



### Анонсы главных новостей:

- Кopter SH09 завершил предварительные тесты
- Авиакомпания «СКОЛ» вложит 150 млн рублей в создание авиабазы в Калининградской области
- Аренда вертолета для воронежского Центра медицины катастроф обошлась в 63,8 млн рублей
- В 2019 году Минобороны России получило на вооружение тринадцать боевых вертолетов
- В Туле появятся медицинские вертолеты
- Вертолет VRT-500 должен вытеснить «Робинсон» с рынка РФ
- Вертолетный центр Soptersafety введет в эксплуатацию тренажер для H125
- Вертолеты России планируют разработать арктический вариант Ми-26
- Вертолеты России: объем мирового рынка вертолетов упал на 28% за 5 лет
- Городские авиатакси на подходе
- Золотой час: медицинские вертолеты столицы приближают больницу к пациенту
- Крупнейший эксплуатант вертолетов «Ансат» выходит на рынок коммерческих авиаперевозок
- Крымский центр медицины катастроф получил почти 70 млн рублей на санавиацию
- На У-УАЗ показали проект перспективного вертолета Ми-171А3
- Начались испытания европейского городского аэротакси
- Новый демо-тур российских вертолетов может пройти в Латинской Америке
- Росавиация приняла участие в совещании в Минпромторге России по вопросам оснащения медицинским оборудованием воздушных судов санитарной авиации
- Юрий Борисов посетил предприятие «Вертолетов России»

### Новости вертолетных программ

#### **"Вертолеты России" планируют разработать арктический вариант Ми-26**

"Вертолеты России" (входят в Ростех) планируют разработать арктическую версию Ми-26. Об этом сообщил в воскресенье гендиректор холдинга Андрей Богинский на брифинге на выставке Aero India 2019.

"У нас есть на базе Ми-8 арктический вариант, уже были поставки. Мы планируем создать и Ми-38 арктический вариант, и Ми-26", - сказал он.

О намерении разработать арктическую версию Ми-38 Богинский сообщал в мае 2018 года. Тогда он отмечал, что сроки создания этой машины пока неизвестны.

Говоря о разработанной для военных версии тяжелого вертолета Ми-26 - Ми-26Т2В, Богинский напомнил, что Минобороны РФ пока не выдавало заказ на эту машину. "Опытно-конструкторскую работу по Ми-26Т2В мы делаем самостоятельно, у нас нет заказа от Минобороны, рассчитываем, что после присвоения литеры Минобороны все же сможет заключить с нами контракт", - сказал Богинский.



Ранее сообщалось, что "Вертолеты России" планируют передать Ми-26Т2В на государственные испытания во втором квартале 2019 года. В холдинге рассчитывают, что контракт с военным ведомством может быть подписан в июне.

Ми-26Т2В - тяжелый широкофюзеляжный транспортный вертолет грузоподъемностью 20 тонн. Машина оборудована современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования НПК90-2В, что позволяет пилотировать ее днем и ночью с выполнением автоматического полета по маршруту, выходом в заранее заданную точку и заходом на посадку и так далее. Бортовой комплекс обороны Ми-26Т2В обеспечивает защиту от ракетных комплексов ПВО. В состав экипажа модернизированного вертолета входят пять человек.

Ми-38 - средний многоцелевой вертолет, занимающий нишу между Ми-8 и тяжелым Ми-26. Он может использоваться для перевозки грузов и пассажиров, а также в качестве поисково- спасательного вертолета.

[\(ТАСС\)](#)

#### **Турки разработают собственный тяжелый ударный вертолет**

Турецкая компания Turkish Aerospace Industries займется разработкой первого национального тяжелого ударного вертолета. Согласно сообщению Управления оборонной промышленности Турции, заказавшему разработку новой машины, производство вертолета должно быть по возможности полностью локализовано. Планируется, что первый полет нового вертолета состоится через пять лет.

В августе 2014 года власти Турции приняли программу, предусматривающую активное развитие оборонно-промышленного комплекса и разработку оригинальных типов вооружений и военной техники, которые могли бы конкурировать на мировом рынке с американскими и российскими образцами. Благодаря новым разработкам планируется провести переоснащение вооруженных сил, а также увеличить объемы военного экспорта.

В настоящее время Турция ударных вертолетов собственной разработки не выпускает. В стране производятся легкие ударные вертолеты T129 АТАК, разработанные на базе итальянского A129 Mangusta. Эта двухместная машина имеет в длину 13,5 метра и в высоту 3,4 метра. Вертолет максимальной взлетной массой оснащен несущим винтом диаметром 11,9 метра.

T129 может развивать скорость до 278 километров в час и выполнять полеты на дальность до 510 километров. Вертолет вооружен 20 миллиметровой пушкой ТМ197В и может нести управляемые и неуправляемые ракеты. В общей сложности на вооружении Турции стоят 44 вертолета T129.

Разработка турецкого ударного вертолета будет вестись в рамках программы, получившей неофициальное название АТАК 2. Как пишет bmpd, подготовка к реализации проекта началась еще в 2017 году, причем тогда речь шла о машине с максимальной взлетной массой около 7 тонн.



По условиям соглашения с Turkish Aerospace Industries, максимальная взлетная масса новой машины составит 10 тонн. Машина получит два турбовальных двигателя, предположительно, турецкой же разработки. Двухместный вертолет сможет действовать в условиях высокогорья и высоких температур.

Согласно сообщению на сайте Управления оборонной промышленности, АТАК 2 сможет нести полезную нагрузку массой 200 килограммов, но вероятнее всего - это опечатка. В видео, посвященном новой разработке и опубликованном на официальном канале управления, масса полезной нагрузки ударного вертолета заявлена на уровне 1,2 тонны. Это обычный показатель для ударных машин в десятитонном классе.

АТАК 2 получит авиационную пушку, ракеты классов "воздух-воздух" и "воздух-поверхность" и неуправляемые ракеты калибра 70 миллиметров. Утверждается, что новая машина будет разрабатываться с нуля, хотя, судя по опубликованным рендерам ударного вертолета, унаследует множество черт Т129.

В настоящее время в Турции также ведется разработка собственного многоцелевого вертолета Т625. Он выполнил первый полет в сентябре 2018 года. Т625 сможет перевозить до 12 пассажиров, а в состав его экипажа будут входить два человека. Максимальная взлетная масса вертолета составляет около 6 тонн. Машина может развивать скорость до 300 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 740 километров.

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

### **Вертолет VRT-500 должен вытеснить "Робинсон" с рынка РФ, заявил Борисов**

Бизнес-вертолет VRT-500 создается в России с целью вытеснения с отечественного рынка вертолеты "Робинсон" американского производства, потребность в таких вертолетах до 2035 года составит тысячу машин, заявил в ходе заседания на Улан-удэнском вертолетном заводе вице-премьер Юрий Борисов.

"Весьма интересным является проект АО "Вертолеты России" по созданию 5-местного вертолета VRT-500, который призван вытеснить с российского рынка вертолеты "Робинсон" аналогичного класса. По оценкам разработчиков, потребность рынка в период до 2035 года составляет около 1000 таких вертолетов", - сказал он.

[\(РИА Новости\)](#)

### **На У-УАЗ показали проект перспективного вертолета Ми-171А3**

В ходе визита 26 февраля 2019 года на АО "Улан-Удэнский авиационный завод" (УУАЗ, входит в состав АО "Вертолеты России") заместителя Председателя Правительства Российской Федерации по вопросам оборонно-промышленного комплекса Юрия Борисова, на предприятии были продемонстрированы материалы по новой перспективной глубокой модификации вертолетов семейства Ми-8/17/171, обозначаемой Ми-171А3.



Как следует из продемонстрированных материалов, "оффшорный" вертолет Ми-171А3 предназначен прежде всего для транспортных полетов на морские буровые платформы. По конструкции Ми-171А3 фактически представляет собой гибрид фюзеляжа и шасси вертолета Ми-38 с несущей системой недавно запущенного в серийное производство вертолета Ми-171А2. Было сообщено, что фюзеляж вертолета Ми-171А3 будет, таким образом, по кооперации в рамках холдинга "Вертолеты России" изготавливать АО "Казанский вертолетный завод".

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

### **Kopter SH09 завершил предварительные тесты**

После первого полета 22 ноября 2018 года третий прототип легкого однодвигательного вертолета SH09 (P3) уже налетал более 50 часов на заводе компании Kopter в Моллисе, Швейцария. За это время вертолет поднялся на высоту до 5000 футов и достиг скорости 126 узлов, а также прошел испытания на управляемость и взлетно-посадочные характеристики.

Главный технический директор Kopter и начальник отдела летной эксплуатации Мишель Риккобоно прокомментировал: «Команда очень довольна результатами этого этапа летных испытаний. Вертолет вел себя как ожидалось, подтверждая первоначальные проектные данные концепции SH09. Мы с нетерпением ждем продолжения летных испытаний на Сицилии, чтобы завершить окончательную оптимизацию нашего вертолета и «заморозить» конфигурацию для базового сертификата типа».

P3 готовится к перемещению на новую летно-испытательную базу в Поццалло, провинция Рагуза, Сицилия, где он будет участвовать в интенсивной испытательной кампании, цель которой существенное расширение режимов полета. Эти тесты позволят подтвердить расчетные характеристики вертолета.

Также Kopter завершает разработку конструкции предсерийного Pre-Series 4 (PS4), который получит некоторые доработки после тестов P3. Его сборка должна начаться в ближайшие несколько месяцев. Важной эволюцией PS4 станет увеличенная кабина, позволяющая перевозить еще одного пассажира, то есть пассажироместимость вырастет до 8 человек, помимо пилота. Это удалось добиться в результате новой конструкции топливного бака. Грузоподъемность SH09 уже подтверждена, и максимальная взлетная масса была увеличена до 2850 кг (3000 кг на внешней подвеске).

После сборки PS4, он присоединится к летным испытаниям P3 на Сицилии, чтобы внести свой вклад в получение сертификата. Предсерийный вертолет будет в основном использоваться для разработки различных конфигураций SH09, тестирования бортового радиоэлектронного оборудования, салона и дополнительного оборудования, которое будет доступно для клиентов.



Также компания планирует добавить в испытательный парк еще один предсерийный PS5, чтобы специально протестировать расширенные характеристики.

[\(BizavNews\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в России

### Крымский центр медицины катастроф получил почти 70 млн рублей на санавиацию

"Крымский республиканский центр медицины катастроф и скорой медицинской помощи" в этом году получил средства федеральной субсидии в размере почти 70 млн рублей на аренду вертолета "Ансат". Об этом в интервью Крыминформу рассказал директор центра Сергей Олефиренко.

"Полеты вертолета осуществляются за счет федеральных денег. Это федеральная субсидия. В этом году выделено почти 70 млн. Так как это - федеральные деньги, с ними нет проблем, аукцион разыгран, деньги получены, контракт заключен - мы летаем", - сказал Олефиренко.

Он отметил, что аренда вертолета обходится центру дороже, чем если бы у него был собственный вертолет. "Мы прекрасно понимаем, что переплачиваем. Проще этот вертолет когда-нибудь купить. У нас есть водители, будут и пилоты. Если федеральные ведомства сочтут необходимым нам вертолет купить, значит, он будет наш. В итоге он нам обойдется дешевле, ведь сейчас мы платим около 75 млн рублей в год аренды", - подчеркнул Олефиренко.

Работа санитарной авиации "Крымского республиканского центра медицины катастроф и скорой медицинской помощи" была восстановлена в 2017 году. Первый полет был совершен в сентябре, вертолет МИ-8 доставил больных из Симферополя в Краснодар. В 2017 году санавиация совершила 85 вылетов, эвакуировано 130 пострадавших.

В 2018 году санавиация прекратила работу после завершения контракта с компанией, предоставляющей вертолет. Полеты возобновились 1 апреля после заключения нового контракта.

[\(Крыминформ\)](#)

### ОДК-Климов устранил повреждения двигателей вертолета Ми-8АМТ

Всего 10 дней понадобилось специалистам Центра среднего ремонта двигателей АО "ОДК-Климов" и АО "ЮТэйр-Инжиниринг" чтобы устранить значительные повреждения двух двигателей ТВЗ-117ВМ вертолета Ми-8АМТ.

Выход из строя двигателей был вызван попаданием посторонних предметов в проточную часть.

Вернуть в рабочее состояние двигатель за столь короткий промежуток времени получилось благодаря созданному в прошлом году Центру среднего ремонта двигателей ТВЗ-117 в кооперации АО "ОДК-Климов" и АО "ЮТэйр-Инжиниринг" в аэропорту Плеханово г. Тюмени. Качественно выстроенная логистика, современная оснащенная база, предоставленная ЮТэйр-Инжиниринг и компетенции разработчика АО "ОДК-Климов" позволяют оперативно проводить ремонт двигателей на производственных мощностях базы в Тюмени, собственных линейных станциях технического обслуживания ЮТэйр-Инжиниринг в России и за рубежом, а также на базах сторонних операторов вертолетов типа Ми-8/Ми-17.



"Специалисты ОДК-Климов и ЮТэйр-Инжиниринг оперативно прибыли на место, провели все необходимые диагностические процедуры, локализовали неисправность, провели тестовые, ремонтные и пусконаладочные работы. Отдельно хотелось бы отметить работу логистических служб компаний, сумевших в максимально короткие сроки доставить все необходимое оборудование и запасные части" - отметил технический директор АО "Русские Вертолетные Системы" Михаил Маслов. ([Новости Выборгского района Санкт-Петербурга](#))

### **ВКС России в июне получат первый новейший вертолет Ми-38Т**

Минобороны России в июне получит первый российский средний многоцелевой вертолет Ми-38Т, сообщил журналистам на авиакосмическом салоне Aero India 2019 генеральный директор холдинга "Вертолеты России" (входит в "Ростех") Андрей Богинский.

"У нас есть контракт, до конца июня", - сказал он.

Богинский ранее сообщил РИА Новости, что летные испытания новейшего транспортно-десантного вертолета Ми-38Т планируется завершить в этом году. Первые две машины поставят для опытной эксплуатации в ВС РФ. СМИ писали, что первый из вертолетов будет передан Минобороны.

В конце ноября 2018 года на Казанском вертолетном заводе начались летные испытания первого серийного вертолета Ми-38Т, изготовленного по заказу министерства обороны России. Ми-38Т создан на базе сертифицированного гражданского вертолета Ми-38 с дооснащением для решения транспортных-десантных задач. На вертолете предусмотрена возможность переоборудования в санитарный вариант и установка дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета.

Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях, взрывобезопасной топливной системой. Также вертолет оснастили дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий грунт и снег.

Области применения вертолетов Ми-38 - перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции, VIP-перевозки. Все это - в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат. На базе транспортного варианта Ми-38Т планируется производство специализированных вертолетов, включая "арктический" вариант.

([РИА Новости](#))

### **Вертолеты санавиации эвакуировали 107 жителей Томской области**

С начала 2019 года вертолеты санитарной авиации эвакуировали из районов Томской области 107 пациентов, в том числе 13 детей, пятеро из которых - в возрасте до года.

Как сообщили НИА Томск в пресс-службе администрации Томской области, с 1 января на дежурство в регионе заступил новый отечественный вертолет "Ансат", оснащенный медицинским модулем.



Помимо этого борта, эвакуацию пациентов из районов региона по-прежнему осуществляет Ми-8АМТ. Оба медицинских вертолета базируются в Колпашеве и ведут круглосуточное дежурство.

"Тяжелый, но незаменимый при полетах на большие расстояния, в ночное время и в сложных погодных условиях Ми-8 дополнил более легкий и маневренный "Ансат". Это позволяет обеспечить оперативную работу медиков", - отметил главный врач Томской областной клинической больницы Михаил Лукашов.

[\(НИА Томск\)](#)

### **Росавиация приняла участие в совещании в Минпромторге России по вопросам оснащения медицинским оборудованием воздушных судов санитарной авиации**

Со стороны Росавиации подтвержден приоритетный характер сертификационных работ по всем поступающим в Росавиацию заявкам на одобрение медицинских модулей для вертолетов Ми-171, Ми-172А2, Ка-226Т, АНСАТ (медицинский вариант разработки АО «Рычаг»), АW189, ЕС 135.

В частности, работы по сертификации медицинских модулей для Ми-171 (медицинский модуль ММВ.9520.000-04) и Ка-226Т (медицинский модуль ММ-226.9520.000) уже завершены в ноябре 2017 года и в апреле 2018 года, соответственно. Во втором квартале 2019 года будут проведены сертификационные испытания медицинского модуля для вертолёта Ми-171А2. В типовую конструкцию вертолёта АНСАТ разработки ПАО «Казанский вертолетный завод» добавлен вариант исполнения «Санитарный» с включением медицинского модуля ММ-А.9520.0000.

Кроме того, ведется одобрение медицинского варианта вертолёта АНСАТ разработки АО «Рычаг», в ноябре 2018 проведен этап макета с представлением вертолёта АНСАТ, оснащённого медицинскими носилками и подготовленными местами крепления медицинского оборудования. По результатам выполненных работ планируется допуск вертолёта АНСАТ, оснащенного медицинским оборудованием, в условиях действия правил полётов по приборам (ППП).

Также Росавиацией валидированы медицинский модуль Aerolite AG для вертолётов Augusta Westland АW189 и оснащение медицинским оборудованием Air Ambulance Technology вертолёта Airbus Helicopters ЕС135.

[\(Росавиация\)](#)

### **«Золотой час»: медицинские вертолеты столицы приближают больницу к пациенту**

Столичная городская система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций была признана лучшей в России по итогам 2018 года. Неотъемлемой и важнейшей частью этой системы является Московский авиационный центр.

Специальный корреспондент "ВМ" подежурил вместе с экипажем и врачами МАЦ в ГКБ № 15 в Выхине, ознакомился с бытом авиамедицинской бригады и узнал об особенностях, тонкостях и нюансах работы парамедиков.





Вертолетная площадка в 15-й городской больнице в Выхине встречает нас чистым бетоном, хотя вокруг - холмы свежего снега после вчерашнего снегопада. Техник аэродромной службы Александр на дежурстве с 9 утра, он успел все убрать новеньким желтым снегоборщиком.

Сводная бригада авиамедицинской помощи составлена из сотрудников двух столичных департаментов. Пилоты и врач - анестезиолог-реаниматолог, он же врач-спасатель, являются сотрудниками Московского авиационного центра столичного Департамента гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности, а врачи-реаниматологи с фельдшерами работают в ГБУЗ "Научно-практический центр экстренной медицинской помощи" (НПЦ ЭМП) Департамента здравоохранения.

Несмотря на сложное бюрократическое подчинение, бригады отлично слетаны и сработаны. По-другому и быть не может, здесь все - и врачи, и летчики - с огромным опытом.

Подлетное время от Выхина до Митина (что значит пролететь над всем городом наискось) - семь минут. От Выхина до края Новой Москвы, например, поселения Роговское - пятнадцать минут. Это скорая помощь будущего, которая действует в Москве уже сегодня.

Бригада успевает за 20 положенных по инструкции минут забрать пострадавшего или больного. Кое-кто из горожан считает, что вертолеты Московского авиационного центра (МАЦ) летают только к чиновникам (еще вариант - только за деньги). Это совсем не так: решает, вызвать ли винтокрылую машину или обойтись наземной, только врач! И главную роль играют два фактора: время и расстояние до профильной клиники. Ну еще и метеоусловия - из соображений безопасности легкие вертолеты не летают при плохой видимости, сильном ветре и сплошных осадках. К слову, именно из-за недавних снегопадов этот репортаж пришлось переносить с одного дня на другой.

- На место происшествия направляется вертолетом врач ЦЭМП, который входит в штаб ликвидации ЧС (чрезвычайной ситуацией считается происшествие с тремя и более пострадавшими. - "ВМ") для управления медицинской ситуацией, - поясняет старший врач авиамедицинской бригады Павел Бобылев. - Я не только оказываю помощь пострадавшим, но и провожу сортировку, кого в какую больницу направить, сколько нужно медицинских сил, с какой стороны они подъедут к месту и куда потом уедут. Старший врач извещает стационары, чтобы они готовились принимать пострадавших. Я остаюсь в штабе, экипаж улетает без меня. Вторая функция авиабригады - медицинская эвакуация и госпитализация пострадавших. Не в любой стационар, а в профильный, соответствующий травме или заболеванию.

Существует схема работы медиков во время первого часа с момента происшествия. Профессионалы, кстати, называют его "золотым". За это время можно не только оказать помощь пострадавшему, успев доставить его в больницу, но и практически гарантированно сохранить ему здоровье, вернув к полноценной жизни. В течение 20 минут на вызов приезжает скорая. Врач сразу вызывает вертолет. Пока он летит, врачи скорой работают: первичный осмотр пострадавшего, инфузия, фиксация. К 40-й минуте его заносят в еврокоптер ВК-117, подключают к аппаратуре поддержания жизни и до истечения часа человек оказывается в реанимации профильного стационара.



### **Мастера "золотого часа"**

Смена у медиков ЦЭМП длится сутки, в МАЦ - 12 часов. Вертолет стоит у больницы в течение 10 часов. Так что к прилету красно-белого ВК-117С врачи ЦЭМП уже успели съездить на два вызова поблизости. Для этого у бригады есть два (основной и подменный) микроавтобуса "Форд" со всем положенным оборудованием.

- На Заводской столкнулись автобус и машина, но там обошлись без нас, - говорит вернувшийся на машине скорой Павел Бобылев. - Второй вызов - женщина с подозрением на инфаркт. Ее уже отвезли в стационар.

Еврокоптер МАЦ садится на площадку в Выхине в 11 утра. За 15 минут до этого диспетчер получает уведомление с аэродрома Остафьево о вылете. Анеморумбометр - это измерительный прибор, предназначенный для оценки направления и скорости ветра исходя из величины давления воздушного потока на его подвижную часть. Его красно-белый "колпак", который в авиации называют "колдуном", показывает легкий ветер у земли. Вертолет приземляется под гул винта, подняв пургу вокруг площадки.

Оказывается, даже мусорную урну у будки диспетчера делают закрытой из-за шквала, который поднимает винт. Сегодня дежурят командир (КВС) Владимир Волков, второй пилот Николай Лачин и врач-реаниматолог МАЦ Владимир Никольский. На земле их встретили врач Бобылев и фельдшер Алексей Кузнецов, могучий парень, типичный русский богатырь с окладистой бородой. Медики занесли и разместили в вертолете оранжевую "укладку общего профиля", алую сумку с реанимационным набором для тяжелораненых и синюю с кислородным баллоном. Вообще-то все медицинское снаряжение уже есть на борту, так что медики заносят второй комплект. Кстати, у медиков есть примета: если снаряжение занесли в вертолет в начале дежурства, то вызовов не будет.

В ГКБ № 15 для бригады предусмотрена "комната отдыха летного состава". Но ее вернее назвать квартирой: там есть гостиная с кухней и холодильником, спальня с двумя кроватями, мягкие кресла, стиральная машина, туалет и даже душ! А еще поднос с белым медведем - память о работе в Сочи-2014. На Олимпиаде вертолетами МАЦ эвакуировали десять спортсменов. Внушительный ящик вполне домашних продуктов летчики и фельдшер сразу открывают - дежурство дежурством, а ланч по расписанию.

С площадки в Выхине летает усиленный экипаж, в котором не два, а три медика. Но площадка в ГКБ № 15 особенная: если посмотреть на карту города, то зона ответственности бригады перекрывает половину Москвы внутри МКАД, а также всю Новую Москву. Для новых округов это много значит: там пока нет многопрофильных стационаров и медицинскую авиацию сориентировали на доставку воздухом "сердечников". При расстояниях ТАО и НАО только вертолеты способны уложиться в "золотой час".

Когда на борт ВК-117 поднимают пострадавшего или больного с сердечным приступом, старший врач бригады оказывает помощь вместе с реаниматологом МАЦ и фельдшером ЦЭМП.



Такая схема (с наличием на борту старшего врача) хорошо себя зарекомендовала. Во время крупнейшей техногенной аварии на перегоне между метро "Парк Победы" и "Славянский бульвар" летом 2014 года, где погибли 24 человека, благодаря грамотной организации медицинской помощи удалось вывезти вертолетами МАЦ 11 пострадавших. Своевременная и профессиональная помощь и, конечно, быстрая доставка в больницы спасла их жизни. В конце концов, в работе реаниматологов и вертолетчиков главное - спасение людей.

### ***В эпицентре беды***

Большинство чрезвычайных ситуаций и террористических актов, случившихся в России за годы существования центра, так или иначе коснулись работников "крылатой скорой".

- Мы встречали борты из Перми после пожара в "Хромой лошади" в декабре 2009 года, - вспоминает реаниматолог МАЦ Владимир Никольский. - У почти половины пациентов были ожоги второй и третьей степени. Развозили их тогда в Городскую клиническую больницу № 36 и в Институт Склифосовского - туда, где есть ожоговые центры. А когда возили пострадавших на взрыве "Невского экспресса", то поначалу мы доставляли из питерских больниц людей в аэропорт Пулково. Еще один вызов был тогда из Твери, ведь трагедия произошла на пути следования поезда между Тверью и Петербургом. В Твери мы больше занимались медэвакуацией - забирали крайне тяжелых пациентов в Москву, во все тот же Склиф. От Твери до Москвы - два часа лету.

Владимир Никольский - бывший военный медик. Этот медлительный, философского склада мужчина - одновременно быстрый и опытнейший врач, который не теряет перед угасающим на глазах человеком на месте страшного ДТП. Он может интубировать трахею, поставить диагноз и капельницу прямо в попавшей в ДТП машине, если посчитает, что из месива металла и пластмассы пострадавшего лучше сразу не доставать. Десятки раз ему приходилось оказывать помощь людям там, куда фельдшеры скорой просто не полезут. Например, в шахте лифта.

Кстати, те лекарства и средства, что положены в "оранжевой укладке" врача скорой помощи, есть в многочисленных карманах багрового (чтобы кровь была не так заметна) жилета реаниматолога. Владимир Никольский признается: жилет удобнее, когда врачу или фельдшеру приходится лезть в места завалов, например после взрыва газа в жилом доме. Все врачи центра имеют дополнительную квалификацию спасателей, что дает им возможность работать прямо на месте трагедии. Обычные врачи ожидают на сортировочном пункте.

### ***Все минуты расписаны***

Если вы думаете, что вертолеты МАЦ летают над Москвой "по щучьему веленью" или, наоборот, по звонку в службу "03", огорчим вас. Технология вызова медицинской авиации на устранение последствий ЧП или ДТП гораздо сложнее. Сначала вызов принимает врачреаниматолог ЦЭМП (для этого у него есть целых три канала связи), а пилоты ищут адрес. Им нужны точные широта и долгота, чтобы внести цифры в навигационную систему вертолета и рассчитать место посадки. Летчики сообщают диспетчеру адрес вызова, а тот через командный пункт воздушного пространства согласовывает маршрут, так как над Москвой из соображений безопасности "вольные" полеты



запрещены. Затем пилоты готовят вертолет к вылету - это займет не более трех минут. После отмашки на взлет от КП бригада вылетает к месту вызова.

- Эти этапы укладываются в пять минут, все уже годами отработано, - уточняет пилот Николай Лачин.  
- Кстати, врач ЦЭМП может принять решение о вылете со слов очевидцев.

А всем остальным нельзя, пока скорая, полиция и спасатели не подтвердят наличие пострадавших. На этом можно потерять немало времени.

На подлете к месту аварии или дому больного ищут площадку площадью примерно 20 на 20 метров. В поиске принимают участие даже врачи - в таком насыщенном зданиями, сооружениями, коммуникациями городе зацепить лопастью за ветку дерева или провод может и профи. Да еще и ночью. Как только вертолет сел, медики сразу бегут к пострадавшим. А вот летчики остаются у машины, их обязанность - обеспечить прием пострадавших и готовность к взлету.

### ***Гиндукуш vs Кавказ***

В МАЦ работает немало летчиков, за плечами которых участие в военных конфликтах или наведении порядка на Кавказе. И 90 процентов управленцев, диспетчеров, летчиков и техников когда-то носили офицерские погоны. Поэтому и дисциплина в гражданской авиации, как в летном полку.

Седой, скупой на жесты Николай Лачин внешне напоминает советского актера Олега Ефремова. Афганскую войну Лачин завершал в Кабуле, водил "крокодилы" Ми-24. В Чечне майор Лачин участвовал в обеих кампаниях. С теплым чувством вспоминает, наливая кофе, афганские красные горы.

А вот Кавказ боевой вертолетчик не слишком жалуется: густая растительность на склонах не давала поддержать свои десанты огнем, боялись ударить по своим. В медицинской авиации Николай с 2007 года. "Еврокоптер" ВК-117 ему нравится, но как настоящий патриот Николай Витальевич ждет появления легкого вертолета российского производства.

- Голливудские фильмы - это фантастика, - поясняет он. - Например, когда на вертолете герой залетает в тоннель или ангар. А вот в реальной жизни, в той же Европе, к примеру, другая инженерная культура: все провода проложены под асфальтом. Власти Москвы, к счастью, начали двигаться в этом направлении. Но пока еще большинство проводов натянуты между домами. В таких условиях садиться непросто, хотя ВК-117 вполне позволяет даже ночью приземлиться на одних посадочных фарах. А дополнительный прожектор настолько мощный, что его летом запрещается включать ниже 50 метров - может траву поджечь!

### ***Штурман в оранжерее***

Примета врачей ЦЭМП сработала: дежурство тянется и тянется, а вылетов нет. Летчики пьют кофе, врачи обсуждают видеоролики катастроф и чрезвычайных происшествий, изучают документы. Авиадиспетчеру МАЦ Вадиму Зиновьеву сложнее всех: он сидит один-одинешенек в будке на окраине



площадки. Компанию ему составляют только четыре ящика различных радиостанций и компьютер. А еще - десяток кадров с домашними растениями, выставленными на окне. Это память об ушедшей на пенсию пожилой сотруднице, которая и устроила из диспетчерского пункта уютное подобие оранжереи.

- Пока пилот запускает вертолет, а штурман считывает курс, я должен согласовать условия полета, дать информацию экипажу, а при взлете - еще и направление и скорость ветра, - поясняет диспетчер. - Летают наши вертолеты обычно на 150 метрах над землей. При возвращении снова выдаю информацию.

На бывшего штурмана Военно-воздушных сил Вадима Зиновьева возложена ответственная задача: когда вертолет взлетает, он должен согласовать маршрут до места со всеми службами, отвечающими за безопасность Москвы и первых лиц государства. Это - особенность столицы, полеты над которой для малой авиации очень затруднены.

А дежурство наше завершилось спокойно. В этот день, на счастье, никаких ЧП в зоне ответственности авиабригады не произошло.

### ***Справка***

Только в прошлом году вертолетчики МАЦ доставили в больницы 526 пострадавших с пожаров и автомобильных аварий. На 14 февраля вертолеты МАЦ перевезли 34 больных уже с начала года. МАЦ состоит из двух эскадрилий: пожарной и медицинской. В состав центра входят также пожарные вертолеты Ка-32А, чья основная задача - заливать сверху сложные пожары. В 2018-м вертолеты МАЦ участвовали в тушении 4 крупных пожаров, сбросив в огонь 525 тонн воды. Также в уходящем году было совершено 400 вылетов на пожарную и паводковую разведку. Сейчас в НАО площадок уже шесть (за полгода), всего в Новой Москве - 21 хорошо изученная вертолетчиками посадочная площадка. Внутри МКАД, напомним, у МАЦ есть 5 оборудованных площадок внутри больниц. Одна на МКАД.

### ***Кстати***

На всю Москву сотрудников НПЦ ЭМП чуть больше трехсот. И большая часть - водители реанимобилей. Около сорока врачей, такое же число фельдшеров экстренной помощи - всего 12 бригад, по одной на округ. Далеко не каждый из них прошел обучение и сдал экзамены на то, чтобы летать на вертолете вместе с авиамедицинской бригадой. Летают всего две (!) бригады врачей центра. Остальные вакансии в "крылатой медицине" закрывают собственные врачи и фельдшеры Московского авиационного центра.

[\(Вечерняя Москва\)](#)

### **Борисов оценил перспективы на заказ военных вертолетов семейства Ми-171**

Гособоронзаказ по вертолетам семейства Ми-171 начнет увеличиваться через несколько лет. Об этом заявил вице-премьер по ОПК Юрий Борисов на Улан-Удэнском вертолетном заводе, передает корреспондент РБК.



«Минобороны уже насытились подобного класса техникой. Я думаю, цикл пройдет, через пять-семь лет Минобороны вернется [к заказам вертолетов], безусловно», — заявил Борисов.

Ранее Юрий Борисов в интервью РБК рассказывал, что в ближайшие годы объемы гособоронзаказа будут снижаться. Он отметил, что эта тенденция уже наблюдается. Так, если первые несколько лет предыдущей государственной программы вооружения приоритет отдавался авиационной технике, когда вертолеты закупали по 80–90 единиц, то теперь — в пределах 30–40 единиц.

Он отметил, что эта тенденция связана с отсутствием необходимости в обновлении парка. Таким образом, уже имеющиеся вертолеты будут обслуживать предприятия, поддерживая жизненный цикл.

[\(РБК\)](#)

### **Вице-премьер: У-УАЗ откроет «второе дыхание» с новыми моделями**

Проект производства самолета ТВС-2ДТС (рабочее название – «Байкал» (Прим. «Номер один») состоится, если он будет по всем параметрам конкурентоспособным. Об этом заявил сегодня в Улан-Удэ вице-премьер правительства России по вопросам оборонно-промышленного комплекса Юрий Борисов.

«Это абсолютное требование сегодняшнего времени, - подчеркнул он. - Если это удастся сделать, я думаю, что нужно будет просто-напросто ещё на стадии разработки этого проекта заключить контракты с потенциальными производителями, чтобы иметь гарантированную нагрузку завода. Вот над этим будем работать».

Вице-премьер посетил производство Улан-Удэнского авиационного завода. В механосборочном заводе Юрий Борисов осмотрел участки лазерного раскроя и высокоскоростной обработки и участок обработки деталей из магниевых сплавов. В заводе агрегатной сборки вертолетов - площадку под производство легкого вертолета Ка-226.54, который производится по специальному заказу Индии. В цехе окончательной сборки продукции зампреду правительства РФ продемонстрировали новую модель вертолета Ми-171А2, сообщили в пресс-службе правительства республики.

Далее Юрий Борисов провел совещание по вопросам развития предприятия, выполнения государственного оборонного заказа и реализации перспективных проектов: производства модификаций вертолета Ми-8 под потребности нефтегазового комплекса и легкомоторного самолета ТВС-2ДТС «Байкал».

«Средства на НИОКР для доработки самолета ТВС-2ДТС предусмотрены. Сегодня будет обсуждаться уже непосредственно само техзадание и конечный результат, на который мы должны выйти. Поставка предварительно запланирована на 2021 год по тем контрактам, которые у нас сегодня подписаны. Это очень сжатые сроки на самом деле, это надо бежать бегом», - объяснил глава Бурятии Алексей Цыденов.



«Все проекты Улан-Удэнский авиазавод разрабатывает в рамках поставленной президентом РФ Владимиром Путиным задачи по диверсификации производства предприятий оборонно-промышленного комплекса», - отметил вице-премьер.

АО «Вертолеты России» в целом, и в частности, Улан-Удэнский авиационный завод увеличивают объемы производства гражданской продукции. И, по оценке Юрия Борисова, завод успешно решает эту задачу: в 2018 году завод выпустил около 60 вертолетов, из них 30 - в гражданском исполнении. В 2017 году из 70 произведенных на заводе вертолетов 46 были поставлены в коммерческие организации.

«Улан-Удэнский авиазавод всегда работал очень дисциплинированно. Я не помню случая, чтобы они сорвали госзаказ министерства обороны, в основном стоял вопрос о досрочной поставке. На ближайшее время они насытили своими моделями министерство обороны. У завода откроется второе дыхание с новыми моделями, потому что стоит вопрос освоения Арктики, для наших нефтяников нужна машина, которая будет удовлетворять их требования», - заявил заместитель председателя правительства РФ по вопросам оборонно-промышленного комплекса.

[\(Номер один\)](#)

#### **Авиакомпания «СКОЛ» вложит 150 млн рублей в создание авиабазы в Калининградской области**

Проект российской авиакомпании «СКОЛ» получил статус резидента калининградской ОЭЗ. Об этом сообщает пресс-служба правительства Калининградской области.

Компания инвестирует более 150 млн руб. в создание в Янтарном крае базы наземного обслуживания авиатехники – вертолетной площадки и аэропортовой инфраструктуры.

По словам министра по промышленной политике, развитию предпринимательства и торговли Дмитрия Кускова, инвестор намерен развивать кооперацию внутри Калининградской области: со 150 авиаремонтным заводом и учреждениями образования и науки региона.

Проектом нового резидента ОЭЗ предусматривается строительство в Зеленоградском районе комплекса из ангаров, административного здания, взлётно-посадочной полосы, площадки для разлёта вертолетов, топливозаправочного комплекса и другого оборудования, необходимого для эксплуатации объекта.

«В Ханты-Мансийском округе, где мы работаем много лет, у нас есть своя база с собственным аэродромом. Примерно такую же площадку хотим создать в Калининградской области. Условия калининградской ОЭЗ позволяют нам ввозить сюда без НДС комплектующие для ремонта воздушных судов, которые эксплуатируются на территории России. Есть планы развития сотрудничества с европейскими странами, и географическое положение региона отлично помогает решить эту задачу», - сказал руководитель «Авиакомпания «СКОЛ» Сергей Шилов.

В авиакомпании не исключают возможность развития в будущем в Калининградской области малой авиации с полётами в Польшу, Белоруссию, Латвию и Германию.

Справка



Авиакомпания «СКОЛ» была создана в 2000 году. Сейчас является собственником и эксплуатантом технического парка из 50 воздушных судов, сотрудничает с подразделениями «Сургутнефтегаза», «Газпрома», «Транснефти», ПАО «НК «Роснефть», Минздрава РФ. География зарубежных полётов воздушных судов «СКОЛа» включает страны Центральной Азии, Африки, Вост-Индии.

[\(ИА Русский Запад\)](#)

### **Юрий Борисов посетил предприятие «Вертолетов России»**

Заместитель председателя правительства России по вопросам ОПК Юрий Борисов 26 февраля посетил с рабочим визитом Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России». Вице-премьер осмотрел производственные площадки предприятия и провел совещание о выполнении заводом гособоронзаказа и работе над перспективными проектами: модификациями вертолета Ми-8 для нефтегазового комплекса и легкомоторным самолетом ТВС-2ДТС «Байкал».

«Улан-Удэнский авиазавод всегда работал очень дисциплинированно. Я не помню случая, чтобы они сорвали госзаказ Министерства обороны, в основном стоял вопрос о досрочной поставке. На ближайшее время они насытили своими моделями Министерство обороны», – приводит слова Юрия Борисова официальный портал Республики Бурятия.

Заместитель председателя правительства подчеркнул важность производства на заводе модификаций вертолета Ми-8: «У завода откроется второе дыхание с новыми моделями, потому что стоит вопрос освоения Арктики, для наших нефтяников нужна машина, которая будет удовлетворять требования».

Отдельно Юрий Борисов остановился на проекте самолета «Байкал», который в перспективе должен прийти на смену Ан-2. «Проект производства самолета ТВС-2ДТС состоится, если он будет по всем параметрам конкурентоспособным. Это абсолютное требование сегодняшнего времени», – отметил он, добавив, что необходимо еще на стадии разработки заключить контракты с потенциальными производителями.

«Средства на НИОКР для доработки самолета ТВС-2ДТС предусмотрены. Сегодня будет обсуждаться уже непосредственно само техзадание и конечный результат, на который мы должны выйти. Поставка предварительно запланирована на 2021 год по тем контрактам, которые у нас сегодня подписаны», – рассказал глава Бурятии Алексей Цыденов.

Кроме того, вице-премьер отметил работу предприятия по увеличению производства гражданской продукции. По оценке Юрия Борисова, завод успешно решает эту задачу: в 2018 году здесь было выпущено около 60 вертолетов, из которых 30 – в гражданском исполнении. Годом ранее из 70 произведенных на заводе вертолетов 46 были поставлены в коммерческие организации.

[\(Ростех\)](#)





### **В Туле появятся медицинские вертолеты**

Развитие санитарной авиации стало одной из тем совещания по вопросам реализации национального проекта "Здравоохранение". Оно прошло в Туле под председательством главы Минздрава Вероники Скворцовой.

Открывая совещание министр отметила, что Тульская область демонстрирует стабильно высокие показатели. Время прибытия скорой помощи к пациенту сократилось до менее чем 20 минут, практически в каждом поселке открыт фельдшерско-акушерский пункт, 25 процентов медицинских учреждений региона отвечают стандартам "Бережливой поликлиники". Благодаря этим и другим мерам такой показатель, как смертность в Тульской области, снизился на 31 процент.

Помимо снижения показателей в регионе есть и другие достижения. С одним из них министр здравоохранения познакомится во второй половине дня. Вероника Скворцова посетит Территориальный центр медицины катастроф, скорой и неотложной помощи.

Ежедневно служба выезжает примерно на 1400 вызовов. На линии работает около 120 выездных бригад.

В нынешнем году учреждение будет активно развиваться. В планах - открытие отделения санитарной авиации, перевозкой пациентов будет заниматься специализированная бригада.

[\(Тульские СМИ\)](#)

### **Крупнейший эксплуатант вертолетов «Ансат» выходит на рынок коммерческих авиаперевозок**

Федеральное агентство воздушного транспорта выдало сертификат коммерческого эксплуатанта Компании АО «Русские Вертолетные Системы».

По словам Генерального директора Компании Алексея Зайцева, «Получение сертификата коммерческого эксплуатанта – новый этап в жизни Компании. Мы планируем существенное расширение направлений своей деятельности, что позволит «РВС» и дальше подтверждать свою репутацию высокотехнологичной компании, предоставляющей своим клиентам и партнерам самый широкий спектр авиационных услуг».

Сегодня «Русские Вертолетные Системы» - одна из немногих отечественных авиакомпаний «полного цикла». Компания не только выполняет авиаработы различной сложности используя, в т.ч. и собственный парк вертолётной техники, но и обладает единственным в России авиационным учебным центром, сертифицированным для подготовки летно-технического состава для вертолетов «Ансат».

Помимо этого, компания предоставляет такие услуги, как оперативное и периодическое техническое обслуживание вертолетной техники, продажа вертолетной техники и оборудования, строительство и эксплуатация объектов наземной инфраструктуры, в т.ч. и многофункциональных вертолетных комплексов.



Одним из основных направлений работы компании в настоящий момент является предоставление услуг санитарной авиации. На данный момент, вертолеты «РВС» осуществляют медицинскую эвакуацию в Южном, Северо-Западном, Уральском, Приволжском и Сибирском федеральных округах.

За 2018 год вертолетами «РВС» было эвакуировано 1330 человек. С 1 января по 28 февраля 2019 года вертолетами компании было эвакуировано 188 пациентов. В 2019 году компания планирует существенно увеличить количество регионов присутствия, в т.ч. и в рамках реализации Приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации». Являясь крупнейшим гражданским эксплуатантом новых отечественных вертолетов «Ансат» (11 вертолетов данного типа, из которых 10 – с медицинским модулем и 1 борт в VIP исполнении) в 2019 году «РВС» ожидает существенное пополнение своего воздушного парка авиационной техникой, ожидается поставка 2 вертолетов «Ансат» и 6 Ми-8МТВ производства Холдинга «Вертолеты России».

[\(РВС\)](#)

### **РВС вышли на рынок коммерческих авиаперевозок**

Частная авиакомпания "Русские вертолетные системы" (РВС) получила от Росавиации сертификат коммерческого эксплуатанта. Это позволит оператору не только повысить свою конкурентоспособность на российском рынке вертолетных услуг, но и расширить круг потенциальных клиентов.

Как отметил гендиректор РВС Алексей Зайцев, получение сертификата коммерческого эксплуатанта стало новой вехой в жизни авиакомпании. До этого РВС могли выполнять только авиационные работы. Теперь же оператор планирует существенно расширить направления своей деятельности.

В РВС рассказали АТО.ru, что пока в коммерческий сертификат внесено пять машин: три вертолета "Ансат" и два Ми-8АМТ. Однако в дальнейшем не исключается возможность внесения в сертификат и других бортов оператора. В авиакомпании не назвали сроков начала выполнения коммерческих авиаперевозок, однако отметили, что в самое ближайшее время примут участие в конкурсных процедурах крупных подрядчиков.

Сегодня РВС, как сообщается пресс-службой оператора, являются одной из немногих российских вертолетных авиакомпаний "полного цикла". Оператор не только выполняет авиаработы различной сложности, используя в том числе и собственные ВС, но и обладает единственным в России авиационным учебным центром (расположен в хелипарке "Подушкино"), сертифицированным для подготовки летно-технического состава для вертолетов "Ансат".

Также компания предоставляет услуги по оперативному и периодическому ТО вертолетов, занимается продажей вертолетной техники и оборудования, строительством и эксплуатацией объектов наземной инфраструктуры, включая многофункциональные вертолетные комплексы.

Одним из основных направлений работы авиакомпании на сегодня является предоставление услуг санавиации. Все полеты по санзаданиям выполняет специализированная авиамедицинская служба



РВС — Helimed. Медицинская эвакуация осуществляется в Южном, Северо-Западном, Уральском, Приволжском и Сибирском федеральных округах.

За 2018 г. вертолетами РВС было эвакуировано 1330 чел. В 2019 г. компания планирует существенно увеличить количество регионов присутствия, в том числе и в рамках реализации госпроекта по развитию санавиации.

Сегодня парк РВС, по данным Росавиации, насчитывает 17 ВС: 11 вертолетов "Ансат" (из которых 10 — с медицинскими модулями и один борт в VIP-исполнении), два Ми-8АМТ и по одному вертолету Ми-8МТВ-1, AW109SP, AW139, R44-II.

В 2019 г. РВС планируют получить еще два "Ансата" и шесть Ми-8МТВ-1 с медицинскими модулями. В авиакомпаниях не исключают возможности дальнейшего пополнения флота в этом году.

[ATO.Ru](http://ATO.Ru)

#### **Вертолет центра медицины катастроф заступил на дежурство**

27 февраля вертолет центра медицины катастроф заступил на дежурство, сообщили в пресс-службе облздрава. *(Воронежской области)*

26 февраля Центр медицины катастроф заключил с ООО «ЗМТ-Логистик» контракт на сумму 63,8 млн рублей на выполнение плановых и экстренных перелетов по области и в другие регионы, а также для проведения санитарно-авиационных учений. Многофункциональный вертолет легкого класса Eurocopter EC 135 T2+, оснащенный оборудованием для оказания медицинской помощи на борту, заступил на первое в этом году дежурство.

Отметим, что за 2018 год специалисты центра медицины катастроф осуществили более 260 вылетов, в рамках которых оказали помощь 271 человеку.

[\(АиФ - Черноземье\)](#)

#### **В 2019 году Минобороны России получило на вооружение тринадцать боевых вертолетов**

С начала 2019 года Вооруженные Силы России уже получили 13 новых боевых вертолетов, которые переданы предприятиями промышленности в эксплуатацию. В частности, в ВКС поступили на вооружение 2 транспортно-боевых вертолета Ми-35М, 2 учебно-боевых Ми-28УБ, а также 3 вертолета Ми-28Н «Ночной охотник», 4 Ми-35 М и два Ми-28 УБ были получены ранее.

Транспортно-боевой вертолет Ми-35М предназначен для уничтожения бронетанковой техники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск. Он оснащен современным высокоточным оружием и способен выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях. Одной из наиболее важных особенностей Ми-35М является возможность перевозки людей и военного снаряжения внутри грузовой кабины.



Ударный вертолет Ми-28Н способен выполнять боевые задачи в любое время суток. Он предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений, а также уничтожения воздушных целей. Вертолет обладает усиленной бронезащитой, отличается повышенной боевой живучестью, оснащен современным высокоточным комплексом управляемого и неуправляемого ракетного вооружения и мощной пушечной установкой.

Учебно-боевые Ми-28УБ оборудованы двойной системой управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. Это позволяет обучать военных летчиков и курсантов, которым необходима практика налета на «Ночных охотниках». На вертолете установлен пульт имитации отказов, который позволяет смоделировать для обучаемого летчика отказ оборудования в полете и улучшить натренированность обучаемого в кризисной ситуации.

Важной особенностью новой модификации вертолета является наличие бортовой радиолокационной станции, которая существенно облегчает решение боевых и навигационных задач. Ми-28УБ оснащен модернизированным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования. Применение данного комплекса позволяет эффективно осуществлять поиск, обнаружение, распознавание и поражение наземных и воздушных целей. Для обеспечения необходимых эргономических параметров рабочих мест экипажа на Ми-28УБ была расширена кабина экипажа, увеличена площадь бронированного остекления и улучшен обзор с рабочих мест летчиков.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций МО РФ\)](#)

### **Аренда вертолета для воронежского Центра медицины катастроф обошлась в 63,8 млн рублей**

В среду, 27 февраля, многофункциональный вертолет легкого класса Eurocopter EC 135 T2+ заступил на первое в этом году дежурство в Центре медицины катастроф, сообщили в департаменте здравоохранения Воронежской области.

Там уточнили, что контракт с ООО «ЗМТ-Логистик» (компания принадлежит депутату областной Думы Андрею Благому) был заключен накануне, 26 февраля. Согласно договору, компания получит 63,8 млн рублей, а ее вертолет будет задействован Центром для выполнения плановых и экстренных перелетов по области и в другие регионы, а также для проведения санитарно-авиационных учений. При этом количество летных часов по новому контракту увеличено с 550 до 600. Как обычно, в случае необходимости фирма предоставит врачам резервный вертолет.

В департамент также сообщили, что в 2018 году специалисты Центра медицины катастроф осуществили более 260 вылетов и оказали помощь 271 человеку.

Добавим, что «ЗМТ-Логистик» оказывает такие вертолетные услуги все последние годы. В 2017 году компания получила за это 52,2 млн рублей, в 2018-м – 52,7 млн.

[\(Горком36\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в мире

### Рособоронэкспорт провел успешные переговоры с Индией на авиашоу Aero India 2019

В рамках международной авиационно-космической выставки Aero India 2019, которая проходила с 20 по 24 февраля на территории военно-воздушной базы Yelahanka в городе Бангалор, делегация АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) провела серию результативных переговоров и консультаций с индийскими партнерами по военно-техническому сотрудничеству, по итогам которых стороны подписали ряд контрактных документов.

В первый день салона российскую национальную экспозицию посетили Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров и Министр обороны Республики Индии Нирмала Ситхараман, что не только способствовало общему успеху работы российской делегации на Aero India 2019, но и подчеркнуло особый высокий статус российско-индийского военно-технического сотрудничества.

"Россия готова предложить Индии не только современную военную технику, но и технологии ее производства, то есть компетенции, которыми мы можем делиться друг с другом в рамках широкого индустриального партнерства, соответствующего политике Make in India. Потенциал для развития сотрудничества в этой сфере огромен, и мы нацелены на его полную реализацию", - заявил генеральный директор Рособоронэкспорта Александр Михеев.

Главными темами состоявшихся в Бангалоре встреч с высшим руководством Министерства обороны, Военно-воздушных и Военно-морских сил Индии стали перспективные проекты по поставке и производству в Индии различных российских вооружения и военной техники, в первую очередь в контексте реализации государственной программы Make in India, а также по послепродажному обслуживанию техники, ее ремонту и модернизации. В частности, стороны продолжили активные консультации по проекту производства на российско-индийском совместном предприятии Indo-Russian Helicopters Limited вертолетов Ка-226Т, при этом холдинг "Вертолеты России" подписал с индийскими партнерами ряд соответствующих меморандумов.

На стендах российской выставочной экспозиции, представленной такими лидерами отрасли, как ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация", АО "Объединенная двигателестроительная корпорация", АО "Вертолеты России", АО "КВКО "Алмаз-Антей", АО "НПК "Техмаш", АО "Швабе" и другими, индийские участники и гости салона ознакомились с сотнями образцов отечественной продукции военного назначения от самолетов и вертолетов до средств противовоздушной обороны.

Кроме того, на статической стоянке организаторами были размещены натурные образцы современной российской авиатехники, стоящей на вооружении индийской армии: самолеты Су-30МКИ и МиГ-29UPG, а также вертолеты Ми-17В-5. Данные образцы, пилотируемые индийскими летчиками, участвовали в торжественной церемонии открытия авиашоу и программе воздушных выступлений, а команда индийских парашютисток совершила первый в истории Aero India "девичий" прыжок с высоты 1,5 км (5000 футов), куда их доставил российский вертолет Ми-17. "Рабочие лошадки



ВВС Индии и их основа" - так российскую авиатехнику назвали распространяемые в Бангалоре индийские газеты.

В целом работа российской делегации на Aero India 2019 подтвердила тот факт, что Россия и Индия могут по праву гордиться самым высоким уровнем добрых и доверительных отношений, в том числе в такой весьма чувствительной сфере, как оборона и безопасность. При этом наиболее очевидным свидетельством масштабы двустороннего партнерства является портфель заказов Индии на российскую военную технику - 10 млрд. долларов.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

### **Новый демо-тур российских вертолетов может пройти в Латинской Америке**

Новый демо-тур российских вертолетов в одном из регионов мира может пройти в 2020 году. Возможно, он состоится в странах Латинской Америки, однако окончательного решения на этот счет пока нет, заявил в ходе авиакосмической выставки в индийском Бангалоре глава холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"В том, что это надо делать, сомнений нет. Пока мы не определились с регионом, в котором будет проводиться демо-тур, и модельным рядом. В прошлом году в рамках демонстрационных полетов по четырем странам Юго-Восточной Азии "Ансат" и Ми-171А2 прошли 5 000 км. Если смотреть, например, на Латинскую Америку, то тут расстояния будут совсем другими - страны протяженные, может потребоваться совсем другая организация и обеспечение полетов", - рассказал он.

По словам Богинского, в стадии рассмотрения находится и вопрос о том, какие вертолеты показывать в рамках нового демо-тура.

"У нас Ми-38 уже на выходе. В план производства на этот год с переходом на следующий заложены также 4 вертолета Ка-62 - в следующем году планируем запустить их в опытную эксплуатацию".

Оба вертолета - Ми-38 и Ка-62 - относятся к категории транспортно-пассажирских и спроектированы с применением последних мировых достижений авиационной промышленности.

В 2018 году компания по итогам демонстрационного тура по Вьетнаму, Камбодже, Таиланду и Малайзии собрала заявки более чем на 70 машин на сумму свыше 500 млн долларов. Но одной из первых стран, куда могут поставить демонстрировавшийся тогда Ми-171А2 - новейшую модификацию хорошо известного в мире вертолета Ми-8/17 - судя по всему, станет Индия.

"Еще на выставке Dubai Airshow 2017 мы подписали контракт на поставки Ми-171А2 с индийской компанией Vectra. Твердый контракт на одну машину с опционом на еще одну. Мы машину строим, до конца этого года хотим поставить. Параллельно идет процесс ее сертификации индийскими авиационными властями. Надеемся, что в первом полугодии сможем получить валидацию на эту машину. Все консультации с индийскими властями идут. Если до конца года поставим, надеемся, что сможем получить твердый контракт и на вторую машину", - рассказал Богинский.



Он отметил, что интерес к этой машине есть не только во Вьетнаме, Таиланде, Малайзии, Камбодже, где уже идут переговоры, но и, например, в Бразилии.

Ряд стран Латинской Америки, в первую очередь Мексика, также интересуются легким многоцелевым вертолетом "Ансат".

На данный момент это опытная история - в случае с Мексикой речь идет о поставке одной машины.

"Авиационные власти России и Мексики ведут диалог. Мы надеемся, что он завершится подписанием соглашения или рабочих процедур. Тем не менее, уже сейчас мексиканская компания Craft Avia Center строит около Гвадалахары центр для обслуживания Ансатов", - рассказал Богинский, показав фотографию строящегося сооружения.

Пока же крупнейшим международным авиационным проектом для России остается поставка 200 машин Ка-226Т в Индию. Согласно межправительственному соглашению, 60 вертолетов должны быть собраны в России, остальные - на территории Индии. Контракт до сих пор не подписан, однако, судя по всему, это дело ближайшего времени.

В рамках выставки в Бангалоре прошла первая конференция с потенциальными индийскими поставщиками компонентов для сборки Ка-226Т, в которой приняли участие около трех десятков местных компаний. Здесь же в Бангалоре "Вертолеты России" подписали пять соглашений по организации в Индии производства комплектующих для этого вертолета. Акции местной компании Dynamatic Technologies, с которой заключено одно из соглашений, тут же взлетели на 13 процентов.

"Уровень локализации производства Ка-226Т в Индии превысит 50 процентов, - сообщил глава "Вертолетов России". - Кроме того, мы не исключаем ситуации, когда мы начнем закупать компоненты у индийских поставщиков и для других типов наших вертолетов, в том числе продающихся на российском рынке. Почему нет, если это позволит снизить себестоимость и увеличить ресурсные показатели?"

[\(Российская газета\)](#)

### **"Вертолеты России": объем мирового рынка вертолетов упал на 28% за 5 лет**

Объем мирового рынка военных и гражданских вертолетов за пять лет снизился на 28%, новый цикл роста начнется после 2021 года. Об этом сообщил в воскресенье гендиректор холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) Андрей Богинский во время брифинга на выставке Aero India 2019.

"Если проанализировать последние пять лет с 2013 года, то рынок всех вертолетов упал на 28%: и гражданских, и военных во всех странах мира. Пики вооружения и в мире, и у нас, в Минобороны РФ, мы уже прошли", - сказал Богинский.

По его словам, "Вертолеты России" пока сделают упор на гражданскую продукцию.



"Регулярно анализируем данные по продажам в мире, видим, что пики пройдены. Основной наш упор будет сейчас сделан на гражданскую продукцию. Есть циклы, исходя из них, согласно моему пониманию, новый рост начнется после 2021 года", - добавил глава "Вертолетов России".

В воскресенье, 24 февраля, в Бангалоре завершается выставка "Аэро Индия - 2019", которая проводится раз в два года под патронажем министерства обороны и правительства Индии. В этот раз Россия представила на выставке более 200 образцов продукции военного назначения.

[\(ТАСС\)](#)

### **Вертолетный центр Coptersafety введет в эксплуатацию тренажер для H125**

Финский учебный центр Coptersafety (расположен рядом с аэропортом Хельсинки), занимающийся подготовкой пилотов вертолетов, готовится ввести в эксплуатацию новый полнопилотажный тренажер (FFS) категории D для вертолетов H125.

В настоящий момент центр производит установку и наладку оборудования совместно с представителями производителя тренажера — американско-канадской компании TRU Simulation + Training. Тренировки на новом FFS должны начаться в мае, после того как аппарат получит сертификат EASA.

В Coptersafety рассказали АТО.ru, что новый тренажер для H125 является единственным FFS уровня D для этого типа вертолетов в Европе. Еще один подобный тренажер был недавно установлен в учебном центре американской компании FlightSafety International в Денвере, штат Колорадо.

Тренировочный аппарат оснащен системой визуализации Rockwell Collins EP-8100, а также имеет самую распространенную планировку кабины и различные дополнения, позволяющие проводить обучение для широкого круга операторов вертолетов H125. Тренажер может быть настроен точно под потребности клиента, независимо от типа миссии или погодного сценария. А реалистичности тренировочного процесса способствуют такие функции, как вибрации в кабине, образование дыма, трехмерные облака и сценарии полетов в ночное время.

В Coptersafety видят большой потенциал на рынке обучения для авиатренажера H125, так как до этого подобных FFS уровня D, доступных для операторов, не было. При этом в компании не раскрыли стоимость нового аппарата, однако отметили, что цена на него значительно выше, чем на настоящий вертолет H125.

В дальнейшем Coptersafety помимо европейского сертификата EASA планирует получить российский сертификат на новый тренажер H125. Сегодня российские клиенты центра проходят подготовку на полнопилотажных тренажерах AW139 (от канадского производителя CAE и от TRU Simulation), сертифицированных в России.

В настоящее время Coptersafety обучает пилотов с помощью FFS категории D управлению двумя типами вертолетов: AW139 и H145. Компания заказала пять полнопилотажных тренажеров категории





D производства TRU Simulation + Training для вертолетов Airbus H125 и H145, а также для AW169 и AW189 производства Leonardo Helicopters в 2016 г.

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

### **Falcon Aviation Services поработает в Кувейте**

Falcon Aviation Services (бизнес-оператор и транспортная компания из ОАЭ) сообщает о подписании пятилетнего контракта на выполнения полетов в интересах Kuwait Oil Company на вертолетах Leonardo AW169. Для этих целей Falcon Aviation Services создаст собственную инфраструктуру, включая новый ангар на три машины и организацию технического обслуживания вертолетов.

Компания имеет богатый опыт эксплуатации вертолетов AW169. В январе 2017 года оператор первым приступил к эксплуатации Leonardo AW169 в офшорной конфигурации. Сейчас аналогичные контракты реализуются в интересах Total АВК в Абу-Даби. Еще две машины задействованы для VIP перевозок. Первый AW169 оператора суммарно провел в воздухе 1400 часов. Сейчас в эксплуатации по всему миру находятся 70 машин с суммарным налетом 24500 часов. Всего же в парке Falcon Aviation Services 11 вертолетов Leonardo: пять AW169, два AW189 и четыре AW109 GrandNew.

В первом квартале 2019 года Falcon Aviation Services введет в эксплуатацию новый ангарный комплекс в Dubai DWC. Как рассказал BizavNews Николас Техера, директор по техническому обслуживанию Falcon Aviation, после ввода в эксплуатацию новый ангар позволит разместить до четырех самолетов Boeing BBJ/Airbus ACJ, а его общая площадь составит 24000 кв.м. Еще 13000 «дополнительных квадратов» будет выделено под паркинг воздушных судов.

Последние шесть месяцев компания сфокусировалась и на подготовке технического персонала. Сейчас в Falcon Aviation Services работают около 220 лицензированных инженеров и техников. Falcon Aviation уже является официальным сервисным центром для Embraer Executive Jets на базе аэропорта Абу-Даби Al Bateen Executive. Falcon Aviation одобрена GCAA на проведение технического обслуживания Pilatus PC-12 в DWC. Также компания обслуживает собственный вертолетный парк – Bell 412, Leonardo AW189, AW169 и AW109.

Напомним, что Falcon Aviation базируется в аэропорту Al Bateen Executive Airport, который располагается в 10 км от Абу-Даби. Оператор имеет собственный VIP терминал, собственный хелипорт и предлагает полный спектр услуг: чартерные рейсы, менеджмент воздушных судов, ТОиР, САМО, аренда коммерческих самолетов и поддержка «нефтегазовой авиации».

[\(BizavNews\)](#)

### **Heligo получил первый Airbus H145**

Milestone Aviation Group Limited (входит в GECAS), которая специализируется на лизинге вертолетов, и Airbus Helicopters объявили, что индийская Heligo Charters Private Limited (HCPL), чартерный вертолетный оператор, получил свой первый вертолет H145. Конфигурация вертолета позволит ему выполнять различные миссии. Воздушное судно, взятое в лизинг у Milestone, вскоре начнет работать в штате Джаркханд. HCPL – ведущий поставщик наземных и морских вертолетных услуг для



нефтегазовой отрасли, корпоративных и VIP-перевозок в Индии. В настоящее время компания эксплуатирует 10 вертолетов, в том числе четыре Airbus AS365 N3 Dauphins.

По мнению капитана Падманаихана, генерального директора Heligo Charters Pvt Ltd, H145 уже зарекомендовал себя как подлинно многоцелевой вертолет. Его компактный размер, разнообразие вариантов оборудования салона и выдающиеся летные характеристики даже в самых экстремальных погодных условиях открывают массу возможностей для выполнения миссий.

Основными отличиями новой модификации от базового EC145 считаются цельная ударопрочная хвостовая балка, полностью выполненная из композитных материалов, и хвостовой винт типа «фенестрон», защищающий лопасти от порывов ветра, попадания в провода ЛЭП и деревья, а также оборудование для ночных полетов. В комплект авионики входят 4-канальный автопилот и три широкоформатных LCD-дисплея. Двигатели Turbomeca Arriel 2E повышают летные возможности вертолета на 20% в нормальных условиях эксплуатации и на 50% - с одним отказавшим мотором (двигатели для H145 сертифицированы в декабре 2012 года). Вертолет считается самым бесшумным в классе. Базовая стоимость модели составляет 6 млн. евро.

В настоящее время базирующаяся в Ирландии Milestone — крупнейший вертолетный лизингодатель, в портфеле которого 168 вертолетов совокупной стоимостью \$2,8 млрд., а также контракты и опционы на средние и тяжелые вертолеты на \$3 млрд. Услугами компании пользуются три десятка операторов, преимущественно занятых в обслуживании шельфовых работ, поисково-спасательных операциях и медицинской эвакуации.

Еще пять лет назад рынок лизинга вертолетной техники был в зачаточном состоянии. Milestone была образована в 2010 г., ее возглавил Ричард Сантулли, создатель модели долевого владения в деловой авиации и бывший президент оператора NetJets. Своим примером компания стимулировала лизингодателей заняться вертолетным бизнесом, ему последовали, в частности, Lease Corp. International (в прошлом году инвестировала 100 млн долл. в вертолетное направление, намерена расширить парк до 90 единиц) и Waypoint Leasing. Операторы вертолетной техники увидели в этом возможность расширения парка и диверсификации бизнеса без необходимости увеличения капиталовложений. Так, парк оператора Bristow Group, входящего в тройку лидеров вертолетного рынка, в настоящее время на четверть состоит из арендованной техники, и компания намерена довести эту долю как минимум до трети.

[\(BizavNews\)](#)

## **Новости аэрокосмической промышленности**

### **Начались испытания европейского городского аэротакси**

Европейский консорциум Airbus Helicopters приступил к наземным испытаниям демонстратора городского аэротакси CityAirbus. Как пишет Flightglobal, разработчики проверяют работу двигательной установки перспективного летательного аппарата. Как ожидается, в ближайшие несколько недель проверки будут завершены, и CityAirbus совершит первый полет.



Разработка электрического аэротакси CityAirbus ведется с 2015 года. Проект предполагает создание пассажирского аппарата по схеме квадрокоптера, способного перевозить от двух до четырех человек на расстояние до 60 километров. Крейсерская скорость аэротакси составит 120 километров в час.

Испытания отдельных узлов и агрегатов перспективного летательного аппарата проводятся с 2017 года. Изначально первый полет машины планировался на 2018 год, однако затем этот срок перенесли. Разработчики решили замедлить темпы разработки CityAirbus ради более тщательного тестирования всех систем аэротакси.

Наземные испытания аэротакси проводятся с середины февраля текущего года. Во время этих проверок винты аэротакси раскручивались до 750 оборотов в минуту. Во взлетном режиме частота вращения винтов CityAirbus составляет одну тысячу оборотов.

Во время первого этапа летных испытаний, которые планируется начать в ближайшие несколько недель, CityAirbus будет выполнять полеты под управлением оператора на земле. Затем машина будет испытываться в полностью автономном режиме.

Ранее стало известно, что американское подразделение АЗ авиастроительного концерна Airbus испытало свое перспективное беспилотное аэротакси проекта Vahana полетом в переходном режиме. Испытания проводились на скорости полета в 50 узлов (около 93 километров в час) и были признаны полностью успешными.

Во время испытаний полетом в переходном режиме крылья аэротакси Vahana были установлены на 30 градусов. Во время такого полета специалисты проверили отзывчивость систем управления и управляемость летательным аппаратом, а также устойчивость аэротакси при переходе к самолетному режиму и обратно.

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

### **Первый серийный самолет МС-21 оборудуют российскими двигателями**

Россия установит собственный двигатель ПД-14 на перспективный отечественный среднемагистральный самолет МС-21, хотя не намерена отказаться от сотрудничества с Pratt&Whitney, заявил вице-премьер Юрий Борисов журналистам по итогам посещения Иркутского авиационного завода (входит в корпорацию "Иркут").

ПД-14 - базовый турбовентиляторный двигатель, который создается в широкой кооперации предприятий Объединенной двигателестроительной корпорации для авиалайнера МС-21. В настоящее время самолет проходит испытания с двигателями Pratt & Whitney PW1400G.

"На 12-й самолет, на первый серийный, пойдет уже двигатель ПД-14. Мы не отказываемся от партнерства с Pratt&Whitney, не будем никакие меры предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить, это на их стороне решение вопроса. Мы готовы к тому, что при определенных обстоятельствах мы готовы будем перейти только на отечественные двигатели", - сказал Борисов.



При этом вице-премьер отметил, что возможные сложности с поставкой двигателей Pratt&Whitney не должны мешать развитию этого проекта.

[\(РИА Новости\)](#)

### **Республика Башкортостан и Utair развивают сотрудничество**

25 февраля состоялась рабочая встреча врио Главы Башкортостана и руководства ПАО Авиакомпания «ЮТэйр».

Врио Главы Республики Башкортостан Радий Хабиров, члены Правительства Республики, генеральный директор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов и руководство АО «Международный аэропорт «Уфа» обсудили дальнейшее сотрудничество, расширение внутренних и международных перелетов из региона.

Международный аэропорт «Уфа» — важнейший региональный хаб Utair. В весенне-летнем сезоне авиакомпания будет летать из Уфы в Анапу, Екатеринбург, Казань, Москву, Нижний Новгород, Самару, Сургут, Тюмень и Ханты-Мансийск. Аэропорт Уфы быстро развивается и внедряет самые передовые технологии для обслуживания новейших самолетов и удобства пассажиров. Уже с 21 февраля все пассажиры Utair, путешествующие из Уфы, могут использовать электронные посадочные талоны.

«Наши маршруты традиционно сосредоточены по внутрироссийской сети – от Анадыря до Калининграда. В Уфе нам удалось создать центр компетенций по техническому обслуживанию современной авиационной техники, включая самолеты Boeing. С 2015 года мы удвоили здесь объемы техобслуживания, в том числе благодаря выпускникам Уфимского авиационного университета. Теперь мы планируем открыть на базе этого предприятия новый центр по обслуживанию региональных и грузовых самолетов, а это еще 100 новых высокотехнологичных рабочих мест», — прокомментировал генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

«Ваша авиакомпания входит в пятерку крупнейших пассажирских перевозчиков в России. Республика заинтересована и дальше развивать сотрудничество с вами. У нас есть ряд идей, в том числе по развитию уфимского аэропорта. Думаю, что это будет взаимовыгодно для наших отношений», — сказал Радий Хабиров.

Utair входит в топ-5 российских авиаперевозчиков. Авиакомпания летает по 150 направлениям, более 60 из которых доступны только пассажирам Utair. В 2018 году пассажиропоток авиакомпании вырос на 8,7%, до 7,9 млн пассажиров, загрузка рейсов составила 80%.

В парке авиакомпании 65 самолетов. У Utair 11 мини-хабов по всей стране: в Уфе, Екатеринбурге, Краснодаре, Красноярске, Минеральных Водах, Ростове-на-Дону, Самаре, Сочи, Сургуте, Тюмени и Ханты-Мансийске. Основной пункт пересадки – московский аэропорт Внуково, на который приходится более 160 рейсов Utair ежедневно. Штаб-квартира Utair располагается в Сургуте.

[\(Utair\)](#)



### **Подписан контракт на поставку шести SSJ100 в Таиланд**

28 февраля 2019 года в Бангкоке, Таиланд, компания Гражданские самолеты Сухого подписала контракт с тайской компанией Kom Airlines Company Limited. Подписанный контракт предусматривает поставку шести SSJ100 в компоновке на 100 мест в период с 2019 по 2020 год. Общая стоимость контракта составляет порядка 300 млн долл. в каталожных ценах.

Ожидается, что первый самолет SSJ100 будет поставлен Kom Airlines осенью 2019 года. Kom Airlines планирует использовать SSJ100 для перевозок как внутри страны, так и по ближайшим международным направлениям. Техническое обслуживание самолетов SSJ100 будет выполнять WishV, организация по ТОиР, зарегистрированная в Таиланде.

В настоящее время в Таиланде Королевскими ВВС уже успешно эксплуатируется три самолета SSJ100 в бизнес-версии

[\(Гражданские самолеты Сухого\)](#)

### **Городские авиатакси на подходе**

По словам президента и генерального директора Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) Пита Банса, сообщество электрической и городской мобильности быстро расширяется, так как все больше крупных компаний вступают в схватку за место на рынке, а разработка воздушных судов происходит быстрее, чем первоначально предполагалось.

Во время ежегодного мероприятия GAMA «Состояние отрасли», которое прошло на прошлой неделе, глава GAMA отметил, что в 2015 году ассоциация сформировала Комитет по электрическим силовым установкам и инновациям (EPIC), чтобы сосредоточиться на новых технологиях и городской мобильности. То, что начиналось как ядро группы из 11 компаний, выросло до 79 компаний со всего мира, которые «смотрят, куда движется эта новая революция в авиации». Он подчеркнул, что в сообществе существует консенсус, что «для авиации это так же важно, как и эпоха реактивного полета».

Банс указал на исследование Morgan Stanley, в соответствии с которым к 2040 году прогнозируется объем потенциального рынка автономных ВС в размере \$1,5 трлн. Этот рынок затрагивает сегменты пассажирских и грузовых перевозок, а также военные миссии. «Пересечение многих технологий, таких как ультраэффективные аккумуляторы, автономные системы и передовые производственные процессы, порождает бурную активность в этом пространстве», - сказал Адам Джонас, руководитель исследовательской группы Morgan Stanley по глобальной автомобильной и общей мобильности.

Глава GAMA Пит Банс также подчеркнул, что время сжимается. «Многие люди не думали, что это произойдет до начала 2020-х годов. Но это происходит уже сейчас», - сказал он, отметив, что руководители компаний на прошлой неделе провели встречи с высшими чиновниками FAA по поводу основ сертификации таких транспортных средств.



Анна Дитрих, эксперт по вопросам политики eVTOL, которая является соучредителем Terrafugia, согласилась, сказав: «Время пришло». По ее словам, к рынку присоединилось несколько заслуживающих доверия игроков, добавив, что потенциал этого сегмента не был завышен. «Мы осуществляем все мечты из нашей научной фантастики», - сказала она.

Что касается сертификации, то, по словам Анны Дитрих, разработчики eVTOL выиграют от переработки правил FAA Part 23, которая была призвана облегчить разработку и внедрение новых технологий. Однако она предупредила, что появление этих летательных аппаратов в воздухе не произойдет в одночасье. При интеграции отрасль должна будет использовать подход постепенного движения шаг за шагом, начиная с установки коридоров в воздушном пространстве, которые предстоит контролировать, и только потом расширяя их.

Пит Банс указал на совместное использование eVTOL с вертолетами во многих аэропортах и сослался на интеграцию вертолетов в транспортную систему Сан-Паулу, Бразилия, одном из крупнейших городов мира, где вертолетный трафик больше, чем где-либо еще. Он сказал, что это подчеркивает, что интеграция различных транспортных средств выполнима.

[\(BizavNews\)](#)

#### **Впечатляющий полет новой версии летающего такси Vahana**

Инженеры крупных компаний думают не только о современных технологиях, но и заглядывают далеко вперед. В 2016 году Airbus начала разработку летательного аппарата в рамках проекта Vahana, а уже в 2018 году провела испытания его первого образца под названием Alpha One. Тестирование прототипов ведется уже несколько лет, и на пятидесятом по счету испытании аппарат наконец-то продемонстрировал свою возможность полета на длинные дистанции. Возможно, в будущем вертолеты безнадежно устареют, и их заменят аппараты именно с такой конструкцией.



Испытание опытного образца с названием Alpha Two проводилось на полигоне штата Орегон на протяжении пяти часов. Каждый из многочисленных полетов длился не менее 7 минут — аппарат успевал набрать впечатляющую скорость 97 км/ч. В ходе полетов он собирал данные с датчиков, которые будут использованы для исправления проблем в следующих образцах аппарата Vahana.

На опубликованном видео можно увидеть, как аппарат легко взлетает на высоту около 64 метров. После вертикального взлета он наклоняется вперед и во время движения меняет наклон своих крыльев на 30 градусов — благодаря этому он достигает скорости 57 км/ч. Набирая скорость, аппарат способен выполнять все базовые маневры.



Видео наглядно показывает, насколько безопасными, гибкими и универсальными могут стать летательные аппараты в ближайшие десять лет. Ожидается, что Airbus Vahana и ему подобные аппараты станут наилучшим транспортом для преодоления средних дистанций.

Его аналоги уже находятся в разработке. Например, британская фирма Samad Aerospace намерена создать бизнес-джет Starling Jet с вместительностью до 10 человек и возможностью преодоления 2400 километров.

[\(Hi-News\)](#)

#### **IV Международная Конференция «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов» (Арктика-2019). Итоги**

21–22 февраля 2019 г. в Президент-Отеле состоялась IV Международная Конференция «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов» (Арктика-2019). Конференция «Арктика-2019» традиционно проводится компанией «Системный Консалтинг» и журналом «Региональная энергетика и энергосбережение» совместно с ТПП РФ и РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина при поддержке Минэкономразвития России и Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

Мероприятие вызвало повышенный интерес представителей профильных министерств и ведомств, крупнейших российских и зарубежных нефтегазодобывающих и сервисных компаний, производителей оборудования и техники, ведущих научно-исследовательских центров и средств массовой информации, заинтересованных в вопросах добычи, разработки месторождений, в том числе в Арктической зоне.

Более 400 человек приняли участие в работе Конференции в этом году, включая специалистов из разных регионов России, а также из Польши, Турции, Китая, Южной Кореи, Японии, Дании, Азербайджана, Австрии. Мероприятие освещали около 100 представителей ведущих федеральных и отраслевых СМИ.

Международная Конференция «Арктика-2019» посвящена актуальным вопросам освоения минерально-сырьевого потенциала Арктической зоны, роли Арктики в удовлетворении глобального спроса на энергоресурсы, законодательного обеспечения освоения шельфовых проектов, СПГ, транспортной и сервисной инфраструктуры, промышленной и экологической безопасности, международного сотрудничества, энергетической безопасности регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, цифровизации экономики ЕАЭС, применению робототехнических и беспилотных технологий в Арктике, социальной ответственности по созданию достойных условий труда и жизнедеятельности на Севере и Дальнем Востоке.

Официальные приветствия участникам Конференции направили Р. Эдельгериев, специальный представитель Президента РФ по вопросам климата, Ю.И. Важенин, член Комитета Совета Федерации по экономической политике ФС РФ; А.Н. Чилингаров, президент МОО «Ассоциация полярников», специальный представитель Президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике; О.Н. Епифанова, заместитель председателя Государственной Думы ФС РФ; И.В. Фомин, заместитель председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике ФС РФ; А.Л. Текслер,



первый заместитель министра энергетики РФ; П.Н. Завальный, председатель Комитета ГД ФС РФ по энергетике; В.В. Якушев, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, М.Ч. Залиханов, председатель программного комитета международного научно-практического форума «Россия в XXI веке», академик РАН.

В Конференции приняли участие представители организаций: «Газпром нефть», Госкорпорация «Росатом», «Роснефть», АО Концерн «Созвездие», «Киэргэ», Всемирный фонд дикой природы WWF, АО «Вертолеты России», ООО «НПП «ИТЭС», ООО «ЮВС-ЮРИОН», АО «Меридиан», АО «РКЦ «Прогресс», ФГУП «Росморпорт», ООО «КРОНЕ Инжиниринг», ЗАО «НПЦ «Аквamarin», Российская ассоциация ветроиндустрии, Группа компаний «Хевел», ООО «Газпром геологоразведка», ЗАО «Объединенные консультанты ФДП», АО «Северное речное пароходство», АО «ЭНИН», ЗАО «ЗЕТО», АО «Газпромбанк», АО «ТЭМБР-БАНК», АО «НИКИЭТ» и др.

Модераторами Конференции выступили: Сергей Анатольевич Хрущев, директор Департамента госполитики и регулирования в области гидрометеорологии, изучения Арктики, Антарктики и Мирового океана Министерства природных ресурсов и экологии РФ; Михаил Николаевич Григорьев, директор консультационной компании «Гекон», член научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации, член бюро научно-технического совета Минприроды России, член научно-технического совета Минтранса России; Николай Викторович Корчунов, посол по особым поручениям МИД РФ, отвечающий за международное арктическое сотрудничество; Роман Олегович Самсонов, Исследовательская группа Энергоцентра Московской школы управления СКОЛКОВО, первый проректор Самарского национального исследовательского университета имени С.П.Королева; Георгий Петрович Кутовой, научный руководитель ЦЭМУЭ НП «КОНЦ ЕЭС, председатель подкомитета ТПП РФ; Анастасия Петровна Оситис, президент Международной Академии связи; Александр Михайлович Воротников, доцент РАНХиГС, эксперт Экспертного центра ПОРА; Юлия Викторовна Зворыкина, директор института исследований и экспертизы ВЭБ; Юрий Иванович Важенин, член Комитета Совета Федерации по экономической политике ФС РФ; Игбал Адиль-Оглы Гулиев, заместитель директора МИЭП МГИМО МИД России; Сергей Павлович Семенцов, руководитель направления зеленая экономика института исследований и экспертизы ВЭБ; Алла Александровна Кошурина, заместитель директора по дополнительному профобразованию ФГОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева»; Екатерина Георгиевна Жолудева, главный редактор Информационно-аналитического журнала «Региональная энергетика и энергосбережение».

В рамках Конференции прошел Финал III Всероссийского молодежного научного конгресса «Россия. Экология. Энергосбережение», где состоялась защита проектов участниками. Победители финала Молодежного Конгресса были торжественно награждены дипломами и памятными подарками.

[Neftegaz.ru](http://Neftegaz.ru)