров стороны пришли к единому мнению о совершенствовании процедур и практики в области сертификации авиационной техники. В результате обмена мнениями российская и американская делегации договорились разработать временное Рабочее Соглашение о процедурах реализации летной годности в целях дальнейшего сотрудничества в области импорта/экспорта авиационной техники.

Также в ходе встречи российская делегация предложила представителям FAA провести в 2017 году промежуточную оценку новой сертификационной системы РФ. Американская сторона согласилась с предложением российской делегации, сроки проведения аудита будут определены в течение ближайших месяцев.

[\(Росавиация\)](#)

Гражданская авиация России на выходе из кризиса

Кризисные макроэкономические процессы в российской экономике в 2014-2016 гг. привели к длительному (почти двухгодичному) спаду авиаперевозок. Главные внешние макроэкономические факторы, предопределившие глубокий отраслевой спад: девальвация национальной валюты,



инфляция и снижение жизненного уровня населения, закрытие по внешнеполитическим причинам ряда популярных направлений международных полетов.

В сложных кризисных условиях существенно выросли риски авиационного бизнеса для отраслевых инвесторов, на что критически повлияли рост (с 14,3% до 28,1% за 2013-2016 гг.) в себестоимости авиаперевозок удельного веса расходов на аренду и лизинг воздушных судов (ВС) и удорожание заемных средств в условиях высокой ключевой ставки Центрального Банка России. Однако наблюдающийся уже четыре месяца (октябрь 2016 г. - январь 2017 г.) интенсивный восстановительный рост авиаперевозок определенно указывает на то, что отрасль проходит острую фазу кризиса и готова в новых условиях достаточно быстро выйти на докризисные объемы авиаперевозок (посткризисный "отскок" рынка).

За прошедший трехлетний кризисный период (2014-2016 гг.), как показали результаты исследований ГосНИИ ГА, кардинально поменялась структура российского авиатранспортного рынка:

- изменилась структура пассажиропотоков - удельный вес пассажиров внутренних воздушных линий (ВВЛ) вырос с 46,4% до 63,7%, удельный вес пассажиров международных воздушных линий (МВЛ) упал с 53,6% до 36,3%;
- средняя дальность перевозок пассажиров гражданской авиации России снизилась с 2663 км до 2434 км, вновь укрепилось "москвоцентричное" построение маршрутной пассажирской авиасети с преимущественной ориентацией на перевозки через столицу.

В составе первоочередных антикризисных мер отраслевой регулятор (Минтранс России) добился снижения ставки налога на добавленную стоимость (НДС) на ВВЛ с 18% до 10%, создав, тем самым, базовую возможность существенного снижения убыточности ВВЛ без повышения финансовой нагрузки на потребителей (авиапассажиров). Продолжалась реализация отраслевых и региональных программ субсидирования региональных и местных авиаперевозок, полетов между дальневосточными регионами и центральными районами России, а также программ субсидирования проектов приобретения авиационной техники по лизинговым и арендным контрактам.

В свою очередь, российские авиакомпании, адаптируя бизнес к меняющимся рыночным условиям, реализовали эффективные меры по сокращению избыточной численности эксплуатируемого парка ВС, оптимизации структуры этого парка и интенсификации его использования, достигнув, по данным отраслевой формы государственного статистического наблюдения 32-ГА, следующих показателей:

- среднесписочная численность действующего самолетного парка коммерческих эксплуатантов (без малой и бизнес-авиации) за 2013-2016 гг. снизилась с 1212 до 1032 ВС, или на 15% (при спаде соответствующего пассажирооборота на 4,2% и росте числа перевезенных пассажиров на 4,7%);
- удельный вес налета часов на авиатехнике зарубежного производства (без малой и бизнес-авиации) вырос с 86,8% до 88,7%;
- среднемесячный налет часов на одно среднесписочное ВС (без малой и бизнес-авиации) составлял за рассматриваемый период: по ВС российского и советского производства - около



47 час/месяц, а по авиатехнике иностранного производства - вырос с 247 час/месяц до 272 час/месяц;

- показатель занятости пассажирских кресел за рассматриваемый период вырос с 79,5% до 81,1%.

Отмеченное выше подтверждает высокий профессиональный уровень отраслевого менеджмента (как это, например, уже ранее было продемонстрировано в период после предыдущего кризиса 2008-2009 гг.) в обеспечении эффективной рыночной адаптации авиационного бизнеса к изменившимся условиям функционирования гражданской авиации.

Реализованные антикризисные меры позволили авиатранспортной отрасли, в основном, преодолеть быстро нараставшие с 2014 г. негативные тренды в части высоких отрицательных операционных финансовых результатов участников рынка.

Сопоставление финансовой отчетности авиакомпаний и аэропортов за 2013-2016 гг. позволяет сделать следующие выводы:

- 3 аэропорты достаточно быстро (фактически уже в течение первого кризисного 2014 г.) адаптировались к кризисной ситуации в отрасли, сохранили в целом стабильную прибыльность, ежегодно наращивая рентабельность своей деятельности;
- адаптация авиаперевозчиков к изменившимся условиям рынка проходила значительно труднее и заняла гораздо более длительный период. Фактически авиатранспортный комплекс, пройдя пик получаемых убытков в 2014 г., сумел стабилизировать свою финансовую деятельность лишь в 2016 г., т. е. в течение третьего кризисного года, что и обеспечило потенциальные возможности выхода отрасли из кризиса в 2017 г.

В рассмотренный кризисный период с рынка ушла, под грузом чрезмерных объемов заимствования (оказавшихся неподъемными для авиакомпании в условиях текущего кризиса), вторая по объемам авиаперевозок российская авиакомпания "Трансаэро". Ее уход и перераспределение между участниками рынка выполнявшихся ранее "Трансаэро" объемов авиаперевозок сформировали принципиально новую ситуацию на авиатранспортном рынке России.

Сегодня на российском авиатранспортном рынке доминирует группа "Аэрофлот", как в сегменте перевозок на МВЛ, так и в нише магистральных перевозок на ВВЛ. При этом, на МВЛ с российскими авиаперевозчиками конкурируют также иностранные авиакомпании, что исключает возможности монополизации данного сектора российского авиатранспортного рынка. На основном (магистральные перевозки) сегменте рынка ВВЛ группа "Аэрофлот" сегодня занимает лидирующее положение, выполняя около 55% авиаперевозок. Это позволяет ей, в условиях доминирования, своей ценовой политикой прямо влиять на цены, устанавливаемые другими авиакомпаниями в сегменте магистральных ВВЛ. Известно, что группа "Аэрофлот" не допускала и не допускает ситуаций злоупотребления своим доминирующим положением в отношении потребителей, однако теоретически такие возможности теперь у нее сложились. Это диктует актуальность и необходимость подготовки новых, адекватных изменившейся рыночной ситуации, форм государственного регулирования рынка с "доминирующим игроком".



По результатам исследований ГосНИИ ГА, выход из кризисного спада еще не гарантирует отрасли долгосрочного стабильного развития без продолжения реализации мер государственной поддержки и развития современной нормативной базы воздушного транспорта, обеспечивающих необходимую инвестиционную привлекательность российской гражданской авиации. Наиболее актуальными из рассматриваемых в настоящее время мер, на наш взгляд, являются:

- обнуление ставки НДС авиакомпаний на ВВЛ;
- снятие льготы по НДС с аэропортов в приемлемом для авиакомпаний варианте;
- антидемпинговое регулирование цен на воздушных линиях (вместо традиционной борьбы антимонопольных органов с якобы завышенными ценами авиакомпаний);
- совершенствование системы субсидирования лизинга (аренды) ВС в целях стимулирования обновления парка российской авиатехникой и снижения рисков авиабизнеса.

Реализация указанных мер будет содействовать эффективному и устойчивому посткризисному развитию авиатранспортной отрасли России.

[\(АвиаПорт / АвиаСоюз\)](#)

Росавиация представила результаты работы отрасли

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько на итоговом заседании коллегии Росавиации рассказал об итогах работы отрасли в 2016 году, реализации программы подготовки инфраструктуры гражданской авиации к Чемпионату мира по футболу и работе по сертификации авиатехники.

Российские авиакомпании завершили 2016 год с минимальным спадом основных производственных показателей, несмотря на негативные внешнеполитические и внутриэкономические факторы, констатировал чиновник. В минувшем году авиакомпании перевезли чуть больше 88,5 млн пассажиров, сократив перевозки на 3,8%. На международных линиях перевозки снизились на 18% - до 32,2 млн пассажиров. "Как и годом ранее, это было обусловлено отсутствием авиасообщения на трёх существенных рынках - Украина, Египет и часть года - Турция", - сказал А. Нерадько. "В условиях сокращения международных перевозок авиакомпании продолжили успешно переориентироваться на внутренний рынок. На внутренних воздушных линиях перевезено более 56 млн пассажиров, что на 7,2% превысило показатель 2015 года (52,5 млн пассажиров). Темпы роста в данном сегменте обусловлены, в том числе, активно развивающимся в последнее время при государственной поддержке внутренним туризмом", - продолжил он. В частности, А.Нерадько отметил, что только аэропорты Сочи и Симферополя обслужили 10,6 млн пассажиров, "что является рекордным показателем для этих курортных центров за всю историю".

По словам А.Нерадько, ведущие авиаперевозчики продолжали укреплять свои позиции. При этом, считает чиновник, после консолидации компаний "Россия", "Оренбургские авиалинии" и "Донавиа" не произошло монополизации рынка, "в том числе за счёт взвешенной политики группы "Аэрофлот", отказавшейся от части международных направлений". Объединённая авиакомпания "Россия", рассказал А.Нерадько, в 2016 году существенно пополнила штат персонала, расширила свой парк за



счёт широкофюзеляжных лайнеров. "Ввод в строй дальнемагистральных самолётов позволил снять напряжённость в перевозках на Дальний Восток. "Россия" увеличила объем пассажироперевозок с 4,7 млн в 2015 году до 8 млн в 2016 году", - пояснил чиновник.

Росту пассажиропотока на ВВЛ также способствовала реализация пяти программ субсидирования перевозок: в Приволжском федеральном округе, программа региональных перевозок и формирования региональной маршрутной сети, с Дальнего Востока в центральную часть России, перевозки в Калининград и в Симферополь. Совокупный бюджет этих программ составил 8,7 млрд рублей, однако в 2016 году запланированный уровень кассового исполнения по ним не был достигнут. Чтобы исправить сложившуюся ситуацию, был усилен состав межведомственной комиссии Росавиации и Минтранса РФ, которая утверждает перечень субсидируемых маршрутов и рассматривает заявки авиакомпаний. Кроме того, Росавиация усовершенствовала работу своих подразделений, "ответственность и контроль с их стороны за фактическим выполнением авиакомпаниями перевозок в заявленном объёме и перечисляемыми в этой связи бюджетными средствами".

"Однако этого недостаточно, - считает А. Нерадько - Необходимы дополнительные рычаги воздействия на авиаперевозчиков, мотивирующие их добросовестно работать в рамках программ субсидирования. Действующими правилами предоставления субсидий предусмотрен заявительный характер получения перевозчиками субсидий без каких-либо обязательств с их стороны выполнить рейсы, под которые резервируются бюджетные средства". Поэтому, сказал чиновник, необходимо выработать новые механизмы субсидирования развития региональных авиаперевозок. Он отметил, что проводить такую работу нужно совместно "с полномочными представительствами Президента, субъектами Российской Федерации, авиакомпаниями и аэропортами".

А.Нерадько рассказал и о развитии наземной инфраструктуры гражданской авиации. Основным приоритетом в этой сфере были реконструкция и строительство аэропортов городов, принимающих в 2018 году матчи Чемпионата мира по футболу FIFA 2018. Напомним, в рамках этого проекта в 2016 году введены в эксплуатацию новые аэровокзальные комплексы (АВК) в Волгограде, Самаре, Нижнем Новгороде. Идёт модернизация и строительство аэропортовой инфраструктуры в Москве ("Шереметьево", "Домодедово"), Калининграде, Екатеринбурге, Саранске. Кроме того, строится новый аэропорт "Платов" в Ростове-на-Дону. Помимо городов, принимающих матчи футбольного первенства, проводилась также модернизация аэропортовой инфраструктуры в Тюмени ("Роцино"), Норильске, Кызыле, Ульяновске, Нижнекамске, Улан-Удэ, строится новый аэропорт в Саратове ("Сабуровка"). Кроме того, идёт строительство новых АВК в курортных городах: так, уже в этом году будет введён в эксплуатацию новый терминал в Анапе, а в 2018 - в Симферополе.

При этом по строительству и реконструкции аэродромной инфраструктуры было освоено только 60% запланированного бюджета. "Такой низкий уровень был связан с внешними ограничениями, дефицитом инвестиционных ресурсов, современных технологий, профессиональных кадров, удорожанием внутренних заимствований, недостаточным развитием конкуренции, изъятиями делового климата, неудовлетворительным выполнением некоторыми подрядными организациями договорных обязательств, приводящим к срыву сроков строительства объектов", - объяснил А.Нерадько. Он добавил, что "по основным объектам капитального строительства удалось сохранить



средства путём их переноса на 2017 и последующие годы". Чиновник отметил, что в 2017 "требуется максимальная мобилизация сил и средств, чтобы наверстать отставания", а также предупредил своих заместителей, начальников управлений ведомства, руководство ФГУП АГА(а) и "Госкорпорации по ОрВД" о "личной ответственности за своевременное завершение работ".

По словам чиновника, аэропортам городов, принимающих футбольный чемпионат, нужно уделить "самое пристальное внимание", причём это касается не только строительства аэродромов, но и "приведения в порядок терминальных площадей, привокзальных и аэропортовых территорий". Кроме того, он отметил, что вопросы организации доступной среды для пассажиров с ограниченными возможностями на борту воздушных судов и в аэропортах имеют "первоочередное значение". "К 2018 году необходимо полностью реализовать утверждённую Росавиацией "дорожную карту" по созданию условий максимального благоприятствования для маломобильных пассажиров на воздушном транспорте", - сказал А.Нерадько.

Руководитель ведомства отдельно отметил работу Росавиации по сертификации авиационной техники, двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования. Он напомнил, что было создано подведомственное Росавиации федеральное автономное учреждение "Авиационный регистр Российской Федерации". Авиарегистр России находится под контролем Наблюдательного совета, в него входят представители Росавиации, Минтранса, Минпромторга, Росимущества, двух авиакомпаний ("Аэрофлот" и S7 Airlines) и научных организаций. "Упрёков в работе Авиационного регистра Российской Федерации его Наблюдательный совет не имеет", - констатировал чиновник. По словам А.Нерадько, в 2016 году "в Росавиацию поступили заявки на проведение сертификации от 281 заявителя, включая отечественных и зарубежных". Кроме того, по его словам, "зарубежные авиационные власти и заявители приняли структурные изменения в системе сертификации России".

При этом А.Нерадько рассказал, что Росавиация внесла в Минтранс предложение о наделении ведомства полномочиями на проведение международных переговоров в сфере сертификации. Это более оперативно позволит взаимодействовать с зарубежными партнёрами.

"Наглядным примером эффективности принятых Правительством Российской Федерации решений в сфере сертификации" А.Нерадько назвал результаты над креплениями стабилизаторов самолётов SSJ-100. "В кратчайший срок слаженными действиями были проведены исследования, разработаны "конструктивно-производственные мероприятия, изданы директивы лётной годности, что позволило обеспечить доработки самолётов в эксплуатации", - сказал чиновник.

Он также отметил, что по результатам комплекса сертификационных работ выдан сертификат типа на вертолёт Ми-171, "что обеспечило его экспортные поставки".

Среди задач Росавиации на 2017 год А.Нерадько выделил реализацию полномочий по выдаче документа, подтверждающего соответствие разработчиков и производителей авиационной техники. Он добавил, что "необходимая подготовительная работа уже проводится совместно с организациями авиационной промышленности".

[\(АвиаПорт\)](#)

Вице-президентом ОАК по транспортной авиации назначен Алексей Rogozin

Алексей Rogozin 14 марта 2017 года назначен на должность вице-президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) по транспортной авиации.

Ему предстоит сформировать транспортный дивизион ОАК, консолидировать ключевые функции управления предприятиями на уровне головной Корпорации, а также выстроить единый контур управления программами транспортной авиации. При этом одной из ключевых задач будет удовлетворение спроса Минобороны и других органов исполнительной власти на обновление парка транспортных самолетов.



Эта работа – часть реализации стратегической программы трансформации корпоративной структуры ОАК через формирование профильных дивизионов, которая была одобрена Советом директоров корпорации в декабре 2016 года. Решение призвано повысить эффективность операционной деятельности на всех стадиях жизненного цикла авиационной техники, снизить непроизводственные издержки за счет централизации управленческих функций, в том числе скоординированного исполнения контрактных обязательств по созданию новых образцов техники. Формирование транспортного дивизиона ОАК предполагает создание единого контура управления транспортными программами – тяжелого Ил-76, легкого Ил-112, перспективных среднего и сверхтяжелого транспортников. Головной компанией транспортного дивизиона станет ОАО «Ил». На его базе произойдет консолидация ВАСО, Авиастар-СП, ОАК-ТС, ЭМЗ им. Мясищева, а также ряда ремонтных предприятий.

Алексей Rogozin ранее работал в Министерстве обороны, где курировал работу целого ряда крупных предприятий, подведомственных министерству, включая холдинг «Авиаремонт», «Оборонлогистика», «224 летный отряд», а также предприятия военно-строительного комплекса. Он также входит в советы директоров АО «Гарнизон» и АО «Воентелеком», является членом рабочей группы Минобороны России по развитию авиационной и космической инфраструктуры.

Ранее в должности директора по развитию, а затем заместителя генерального директора Группы компаний «Промтехнологии» создавал завод по производству снайперского и охотничьего оружия под маркой ORSIS. Затем с 2012 по 2016 годы – генеральный директор ФКП «Алексинский химический комбинат» (производство и НИОКР в области спецхимии, композиционных и резинотехнических изделий для промышленности обычных вооружений, авиации и космической техники). Под руководством Алексея Rogozina Алексинский химкомбинат вернул себе статус одного из крупных развивающихся предприятий Тульской области.

[\(ОАК\)](#)



Чемезов: Выручка «Ростеха» по результатам 2016 года составит 1,3 трлн рублей

Выручка госкорпорации "Ростех" по итогам 2016 года составит 1 триллион 300 миллиардов рублей. Об этом во вторник глава корпорации Сергей Чемезов рассказал в интервью телеканалу "Россия 24".

"Выручка выросла, значительно выросла. Отчетность будет готова в марте-апреле, но уже сегодня я могу сказать, что это примерно 1 триллион 300 с небольшим миллиардов", - отметил Чемезов.

Он также заявил, что Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) в будущем могут включить в состав "Ростеха".

[\(ПРАЙМ\)](#)

13 марта исполнилось 25 лет «Центроспасу» МЧС России – государственному центральному аэромобильному спасательному отряду

За четверть века на счету спасателей свыше 50 тысяч спасенных жизней. Члены отряда ликвидировали последствия более чем 200 федеральных и международных чрезвычайных ситуаций: землетрясения в Нефтегорске, Турции, Шри-Ланке, Китае, на Гаити и в Японии, работа на обрушении крыш «Трансвааль-парка» и Басманного рынка в Москве, авария на Саяно-Шушенской ГЭС, участие в спасательной операции в Беслане и многие другие.

Отряд «Центроспас» МЧС России начал формироваться за год до официального создания – в 1991-м году. За несколько лет во второй половине 80-х годов в СССР произошел ряд крупных природных катаклизмов и техногенных катастроф - мощнейшие землетрясения в Спитаке и Ленинакане, авария на Чернобыльской АЭС и др.

«Эти события показали необходимость формирования в стране специальной службы, которая профессионально могла бы решать вопросы спасения человеческих жизней», - называет причины создания отряда «Центроспас» спасатель, стоявший у истоков его формирования, а ныне начальник Центра стратегических исследований гражданской защиты МЧС России Михаил Фалеев. – Те методы, которыми пользовались вооруженные силы и добровольцы, оказались недостаточно эффективными во время чрезвычайных ситуаций».

По инициативе Сергея Шойгу и Юрия Воробьева был создан спасательный отряд и российский корпус спасателей. Сергей Шойгу стал руководителем этой структуры, а Юрий Воробьев – его первым заместителем. Позже структура превратилась в отдельное Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, которым на протяжении многих лет руководил его инициатор и идейный вдохновитель Сергей Шойгу.

За 25 лет существования отряд «Центроспас» совершил более 55 тысяч выездов, во время которых было спасено около 10 000 человек, помощь была оказана 40 тысячам пострадавших. Но это всего лишь сухие цифры, за которыми – тысячи спасенных жизней. А каждое спасение – это настоящее чудо, которое помнят все эти годы.



Врач анестезиолог-реаниматолог отряда «Центроспас» МЧС России Александр Попов вспоминает страшное землетрясение в Пакистане в 2005 году. В наиболее пострадавшем штате российские спасатели развернули медицинский госпиталь на третьи сутки, уладив все формальности после того, как Пакистан официально запросил помощь. Во время землетрясения 9-этажная больница погибла в течение двух минут – и персонал, и пациенты.

Теперь медицинскую помощь пакистанскому населению оказывают российские врачи-спасатели. «Приходят местные жители – одной женщине нужно срочно рожать. Но она мусульманка, - рассказывает Александр Попов. – Но мы нашли выход. Пригласили имама, он подтвердил, что российские врачи могут принимать роды у пакистанской женщины-мусульманки, несмотря на разницу вероисповедания, другую национальность и так далее».

«Первым родился мальчик, вторая девочка, - продолжает Александр Попов. – Мальчика назвали Тимуром, девочку – Натальей».

В память врача врезался другой случай, уже в Цхинвале, когда в полевой госпиталь МЧС с передовой привезли мальчишку с ранением. Оказалось, что у него не только пулевое ранение, но и в плече остался неразорвавшийся боеприпас.

«На свой страх и риск мы позвали сапера и доставали этот заряд, - вспоминает Александр Попов. – Мы по всем законам военно-полевой хирургии должны были отнимать руку полностью, по плечо. Но нам удалось сохранить ему руку».

Правда, для этого потребовалось оперативное взаимодействие сразу нескольких подразделений военной, гражданской и санитарной авиации. Заряд достали утром, а ночью пациента на перекладных, на вертолетах доставили в Москву в военный госпиталь имени Бурденко, где экстренно провели операцию, поставили титановый сустав. Руку молодому человеку удалось сохранить полностью.

«Он остался совершенно трудоспособным, без ограничений и тем более без инвалидности, - не без гордости завершает свой рассказ Александр Попов. – Сейчас работает, создал семью. Перед Новым годом звонил, хотя не знаю, как ему удалось достать мой номер телефона, поздравлял с праздником. Двое детей у него. Хотел приехать в отряд нас повидать».

Трудные, страшные, печальные и трагические моменты часто случаются в жизни спасателей. И здесь необходим некий рецепт сохранения себя от профессионального выгорания. Он есть: забывать все плохое, страшное и трагичное, а помнить только счастливые моменты. В этом секрет успеха и профессионализма российских спасателей отряда «Центроспас»

[\(Большая Москва\)](#)



«РТ-Химкомпозит» – участник JEC World 2017

«РТ-Химкомпозит» представил наукоёмкую продукцию на 52-й Ведущей международной выставке композитов – «JEC World 2017». Мероприятие, собравшее мировых лидеров отрасли, проходит в Парижском выставочном центре «Paris Nord Villepinte» с 14 по 16 марта.

Высокотехнологичные изделия и материалы производства ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина стали основой экспозиции Холдинга «РТ-Химкомпозит». В их числе образцы наукоёмкой продукции из полимерных композиционных материалов для аэрокосмической отрасли, сотовые наполнители с уникальными свойствами, а также изделия конструкционной оптики.

«JEC World 2017 является важнейшим событием для композитного рынка и предоставляет прекрасную возможность не только продемонстрировать свою высокотехнологичную продукцию на международном уровне, но и встретиться с нашими зарубежными коллегами. В рамках прошлогоднего мероприятия состоялось более 25 рабочих встреч и были достигнуты практические договоренности о расширении сотрудничества с компаниями «Airtech Europe Sarl» и «QuickStep GmbH», - отметил генеральный директор холдинга «РТ-Химкомпозит» Кирилл Шубский.

Делегация холдинга «РТ-Химкомпозит» запланировала проведение встреч с потенциальными и действующими деловыми партнерами. Объединенную делегацию «РТ-Химкомпозит» возглавит генеральный директор «РТ-Химкомпозит Кирилл Шубский.

«В наукоёмкой сфере лидерство невозможно без международной кооперации и обмена опытом. «JEC World» не первый год является традиционной площадкой для общения с нашими европейскими коллегами и партнерами», - отметил заместитель генерального директора Холдинговой компании «РТ-Химкомпозит»-генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

[\(РТ-Химкомпозит\)](#)

Китайский самолет-амфибия AG600 готовится к первому полету

Первый полет китайского самолета-амфибии AG600 над сушей планируется осуществить в первой половине 2017 года, а по воде — во второй половине, заявил разработчик воздушного судна Китайская государственная авиационная компания (AVIC), передает 15 марта информационное агентство «Синьхуа».

Будучи одного размера с американским самолетом Boeing 737, AG600 является крупнейшим в мире самолетом-амфибией, утверждает AVIC.

Длина самолета достигает 37 метров, а размах крыла — 38,8 метра. При этом максимальная взлетная масса составляет 53,5 тонны.

Самолет уже получил 17 разрешений на использование в различных сферах, включая тушение лесных пожаров и спасательные операции на море, передает издание.

Первый AG600 был собран в городе Чжухай на юге Китая в июле прошлого года и показан публике на авиасалоне Airshow China 2016.

Как утверждает ведущий разработчик самолета Хуан Линцай, «AG600 — это словно корабль, что умеет летать», ввиду его продвинутых аэродинамических и гидродинамических характеристик, а также современных антикоррозийных технологий.



Самолет способен зачерпнуть 12 тонн воды за 20 секунд и транспортировать 370 тонн воды за одну заправку топлива.

Ранее ИА REGNUM сообщало, что самолетом уже заинтересовался ряд стран, включая Новую Зеландию и Малайзию.

Стоит также отметить, что ранее стало известно о строительстве совместного китайско-американского предприятия по финальной сборке самолетов Boeing 737 и Boeing 737 MAX в китайском городе Чжоушань провинции Чжецзян.

[\(ИА REGNUM\)](#)

«Аэрофлот» планирует подписать контракт на 20 самолетов SSJ-100 на МАКСе

Авиакомпания "Аэрофлот" планирует подписать твердый контракт на поставку дополнительных 20 самолетов Sukhoi Super Jet-100 на авиасалоне МАКС-2017, который пройдет в июле. Об этом журналистам сообщил гендиректор авиакомпании Виталий Савельев. Рамочный контракт был подписан "Аэрофлотом" на МАКСе еще в 2015 году. Это первый анонс крупного контракта на грядущем авиасалоне.



"Контракт еще не подписан, вопрос за ГСС, мы от них ждем предложения, чтобы подписать договор на следующие 20 машин. Им (компания "Гражданские самолеты Сухого" - прим. ТАСС) направлены письма - потому что мы хотим это (контракт - прим ТАСС) подписать на МАКСе, и мы надеемся, что мы успеем, но пока мы не получили от них ответа", - сообщил Савельев.

Он также отметил, что для одобрения условий сделки "Аэрофлоту", скорее всего, понадобится решение общего собрания акционеров, так как это крупная сделка. Сами обсуждаемые условия сделки Савельев не раскрыл, лишь отметив, что эти "условия будут приемлемы для обеих сторон".

При этом ранее президент "Объединенной авиастроительной корпорации" Юрий Слюсарь сообщал журналистам, что стороны планируют подписать контракт в середине года.

В настоящее время у "Аэрофлота" в парке 30 самолетов SSJ-100.

В 2016 г. Савельев отмечал, что около 10 SSJ-100 из этой партии могут быть переданы авиакомпании "Россия". Ранее планировалось, что эти 10 машин могут быть переданы в "Россию" в 2017 г.

Авиасалон МАКС пройдет в подмосковном Жуковском с 18 по 23 июля 2017 г. В 1993 г. прошел первый МАКС, который с этого момента проводится раз в два года. Выставку, состоявшуюся в 2015 г., посетили чуть более 400 тыс. человек.

[\(ТАСС\)](#)

Рогозин: Первый полет самолета МС-21 ориентировочно пройдет в апреле

В апреле может состояться первый полет магистрального самолета МС-21. Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин.

При этом он подчеркнул, что точную дату определяют позднее.

- Мы исходим из того, что это будет апрель, готовимся к апрелю, но точная дата будет определена в момент технической готовности и готовности самого экипажа, - цитирует ТАСС слова Рогозина.

Он рассказал о том, что проходящие в данный момент испытания проходят в штатном режиме.

МС-21 должен будет заменить устаревшие Ту-154 и Ту-204 и стать конкурентом таким иностранным аналогам, как Boeing 737 и Airbus A320.

[\(Российская Газета\)](#)

Без права на полеты

Проблема "воздушных партизан" становится все более острой.



Подавляющее большинство авиапроисшествий в российской гражданской авиации связано с авиацией общего назначения (АОН) - как правило, с легкими и сверхлегкими воздушными судами, владельцы которых "бороздят небо", не обременяя себя соблюдением законных требований. О причинах явления, которое становится массовым, - наш разговор с Западно-Сибирским транспортным прокурором Сергеем Феоктистовым.

Сергей Валерьевич, в "РГ" приводились данные: по итогам 2015 года количество авиапроисшествий в АОН превысило семьдесят процентов от общего числа, тогда как год назад этот показатель был шестьдесят процентов. Чем объясняется такая динамика? И как остановить этот негативный рост?

Сергей Феоктистов: Очевидно, что АОН становится все более популярной - таких судов в частной собственности все больше. Отсюда - и рост количества происшествий. А их причину я назову двумя словами - человеческий фактор. Прежде всего, неграмотные, неквалифицированные, самонадеянные действия владельцев этих летательных аппаратов. Они нарушают элементарные нормы эксплуатации судов, правила пользования воздушным пространством, а в результате гибнут люди.

Характерный пример: в 2015 году в Тисульском районе Кемеровской области разбился вертолет, погибло три человека. При выполнении полета он зацепил хвостом трос, натянутый через реку. Потом совершил посадку, а перед очередным взлетом пилот, в нарушение инструкции, не осмотрел воздушное судно. При взлете вертолет упал из-за "незамеченных" пилотом повреждений. В июне прошлого года при крушении легкомоторного самолета в Усть-Коксинском районе Республики Алтай разбились двое. Расследование МАК еще не завершено, но известно, что заявки на тот полет не подали. Органы, ответственные за организацию воздушного движения, не были уведомлены и о рейсе вертолета с пятью людьми на борту, который рухнул в Телецкое озеро в феврале нынешнего года. Не уведомив о полете, пилот не получил и информацию о метеорологической обстановке, которая в тот день была неблагоприятной. Вертолету могли не дать разрешения на взлет, и люди бы остались живы.

Человеческий фактор кроется и в том, что далеко не всегда суда малой и сверхмалой авиации отвечают элементарным требованиям безопасности. Ведь это не только самолеты и вертолеты фабричного изготовления - порой это самостоятельно, где-то в гаражах сконструированные любителями авиации летательные средства, которые не проходили технического освидетельствования на соответствие требованиям безопасности.

Любители жалуются на практически невыполнимую процедуру регистрации воздушного судна, на очень дорогое обучение - курс стоит около 400 тысяч рублей. "Партизаны", как они себя называют, хотели бы войти в правовое поле, но считают это недостижимым. И задают вопрос государству: может быть, следует упростить требования?

Сергей Феоктистов: Сейчас процедура технического освидетельствования одинакова и для лайнеров, которые будут перевозить пассажиров на регулярных рейсах, и для небольших судов. Она требует много времени и средств, и далеко не всем доступна - поэтому владельцы легких и сверхлегких летательных аппаратов разрешения получать не спешат. Для примера: в прошлом году мы совместно



с полицией "прошерстили" Новосибирскую область, заглянули буквально в каждый двор, и в результате выявили 27 неучтенных посадочных площадок. До этого контролирующие органы вообще не подозревали о существовании обнаруженных воздушных судов, которые подлежат регистрации. Нередко у владельцев не было никаких документов, ни подтверждающих летную годность судна, ни дающих право им управлять. Конечно, прежде всего, мы заявили иски о запрете эксплуатации данных судов и поставили в известность органы контроля в этой сфере. Таким образом, мы заставляем владельцев самолетов и вертолетов легализоваться.

Возможно, необходимость совершенствования нормативно-правовой базы действительно назрела - ведь АОН развивается, владельцев судов все больше, и это нельзя ограничивать. Соглашусь, что не следует приравнивать небольшие самолеты к "Боингам". Однако во главе угла должна оставаться безопасность: нужно ввести четкий и исчерпывающий перечень требований к любителям малой авиации - их суда в любом случае должны быть исследованы на предмет летной годности, а они сами - получить свидетельство пилота.

Но здесь я должен сделать важную оговорку. Бескорыстные любители неба - это одно. А вот если транспортное средство - легкомоторный самолет, вертолет или даже дельтаплан - используется для получения прибыли, для оказания услуг пассажирам, то его владелец обязан соблюдать правила, установленные для коммерческих перевозок. А именно получать сертификат эксплуатанта, проходить все процедуры, необходимые для выдачи лицензии.

Как правило, такие любители авиации, желающие заработать, оказывают услуги нелегально. Конечно, транспортные прокуроры прилагают усилия, чтобы выявлять и пресекать эту деятельность. Мы проводим мониторинг СМИ, смотрим объявления, которые дают организации и частные лица об оказании развлекательных, экскурсионных услуг и так далее. Сразу же организуем проверки, даем оценку законности оказания таких услуг. Здесь наша реакция всегда была и будет жесткой, поскольку речь идет о безопасности уже не одного любителя летать, а многих людей. Надо понимать: когда человек отдает деньги за полет - неважно, на легкомоторном самолете или на мотодельтаплане, - он рассчитывает на то, что услуга будет безопасной, полагает, что этот дельтаплан, как бы примитивно он ни выглядел, прошел соответствующее техническое освидетельствование. Он думает, что так называемый пилот обладает всеми навыками, и его кто-то контролирует. Но человек не знает, что легкомоторные самолеты имеют упрощенный порядок регистрации, а средства весом до 115 килограммов вообще не подлежат никакой регистрации и, соответственно, выпадают из зоны контроля. Законодатель обязывает их владельцев только заявить о намерении подняться в воздух.

Но люди этого не знают. А любители заработать, как правило, пренебрегают правилами безопасности и требованиями закона, которые заключаются в том, что они должны получить лицензию на коммерческие воздушные перевозки.

Но ведь недавно новосибирец доказал в суде, что полеты на парплане не могут считаться коммерческими перевозками. Лицензию с таким судном вообще нельзя получить, закон этого не предусматривает.



Сергей Феоктистов: Пожалуй, это единственный случай, когда суд не согласился с нашими доводами, хотя таких дел - десятки. Да, он не сможет получить лицензию. Но, думаю, законодатель, не предусматривая возможности организовать коммерческие воздушные перевозки на параплане, исходил из соображений безопасности. Не можешь обеспечить безопасность пассажиров на должном уровне - не занимайся такой деятельностью.

Я готов согласиться с тем, что не следует уравнивать требования к коммерческим перевозкам с использованием аэробусов к катанию на мотодельтаплане. Но задача прокурора - следить за исполнением законов, а согласно им, если владелец воздушного судна преследует цель извлечения прибыли, он обязан соблюдать нормы, которые для этого установлены в коммерческой авиации.

Рассуждая о причинах происходящего, нельзя не упомянуть следующее: пренебрежительное отношение к соблюдению норм при катании пассажиров сформировалось в силу того, что за их нарушение нет серьезных санкций. Административная ответственность за использование воздушного судна без необходимых документов - штраф от полутора до пяти тысяч рублей, так ведь еще надо доказать такое нарушение. Не пойман - не вор, а пойманы - заплатишь пять тысяч, заработав при этом гораздо больше. Поэтому мы в таких случаях стали ориентировать транспортную полицию на выявление признаков преступлений, предусмотренных 238-й статьей УК РФ - "Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности". Практика в судах нарабатывается, есть вступившие в законную силу приговоры. Например, в Республике Хакасия на озере Шира пилот катал туристов на мотодельтаплане и вместе с одним из них упал. Оба (кстати, пилот был пьяным) получили переломы позвоночника. Как установило следствие, разрешения на коммерческую деятельность у него не было, и в суде доказали факт оказания услуги, не отвечающей требованиям безопасности.

Необходимо говорить об ужесточении ответственности за такую коммерческую деятельность. Нужно увеличить суммы административных штрафов - они должны составлять если не сотни, то хотя бы десятки тысяч рублей.

В целом же могу констатировать: пока темпы развития малой авиации значительно превышают темпы формирования законодательной базы, которая регламентирует эту сферу.

Справка "РГ"

Воздушный кодекс РФ разграничивает авиацию на гражданскую, экспериментальную и государственную. Государственная авиация - подразделения Минобороны РФ, МЧС и других структур, выполняющих государственные задачи. Экспериментальная связана с созданием новых моделей воздушных судов. Гражданскую представляют авиакомпании, выполняющие регулярные коммерческие рейсы. Авиация общего назначения - вид гражданской авиации, который не предполагает извлечения прибыли, ее называют авиацией для личных нужд.

Легкая авиация - самолеты весом до 5 700 килограммов и вертолеты - до 3 100. Вес сверхлегких воздушных судов - не выше 495 килограммов, к ним же относятся парапланы, дельталеты.

[\(Российская газета\)](#)



Бегом от станка. Алексей Михеев сменил министерство на стартап

Как стало известно "Ъ", экс-директор департамента станкостроения и инвестиционного машиностроения Минпромторга Алексей Михеев, сын главы "Рособоронэкспорта" Александра Михеева, занялся IT-бизнесом. Вместе с партнерами президентом ГК "Компьюлинк" Михаилом Лящем и владельцем ювелирного бренда MaximiliaN-London Максимом Арциновичем бывший чиновник запускает онлайн-сервис для спортсменов, позволяющий искать партнеров и тренеров при посещении крупнейших мегаполисов и мест проведения международных марафонов.

О том, что Алексей Михеев занялся IT-бизнесом в партнерстве с системным интегратором "Компьюлинк", "Ъ" рассказал его бывший коллега по Минпромторгу. "Для "Компьюлинка" это может стать входным билетом в ряд масштабных проектов "Ростеха", в структурах которого давно работает отец Алексея Михеева", — считает собеседник "Ъ". По данным kartoteka.ru, в ноябре 2016 года зарегистрировано ООО "Ранмэйтс", где по 33% у Алексея Михеева и Максима Арциновича. Еще 34% владеет ООО "УК "Компьюлинк Групп"" (ее через ООО "Компьюлинк Холдинг" контролирует Михаил Лящ). Заявленная сфера деятельности — "разработка компьютерного программного обеспечения". "Ранмэйтс" зарегистрирован по адресу Мичуринский пр., 45, где расположен головной офис ГК "Компьюлинк".

Сам Михаил Лящ утверждает, что проект не связан с его основным бизнесом. "У "Компьюлинка" есть контракты с предприятиями "Ростеха", но проект "Ранмэйтс" с ним не связан", — сообщил "Ъ" господин Лящ.

Алексей Михеев рассказал "Ъ", что речь идет о разработке платформы для сервиса, ориентированного на спортсменов, ведущих активный образ жизни. "Очень часто в зарубежных поездках не хватает партнера по спорту и тренера, и наше мобильное приложение позволит искать единомышленников. Это стартап, мы планируем запустить его через несколько месяцев как международный проект в мегаполисах, где сконцентрировано большое количество людей, занимающихся спортом, и где проводятся крупные международные марафоны — Москве, Лондоне, Париже, Нью-Йорке", — пояснил экс-чиновник.

Алексею Михееву 32 года. **Сейчас он советник гендиректора Агентства стратегических инициатив (АСИ)**, до марта 2016 года возглавлял департамент станкостроения и инвестиционного машиностроения Минпромторга. За последние десять лет выпускник Финансовой академии при правительстве РФ успел побывать в Газпромбанке, Транскапиталбанке, "Стройтрансгазе" и "Русспецстали" (один из первых холдингов "Ростеха", обанкротившийся в 2012-2014 годах). В госкорпорации работает и Михеев-старший, он начинал карьеру в 2001 году в "Рособоронэкспорте", работал под началом главы "Ростеха" Сергея Чемезова в других структурах. В 2013 году Александр Михеев возглавил холдинг "Вертолеты России", а в начале 2017 года — "Рособоронэкспорт".

Новый проект Алексея Михеева, по его словам, придумал Максим Арцинович. 47-летний бизнесмен, в прошлом военный, продвигающий собственный ювелирно-часовой бренд MaximiliaN-London с бутиками в Лондоне и Дубае и точками продаж в 30 странах, в том числе в России. Михаила Ляща в проект позвали, поскольку "у него есть все необходимые компетенции в сфере IT и новых технологий",

уточнил Алексей Михеев. Оценить компетенции "Компьюлинка" мог его отец: компания работала с "Вертолетами России". В 2011 году был реализован контракт по внедрению автоматизированной системы техобслуживания и ремонта вертолетной техники, а в 2014 году — по созданию системы резервного копирования и восстановления данных для ОАО "Вертолеты России" и его дочернего ОАО "Редуктор-ПМ".

Руководитель проекта Hi-Tech Mail.Ru Дмитрий Рябинин отмечает, что мировой рынок спортивных приложений сильно конкурентен и разнообразен. Есть как популярные приложения с той или иной социальной частью (например, поделиться достижениями), так и небольшие профильные с тем же функционалом (Atleto, Sportimity и др.). Популярность во многом зависит от дистрибуции, но при стандартном наборе возможностей у нового приложения шансов точно нет, уверен эксперт. Что-то получится, по его мнению, только если будут уникальные опции, вирусные игровые механики или громкие партнерства: "Я бы в первую очередь думал о различных интеграциях, потому что без базы пользователей приложение будет бесполезно. Если получится заключить партнерства с известными марками и турнирами, это даст хороший дополнительный импульс, поскольку отрасль очень брендозависима".

[\(Коммерсантъ\)](#)

Автожир на улицах Праги

В начале марта автожир GyroDrive получил техническое подтверждение, которое позволяет ему передвигаться по общественным дорогам Чехии. Для этого его пришлось дооборудовать необходимыми для наземного транспортного средства элементами: регистрационным номером, зеркалами, указателями поворота, стоп-сигналами и т.д.





Павел Брежина из компании Nirvana Systems заявил, что это – первый в мире автожир, который получил разрешение для дорог общего пользования. На улице воздушное судно можно увидеть вблизи городка Пшеров, где находится офис компании Nirvana. В воздухе автожир GyroDrive может передвигаться со скоростью 185 км/ч, однако на земле скорость ограничена 40 км/ч.

14 марта на улицах Праги прошла специальная фотосессия для чешского журнала Pilot. Воздушное судно будет также представлено во время авиационной ярмарки AERO, которая пройдет 5-8 апреля в германском городе Фридрихсхафен.

[\(Новости грузовой авиации\)](#)

В России научились «выращивать» авиадвигатели

Специалисты Всероссийского института авиационных материалов (ВИАМ) создали производство полного цикла самых разнообразных деталей и даже сложных узлов летательных аппаратов, основанное на аддитивных технологиях.

Как передает официальное издание СО РАН "Наука в Сибири" со ссылкой на гендиректора столичного НИИ Евгения Каблова, здесь уже создали работающий образец газотурбинного двигателя для беспилотника, "выращенный" посредством 3D-печати. Серийное изготовление подобных агрегатов - задача промышленности, а не научного института, но ВИАМ уже готов работать в масштабах опытного производства.

- Мы полностью сможем закрыть вопрос с производством порошков на основе железа, кобальта, никеля, алюминия и далее перейти к так называемым реактивным составам для аддитивных технологий: на основе титан - алюминий, ниобий - кремний, титан - цирконий, - отмечает академик Кабалов.

Для расширения спектра задач, решаемых при помощи аддитивных технологий, московский институт развивает партнерское сотрудничество с сибирскими специалистами. По металлическим материалам ведется совместная работа с новосибирским Институтом химии твердого тела и механохимии СО РАН, а также с томским Институтом физики прочности и материаловедения СО РАН. В сфере неметаллических материалов партнером выступает еще один НИИ Новосибирска - Институт катализа имени Борескова СО РАН.

К слову, материалы, разработанные и производимые учеными ВИАМ для авиационного производства, уже используются и на земле, и на море, в том числе в суровых условиях севера. Например, при производстве арктического вездехода "Русак". Еще одной "арктической" инновацией ВИАМ стал армированный лед - укрепленный при помощи аддитивных материалов, способен выдерживать большие нагрузки. Это недорогое технологичное решение для создания сооружений, к примеру временных взлетно-посадочных полос.

К сожалению, доля России на мировом рынке 3D-печатных технологий не превышает сегодня 1,7 процента. При этом ежегодный прирост всей индустрии до 2020 года прогнозируется на уровне 19



процентов. По мнению Евгения Кабалова, сегодня необходимо самым активным образом развивать это направление, иначе мы уже завтра отстанем безвозвратно, а ведь аддитивные технологии способны увеличить производительность труда в двадцать-тридцать раз.

[\(Российская Газета\)](#)

Ростех представит российскую военную технику на выставке в Малайзии

АО «Рособоронэкспорт» Госкорпорации Ростех представит более 270 наименований продукции военного назначения на Международной выставке авиационно-космической и военно-морской техники Langkawi International Maritime & Aerospace – 2017 (LIMA-2017), которая пройдет с 21 по 25 марта на малайзийском острове Лангкави.

Главой российской делегации назначен заместитель директора ФCBTC России Михаил Петухов, объединенной делегации Госкорпорации Ростех и «Рособоронэкспорта» – директор по международному сотрудничеству и региональной политике Виктор Кладов.

«Рособоронэкспорт» выступает организатором единой российской экспозиции на LIMA-2017, где представлено около 500 наименований продукции 20 предприятий Госкорпорации Ростех и других компаний оборонно-промышленного комплекса России.

В ходе выставки у специалистов «Рособоронэкспорта» запланирована обширная деловая программа. Ожидаются встречи с представителями вооруженных сил Малайзии и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также руководством ряда государственных учреждений и бизнес-структур.

Среди продукции Госкорпорации Ростех особое внимание специалистов и экспертов будет приковано к боевым разведывательно-ударным вертолетам Ка-52 и военно-транспортным вертолетам типа Ми-17.

Гвоздем выставки станет выступление авиационной группы высшего пилотажа «Русские витязи». Впервые за пределами России будет продемонстрирована новая программа, включающая элементы одиночного и группового пилотажа на новых сверхманевренных истребителях Су-30СМ.

[\(Ростех\)](#)

Новости беспилотной авиации

Создан неубиваемый упругий беспилотник

Ученые из Федеральной политехнической школы Лозанны в Швейцарии создали упругий квадрокоптер. Благодаря своей конструкции устройство не получит повреждений в результате прямого столкновения со стеной или падения с большой высоты, сообщает The Verge.

При создании беспилотника специалисты пытались создать достаточно жесткую, но при этом стойкую к повреждениям конструкцию. В итоге они разработали конструкцию с упругой рамой, в центр



которой на магнитах устанавливается управляющий модуль. Во время тестов дрон перенес 50 столкновений без всяких повреждений. Ученые добавляют, что такая система не только долговечна, но и безопасна, так как при ударе не может нанести серьезных травм человеку.

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

Компания Windhorse Aerospace готова делать беспилотники из колбасы

Идея создания съедобных беспилотных аппаратов принадлежит специалистам британской компании Windhorse Aerospace. По их мнению, запуская в полет такие аппараты, можно решать гуманитарные проблемы.

Например, всегда возникают сложности с доставкой продуктов питания в труднодоступные районы. Случился ли горный обвал, перекрыт ли единственный туннель, началось ли наводнение – не имеет значение. Главное, что в результате самых разных катаклизмов всегда появляются населенные пункты, отрезанные от цивилизации и оставшиеся без поставок продуктов.

Можно доставлять нужные товары на обычных вертолетах, можно – на беспилотниках. А можно и сами беспилотники превратить в продукты питания, уточняют авторы идеи. В этом случае КПД будет равняться 100%.

Первый прототип съедобного беспилотника уже разрабатывают. Размах крыльев у этого аппарата достигнет 2,7 метра. Шасси предполагают сделать из сырокопченой колбасы, корпус – из медовых сот, а также смеси овощей и злаков. Главное, говорят в компании, чтобы такой аппарат не рассыпался во время полета.

[\(Discover24\)](#)