



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Завершена сертификация нового вертолета Ми-171А2 для шельфовых работ
- Новейший многоцелевой вертолет Ми-171А2 готов к началу коммерческих поставок
- Росавиация сертифицировала вертолет Ми-171А2
- В Улан-Удэ наладят сборку Ка-226Т для Индии

Новости вертолетной индустрии в России

- HeliRussia 2018: новая площадка и новые перспективы
- Вертолетная выставка HeliRussia сменит площадку
- Первый реанимационный вертолет появился в составе санавиации Красноярского края
- Чукотавиа заключит договор с ГТЛК на поставку вертолета Ми-8 за 626 млн руб.
- Казанский вертолетный завод выплатил почти 600 тысяч рублей дивидендов за 2016 год
- «Это шаг вперед» - Дмитрию Рогозину в Улан-Удэ показали новый вертолет
- Рогозин предложил «Вертолетам России» создать производство на Байконуре
- Рогозин предложил «Вертолетам России» осуществлять экспорт по trade-in
- «Вертолеты России» завершили обучение инженерно-технического состава иностранных специалистов
- Ассоциация Вертолетной Индустрии поздравляет авиаторов
- Кумертауское авиационное производственное предприятие холдинга «Вертолеты России» отмечает юбилей
- «Вертолеты России» завершили обучение инженерно-технического состава иностранных специалистов
- «Вертолеты России» в сентябре поставят Ка-32А11ВС в Китай
- Сотрудники КумАПП получили награды Минпромторга России, Минобороны России и других ведомств
- Делегация из Южной Кореи обсудила с руководством КумАПП вопросы модернизации вертолетов Ка-32
- Санитарный вариант вертолета Ми-8 поступил в Забайкалье и поставлен на круглосуточное дежурство
- Санитарный вертолет Ми-8 МТВ впервые за 25 лет пополнил авиапарк Якутии

Новости вертолетной индустрии в мире

- Компания Airbus Helicopters активизирует развитие на китайском рынке
- Хорватия приняла решение отремонтировать десять вертолетов Ми-171Ш в России
- Сирия: российские вертолеты Ка-52 нанесли удар по ИГ в районе Эль-Кдера
- Airbus Helicopters рекомендует воздержаться от эксплуатации вертолетов Tiger
- Американский медцентр получил сверхсовременную вертолетную площадку
- Индия купит шесть вертолетов Apache за \$650 млн



- Россия впервые поставит вертолеты Ка-32 в Турцию и Таиланд
- Вертолетная отрасль на подъеме

Новости аэрокосмической промышленности

- Иран планирует закупить у концерна Airbus 48 гражданских вертолетов
- Условия труда пилотов в России не хуже, чем в Китае, считает Минтранс
- От чего украинского отказались в РФ
- В Росавиации создали Управление сертификации авиационной техники
- «Недопилоты»: Почему малая авиация превратилась в забаву для богатых
- Производитель SSJ-100 зафиксировал снижение надежности самолета
- Беспилотник угрожал безопасности полета лайнера над Петербургом
- За первое полугодие ГСС поставили шесть самолетов SSJ 100
- «Рособоронэкспорт» зафиксировал рост спроса на боевую авиацию

Новости вертолетных программ

Завершена сертификация нового вертолета Ми-171А2 для шельфовых работ

Новейший многоцелевой вертолет среднего класса Ми-171А2, созданный в интересах освоения шельфовых месторождений, полностью завершил испытания и получил сертификат, разрешающий эксплуатацию, сообщили RNS два источника в вертолетостроительной отрасли.

«Испытания полностью завершены. Полученный сертификат позволяет перейти к серийному производству Ми-171А2 на Улан-Удэнском заводе», — сообщил один из собеседников RNS. Другой источник подтвердил эту информацию.

Ранее «Вертолеты России» сообщили, что первый серийный вертолет Ми-171А2 собран в Улан-Удэ. Еще три машины находится на заводе в разной степени готовности. «Установочная партия из четырех Ми-171А2 будет передана эксплуатанту до конца 2017 года», — говорится в сообщении.

Сертификационные испытания опытные вертолеты проходили на базе Московского вертолетного завода имени М. Л. Миля. Первый опытный образец вертолета Ми-171А2 приступил к летным испытаниям в ноябре 2014 года.

Вертолет Ми-171А2 оснащен интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования, который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера на борту. Экипаж вертолета — два человека. На вертолете установлены более мощные двигатели, а также новые композитные лопасти несущего винта. Максимальная скорость вертолета — до 280 км/ч, масса груза, перевозимого на внешней подвеске, — до 5000 кг.

По информации холдинга, интерес к вертолету Ми-171А2 проявил целый ряд заказчиков, в том числе компании нефтегазового сектора.

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

Новейший многоцелевой вертолет Ми-171А2 готов к началу коммерческих поставок

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ (Росавиация) сертификат типа на средний многоцелевой вертолет Ми-171А2 в конвертируемом варианте. Получение документа открывает возможность начала поставок машины коммерческим заказчикам. Сегодня вертолет продемонстрируют вице-премьеру Дмитрию Rogozinu в ходе его планового визита на Улан-Удэнский авиационный завод.



Сертификат типа воздушного судна удостоверяет, что Ми-171А2, разработанный на Московском вертолетном заводе им. Миля, может безопасно перевозить пассажиров и грузы днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, в том числе над водными акваториями, по правилам как визуальных, так и приборных полетов. Кроме того, документ подтверждает возможность эксплуатации вертолета на международных воздушных трассах. Сертификация открывает путь к серийному производству Ми-171А2 и поставкам этих вертолетов коммерческим заказчикам.

Ми-171А2 сертифицирован по категории «А», предусматривающей выполнение самых жестких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В частности, одним из требований является возможность продолжать взлет с максимальной взлетной массой при отказе одного двигателя.

«Получение сертификата типа является одним из самых важных событий проекта и означает возможность начала поставок данного вертолета коммерческим эксплуатантам. Ми-171А2 открывает широкие перспективы к обновлению парка вертолетной техники отечественных и зарубежных



операторов, имеющих опыт эксплуатации вертолетов семейства Ми-8/17», – подчеркнул генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Летные испытания вертолета Ми-171А2, в которых были задействованы четыре опытных образца, начались в 2014 году. Еще два опытных образца были задействованы в статических испытаниях. С начала 2017 года на вертолете Ми-171А2 выполнено более 200 полетов.

Итогом проделанной работы стало завершение тестов по шести программам с оформлением актов дополнительных сертификационных испытаний. При этом на авиасалоне МАКС-2017 вертолет выполнил восемь демонстрационных полетов без отрыва от испытательной программы.

Ми-171А2 являет собой результат глубокой модернизации вертолетов всемирно известного семейства Ми-8/Ми-17. При создании Ми-171А2 ставилась задача снизить затраты на эксплуатацию вертолета, повысить его характеристики и привести их в соответствие жестким современным нормам летной годности гражданских воздушных судов. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 (гражданская версия двигателей, устанавливаемых на боевых вертолетах Ми-28) с цифровой системой управления. В связи с увеличением мощности силовой установки усилена трансмиссия. Применение цифрового пилотажно-навигационного комплекса с дисплейной индикацией данных позволило сократить состав экипажа до двух человек. Введение в состав бортового электронного оборудования аппаратуры диагностики и контроля состояния основных систем повысило надежность вертолета и дало возможность сократить затраты времени на его техническое обслуживание.

Одним из важнейших отличий Ми-171А2 от вертолетов семейства Ми-8/Ми-17 является новая несущая система. На вертолете установлены более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельнокомпозитными лопастями усовершенствованной аэродинамической компоновки. Таким образом, только за счет аэродинамики тяга несущего винта Ми-171А2 возросла более чем на 700 кг, что положительно сказалось на всем комплексе летно-технических характеристик. Серийное производство Ми-171А2 развернуто на Улан-Удэнском авиационном заводе.

[\(Вертолеты России\)](#)

Росавиация сертифицировала вертолет Ми-171А2

Росавиация выдала АО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля» переизданный сертификат типа вертолета Ми-171А, в который включена новая модель данного вертолета – Ми-171А2.

Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и современные технические решения. Вертолет разработан АО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля», входящим в Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех.

Сертификация вертолета Ми-171А2 проводилась в рамках заявки на одобрение главного изменения типовой конструкции Ми-171А, ранее поданной МВЗ им М.Л. Миля в Росавиацию. Всего Росавиацией были сертифицированы 16 главных изменений типовой конструкции вертолета. Среди основных

изменений – увеличение взлетной массы до 13 тонн по категории А; замена состава экипажа (КВС, второй пилот и бортмеханик) на двухчленный (КВС и второй пилот); изменение конструкции фюзеляжа, стабилизатора и килевой балки; замена двигателей на модель ВК-2500ПС-03 и вспомогательной силовой установки на модель SAFIR 5K/G MI; замена металлических лопастей несущего винта на лопасти из полимерных композиционных материалов, замена 3-х лопастного рулевого винта на Х-образный рулевой винт; установка на вертолет современного комплекса бортового оборудования КБО-17; установка энергопоглощающих кресел и др.

Работы выполнялись в точном соответствии с запланированным графиком 8 сертификационными центрами под руководством и координацией Росавиации и Федерального автономного учреждения «Авиационный регистр Российской Федерации». Были проведены стендовые дополнительные сертификационные испытания по 21-й программе, а также наземно-летные испытания по 41-й программе.

Переизданный сертификат удостоверяет, что вертолёт транспортной категории Ми-171А2 соответствует применяемым к ним требованиям норм лётной годности, а также позволит в рамках реализации поручений Президента и Председателя Правительства Российской Федерации по развитию экспорта авиационной техники приступить к коммерческим поставкам вертолётов этой модели на мировые рынки.

[\(Росавиация\)](#)

В Улан-Удэ наладят сборку Ка-226Т для Индии

Производственные цеха авиазавода в Улан-Удэ освободят под российско-индийский проект по производству вертолета Ка-226Т, сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин.





"Хочу сказать, что мы, считайте, решили вопрос, связанный с тем, чтобы освободить необходимые производственные цеха под очень перспективный российско-индийский проект. Мы договорились с нашими индийскими коллегами: они заинтересованы в том, чтобы появился вертолет Ка-226Т, этот вертолет особенно подходит для индийского рынка, потому что он высокогорный, это камовская соосная система винта, мы сейчас договариваемся о 200 вертолетах", - сказал он во время посещения авиазавода.

Вице-премьер пояснил, что есть договоренность о поставке в Индию 60 вертолетов, собранных на предприятии в Улан-Удэ, "а 140 будут уже локализованы на территории Индии, но все равно агрегаты сами будут производиться на улан-удэнском авиазаводе".

Рогозин добавил, что было принято решение демонтировать оборудование, которое использовалось для производства самолетов Су-25. По его словам, оно сейчас не нужно, так как более современные авиационные образцы, в частности Су-30СМ, которые являются заменой для Су-25, производятся на предприятии в Иркутске. Вице-премьер отметил, что на данный момент принято принципиальное решение о высвобождении производственных мощностей и в скором времени оно будет оформлено решением правительства.

Говоря о перспективах предприятия в целом, Рогозин констатировал, что картинка меняется в лучшую сторону, появляются новые модели, кроме того был сертифицирован вертолет Ми-171А2.

"Данное предприятие становится базовым предприятием "Вертолетов России", - уточнил он. Рогозин предположил, что в перспективе у завода большое будущее.

Временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов во время посещения Рогозиным авиазавода отметил перспективы работы предприятия. "Эта программа с Индией разрабатывалась под руководством Дмитрия Олеговича (Рогозина), поэтому для нас знаковое событие то, что Дмитрий Олегович сам приехал. И, конечно, это такой стимул и толчок для развития завода, для дальнейшей работы завода, и перспективы у завода самые хорошие", - сказал Цыденов.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

HeliRussia 2018: новая площадка и новые перспективы

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia получила мировое признание, как ежегодное мероприятие, собирающее все ведущие компании из области вертолетостроения. В этом году выставка отметила свой 10-летний юбилей, а в следующем году уже 11-я по счету HeliRussia увеличится в масштабе и пройдет с 24 по 26 мая на новой площадке.

Принимая во внимание тенденцию к постоянному росту числа компаний-участников и экспозиции, организаторы сделали выбор в пользу павильона №3 международного выставочного центра «Крокус

Экспо», где выставка пройдет в залах № 14 и 15. Ранее выставка проводилась в павильоне № 1 этого же выставочного комплекса в залах № 3 и 4.



Конфигурация залов, в которых разместится HeliRussia 2018, позволит эффективнее обустроить выставочную площадь и сделать навигацию посетителей удобнее. Как всегда, выставочная площадка HeliRussia позволит компаниям-участникам без труда доставлять вертолеты и крупные экспонаты на свои стенды, а посетители выставки безусловно оценят вместительный подземный паркинг, недоступный ранее. Кроме того, непосредственно в павильоне № 3 располагается офис организаторов выставки и гостиница «Аквариум».

МВЦ «Крокус Экспо» это современный выставочный комплекс с высококласным оснащением, идеально подходящий для проведения вертолетной выставки. Центр расположен возле МКАД и его удобно посещать как на автомобиле, так и на общественном транспорте – рядом находится станция метро «Мякинино». Кроме того, существует возможность прилета и посадки частных вертолетов.

Опираясь на опыт предыдущих мероприятий и высокие стандарты проведения международных выставок, организаторы работают над тем, чтобы сделать HeliRussia 2018 не только интереснее, но и удобнее для посетителей и участников. Уже сейчас отмечается высокий интерес со стороны отраслевых компаний – к этому моменту поданы заявки на более чем 40% выставочной площади в новом павильоне.

[\(HeliRussia 2018\)](#)



Вертолетная выставка HeliRussia сменит площадку

Международная вертолетная выставка HeliRussia в 2018 г. пройдет на новой площадке. Причиной стало постоянно растущее число компаний-участников и расширение экспозиции, сообщили организаторы.

В следующем году HeliRussia, ежегодно собирающая ведущих представителей отрасли, пройдет в том же выставочном центре, что и обычно, — "Крокус Экспо". Однако на этот раз экспозиция переедет из павильона № 1 (залы № 3 и 4) в павильон № 3 (залы № 14 и 15), где располагается офис организаторов мероприятия. Конфигурация новых помещений должна позволить эффективнее обустроить выставочную площадь и облегчить навигацию для посетителей. При этом у компаний-участников по-прежнему будет возможность выставлять вертолеты и крупные экспонаты на своих стендах.

Посетителям впервые предоставят доступ в подземный паркинг. До выставки традиционно можно добраться и на общественном транспорте или на частном вертолете.

По данным организаторов, на участие в HeliRussia 2018 поданы заявки на более чем 40% выставочной площади.

События на HeliRussia традиционно освещает официальное ежедневное издание выставки Show Observer HeliRussia ("Обозрение HeliRussia "). Show Observer, выпускаемый издателями делового журнала о гражданской авиации "Авиатранспортное обозрение", рассказывает о ключевых событиях вертолетной выставки с момента ее организации в 2008 г.

Show Observer на протяжении нескольких лет успешно освещает работу российских аэрокосмических и оборонных мероприятий. Помимо HeliRussia, номера издания распространяются на международном авиасалоне МАКС, форуме "Армия", выставке инфраструктуры гражданской авиации NAIS, конференции и выставке "ТОИР авиационной техники в России и СНГ" и выставке деловой авиации JetExpo. Архив Show Observer доступен [по этой ссылке](#).

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

Первый реанимационный вертолет появился в составе санавиации Красноярского края

Первый вертолет, оснащенный реанимационным модулем, появился в составе санитарной авиации Красноярского края. Об этом во вторник ТАСС сообщила начальник информационного центра краевой больницы Елена Семенова.

"Это первый вертолет в регионе, оборудованный медицинским модулем для оказания экстренной помощи на борту", - сказала она. По сути, модуль представляет собой реанимационную палату - с функциональной кроватью, дефибриллятором, аппаратом искусственной вентиляции легких, шприцами-дозатора и кислородом.



Модуль закуплен авиакомпанией "Аэрогео" - участницей федерального проекта по оказанию медицинской помощи жителям отдаленных районов Красноярского края. Он установлен на вертолет Ми-8.

В Красноярском крае санавиация является одним из важнейших компонентов медицинской безопасности. Воздушная скорая помощь ежегодно приходит на выручку около 4,5 тыс. человек. Воздушные суда с медиками оказывают помощь жителям отдаленных деревень, охотникам в тайге, путешественникам в горах - всем, кто попал в беду далеко от лечебного учреждения.

Основная база санавиации располагается в Красноярске и имеет девять филиалов по краю - на Таймыре, в Эвенкии, Туруханском, Енисейском, Богучанском районах. На дежурстве более двух десятков вертолетов и самолетов.

[\(ТАСС\)](#)

Чукотавиа заключит договор с ГТЛК на поставку вертолета Ми-8 за 626 млн руб.

Государственное предприятие Чукотского автономного округа "Чукотавиа" заключит с ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) договор финансовой аренды (лизинга) вертолета Ми-8МТВ1, следует из материалов на сайте госзакупок.

Согласно опубликованному протоколу соответствующего конкурса, закупочная комиссия признала конкурс несостоявшимся в связи с поступлением единственной заявки - от ГТЛК - и рекомендовала заключить договор с единственным участником. Лизингодатель предложил поставить вертолет по цене, равной начальной (максимальной) цене контракта - 625 млн 643 тыс. 180 рублей. Источником финансирования являются собственные средства заказчика.

[\(Интерфакс\)](#)

Казанский вертолетный завод выплатил почти 600 тысяч рублей дивидендов за 2016 год

ПАО "Казанский вертолетный завод" выплатил почти 600 тысяч рублей дивидендов за 2016 год. Об этом говорится в документе на сайте раскрытия корпоративной информации. Общее количество акций эмитента, доходы по которым подлежали выплате, составляет 594 300 штук, а размер дивидендов - 594 300 рублей. При этом КВЗ выплатил по привилегированным акциям 594 090 рублей. Невыплата 210 рублей произошла по причине просрочки кредитора, сказано в документе.

Ранее "Реальное время" писало, что Казанский вертолетный завод не смог разместить дополнительный выпуск акций на 25 млрд рублей в пользу госкорпорации "Ростех", АО "Вертолеты России" и АО "ОПК "Оборонпром".

[\(Реальное время\)](#)

«Это шаг вперед» - Дмитрию Рогозину в Улан-Удэ показали новый вертолёт

Парад первых лиц продолжается. Сегодня в Улан-Удэ прибыл заместитель председателя Правительства России Дмитрий Рогозин. Его рабочая поездка полностью посвящена Авиационному



заводу. Флагман промышленности Бурятии приступил к новому серийному производству. Заводчане представили вице-премьеру модель вертолета. О характеристиках и перспективах новинки – далее.

Ми171-А2 – новый гражданский вертолет Улан-Удэнского авиазавода. Это модель прославленных МИ-8 и МИ-17 только сильно модернизированная – изменений более 80. Он может летать и днем и ночью, в шторм и под палящим солнцем. С начала года опытные модели налетали уже 200 часов. 15 августа Росавиация выдала сертификат.

На Улан-Удэнском авиационном заводе пошла слегка с опережением и уже начали серийное производство. Пока здесь собирают четыре вертолета, но на заводе надеются, что заказов будет намного больше.

Среди других преимуществ - повышенная надежность и дальность полетов. Цифровой пилотажно-навигационный комплекс позволило сократить экипаж до двух человек. Сертификат дает возможность полетов по международным авиатрассам. Бурятская новинка уже заинтересовала соседние государства.

Леонид Белых, управляющий директор ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод»: Он по многим данным походит на западные аналоги, что им позволяет участвовать в тендерах и выигрывать тем более, что наши вертолеты дешевле, чем западные.

Дополнительные нагрузки, а значит, и новые заказы даст производство другой модели - К-226Т. Индия уже заказала 200 вертолетов. 60 будут производить в Улан-Удэ. Остальные соберутся в Индии, но агрегаты будут поставлять бурятские авиастроители. Для этого на заводе освобождаются дополнительные цеха.

Дмитрий Рогозин, заместитель председателя правительства России: По сути дела это шаг вперед. У него большой экспортный потенциал. Поэтому данное предприятие становится базовым предприятием «Вертолетов России» не только в рамках той продукции, которую привыкли улан-удэнцы выпускать, собственно Милевских машин, но еще и Камовских машин. Это другая система винта. Вертолеты необычные, интересные с повышенным коэффициентом полезного действия для двигателя.

Алексей Цыденов, исполняющий обязанности главы Бурятии: тот индийский контракт, про который сейчас говорил Дмитрий Олегович, но он не говорит, что он стоял у истоков, и вся программа с Индией разрабатывалась под руководством Дмитрия Олеговича и перспективы для завода самые хорошие. А в перспективе поставка в Индию еще четырехсот вертолетов. Все зависит от того, как первая партия покажет себя в высокогорьях Индии.

[\(Ариг Ус\)](#)

Рогозин предложил «Вертолетам России» создать производство на Байконуре

Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин предложил локализовать на Байконуре производство вертолетов, которые сейчас собираются на АО "Улан-Удэнский авиационный завод" (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России").



"У нас есть договоренность с правительством Казахстана - нам надо оживить Байконур. (. . .) И мы договорились, что часть каких-то производств можно там было бы развернуть, там же тоже россияне проживают. Поэтому подумайте над тем, чтобы наладить там частичную локализацию производства", - сказал Рогозин в ходе посещения У-УАЗа.

По мнению вице-преьера, такой подход может существенно расширить рынок сбыта продукции Улан-Удэнского авиазавода.

При этом он напомнил, что на Байконуре в рамках проекта "Байтерек" начинается процесс модернизации стартового стола для ракеты "Зенит". Кроме того, на 2022 год намечено начало запусков ракеты "Союз-5". "Но на Байконуре большое количество площадей, которые не вводятся в эксплуатацию - потому что столько не нужно для современных технологий", - отметил вице-премьер.

В свою очередь управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых отметил в ходе визита Рогозина, что завод регулярно поставляет в Казахстан как военные вертолеты Ми-171Ш, так и гражданские Ми-171Е. ([Интерфакс](#))

Рогозин предложил «Вертолетам России» осуществлять экспорт по trade-in

Вице-премьер Дмитрий Рогозин предложил холдингу «Вертолеты России» осуществлять экспорт продукции по программе trade-in, передает «Интерфакс».

По данным агентства, Рогозин высказал такое предложение во время посещения Улан-Удэнского авиазавода (входит в «Вертолеты России»). Он заявил, что предприятие могло бы обменивать бывшие в эксплуатации вертолеты собственного производства на новые по специальной цене. Старые вертолеты Рогозин предложит выставлять на продажу.

По его словам, это будет «постоянный процесс»: доводить «до ума» старые вертолеты и «продавать за рубеж тем», кто не «может позволить себе купить новый». Вице-премьер отметил, что бывшие в эксплуатации вертолеты российского производства «крайне надежны». Их, по его мнению, «будут брать с удовольствием».

Управляющий директор завода Леонид Белых ответил Рогозину, что этот вопрос сейчас прорабатывается, отмечает агентство.

В конце июля стало известно, что «Вертолеты России» в этом году не вошли в топ-100 крупнейших мировых производителей продукции военного назначения.

Рейтинг американского издания Defense News составлялся на основании данных об оборонной выручке, выручке от продажи военных товаров и услуг компаний за предыдущий год.

([РБК](#))



«Вертолеты России» завершили обучение инженерно-технического состава иностранных специалистов

В Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершилось практическое обучение инженерно-технического состава группы иностранных военных специалистов в рамках выполнения обязательств по первому экспортному контракту.

Первый поток иностранных военных специалистов прибыл на предприятие 1 июня этого года. В течение двух с половиной месяцев 24 инженерно-технических специалиста и 10 летчиков проходили обучение в авиационном учебном центре предприятия.

Для представителей инозаказчика была разработана специальная программа обучения с привлечением инженерно-технических специалистов авиакомпания «Прогресс», а также летчиков-испытателей предприятия и АО «Камов» в качестве инструкторов. Программа включает в себя весь спектр знаний и навыков, необходимых для управления разведывательно-ударным вертолетом Ка-52 «Аллигатор», включая работу на полигоне.

Обучающиеся отметили высокий уровень подготовки инструкторов из числа ведущих специалистов предприятия, а также профессионализмом переводчиков, которые были привлечены к работе с инозаказчиком.

«Обучение военных специалистов инозаказчика является одним из ключевых направлений сотрудничества, ведь мы передаем нашим партнерам не только технику, но и все необходимые компетенции для ее грамотной эксплуатации. В руках летчиков и инженеров, обученных специалистами «Вертолетов России», вертолет Ка-52 сможет в полной мере раскрыть заложенный в него потенциал и продемонстрировать высочайшие летно-технические характеристики», – подчеркнул заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

Предназначенные для теоретического обучения аудитории центра оборудованы персональными автоматизированными рабочими местами и электронными демонстрационными системами, что позволило организовать как общее ознакомление группы с материалом, так и выполнение индивидуальных заданий. Практические занятия технического персонала проводились в специализированных лабораториях и на стационарных учебных вертолетных площадках с использованием реальной контрольно-проверочной аппаратуры и средств наземного обслуживания. По окончании обучения инженерно-технического состава первой группы иностранных специалистов в ПАО ААК «Прогресс» состоялось торжественное вручение соответствующих свидетельств с участием руководства предприятия и сотрудников авиационного учебного центра.

«Для нашего авиационного учебного центра это первый выпуск иностранных специалистов, поэтому могу сказать, что мы учились все вместе. Мы учтем все вопросы, которые возникали в процессе обучения, и второй поток встретим на еще более высоком уровне», - отметил управляющий директор ПАО ААК «Прогресс» Юрий Денисенко.

Занятия для летного состава первой партии иностранных специалистов еще продолжаются, их завершение планируется на сентябрь этого года. Всего же в течение года в рамках трех потоков в специализированном центре предприятия пройдут обучение около 30 иностранных летчиков и более 70 инженерно-технических специалистов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Ассоциация Вертолетной Индустрии поздравляет авиаторов

Каждое третье воскресенье августа наша страна отмечает профессиональный праздник летно-технического состава, сотрудников аэропортов и аэродромов, работников предприятий авиационной промышленности – **День воздушного флота России**. Также 20 августа этого года празднуется **Всемирный день вертолетов (World Helicopter Day)** – дата, посвященная винтокрылой технике. С чувством глубокого уважения Ассоциация Вертолетной Индустрии поздравляет всех с этими праздниками!



День воздушного флота России имеет большую историю. Сама дата связана с указом российского императора Николая II о формировании **первой авиационной части** России при Генеральном штабе от 30 июля (12 августа по новому стилю) 1912 года. **Всесоюзный день авиации**, впоследствии переименованный в День воздушного флота, отмечался в СССР 12 августа с 1933 года, а с 1980 года



стал праздноваться **каждое третье воскресенье августа**. Днем воздушного флота России этот праздник стал в 1992 году.

Россия уверенно занимает место **одной из самых успешных авиационных держав**: в нашей стране разработаны уникальные, самые прорывные и эффективные образцы гражданской и военной воздушной техники. В частности, такие конструкторы, как **Алексей Черемухин, Игорь Сикорский, Николай Камов** и **Михаил Миль** внесли огромный вклад в развитие вертолетостроения.

Всемирный день вертолетов призван обратить больше внимания на такое **выдающееся изобретение человечества**, как вертолет, принести дань уважения этой технике, которая повсеместно выполняет невероятное количество **жизненно-важных задач** и толкает развитие экономики. По приблизительным оценкам, сегодня в мире летает более **56 тысяч вертолетов**. В этом году Всемирный день вертолетов отмечается третий раз.

Российские вертолеты чрезвычайно популярны и обладают заслуженно высокой репутацией во всем мире. К примеру, машины самого успешного в отечественной истории семейства **Ми-8/17**, произведены рекордным числом свыше 12 тысяч единиц и летают в более чем 100 странах. Недавно в России была сертифицирована самая новая модель этого семейства – вертолет **Ми-171А2**, отвечающая новейшим стандартам, предъявляемым к вертолетам такого класса.

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) является единственной в России организацией, объединяющей компании вертолетной отрасли. Миссия Ассоциации – создание комфортной деловой среды, повышение безопасности полетов и поддержка экономической устойчивости отрасли. В АВИ входит **67 компаний**, включая такие авторитетные предприятия, как холдинг «Вертолеты России», «ЮТэйр - Вертолетные услуги», НПК «ПАНХ», «Русские Вертолетные Системы», «Ангара», «Авиашельф», АПК «Вектор», «Авиалифт Владивосток», «АВИААВТОМАТИКА», «Бета Ир», «РУССКИЙ ДОМ АВИАЦИИ» и ОНПП «Технология». В АВИ также входят представительства зарубежных компаний, среди которых Airbus Helicopters Vostok, Exclasses Holdings (Leonardo Helicopters), Textron Rus (Bell Helicopter), PBS Group и Allied Signal Aerospace Service Corp (Honeywell).

[\(АВИ\)](#)

Кумертауское авиационное производственное предприятие холдинга «Вертолеты России» отмечает юбилей

Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП) холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») отмечает 55-летие со дня основания. В ходе праздника состоялось торжественное награждение более 230 человек и открытие на территории предприятия контактного парка авиационной техники.

«За годы существования КумАПП стал основным центром производства современных гражданских и военных вертолетов разработки ОКБ Камова. Завод обладает уникальным интеллектуальным, технологическим потенциалом и опытом изготовления сложнейшей авиационной техники, - заявил на церемонии празднования первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин. - Учитывая возобновление интереса к вертолетам морской тематики со



стороны российских и зарубежных заказчиков, сегодня мы уверены в твердой загрузке предприятия до 2022 года».

Сергей Фомин также отметил, что КумАПП имеет огромное значение для региона, являясь одним из градообразующих предприятий Кумертау.

Кумертауское авиационное производственное предприятие основано в 1962 году на базе ремонтно-механического завода. Спустя шесть лет завод стал выпускать первую продукцию – вертолет Ка-26. Сейчас КумАПП выпускает серийные гражданские и военные вертолеты соосной схемы несущих винтов: Ка-32А11ВС, Ка-226Т и Ка-31.

Вертолет типа Ка-32А11ВС – одна из наиболее востребованных модификаций Ка-32, применяется по всему миру, особенно в сфере борьбы со стихийными бедствиями и их последствиями. Благодаря уникальной конструкции Ка-32А11ВС отлично подходит для тушения пожаров, выполнения спасательных операций и точных монтажных работ. Вертолет сертифицирован в Северной и Южной Америке, Европе и Азии.

Отличительной особенностью Ка-226 являются модульность конструкции фюзеляжа, позволяющая устанавливать модули различного назначения на один вертолет. Новейшая модификация вертолета - Ка-226Т оснащена мощными экономичными двигателями Arrius 2G1 компании Turbomeca (сертифицированы EASA в 2011 году) и новым российским редуктором ВР-226Н. Это первый случай установки двигателей Arrius 2G1 на вертолет соосной схемы. Такое техническое решение обеспечивает Ка-226Т беспрецедентную безопасность полетов: даже при одном работающем двигателе он обладает необходимым для маневров запасом мощности.

Военные многоцелевые вертолеты Ка-27, ранее выпускавшиеся в Кумертау, стали основой для большого количества модификаций. Две самые распространенные – Ка-27ПЛ (основной корабельный противолодочный вертолет ВМС России) и Ка-27ПС (корабельный поисково-спасательный вертолет).

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» завершили обучение инженерно-технического состава иностранных специалистов

В Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершилось практическое обучение инженерно-технического состава группы иностранных военных специалистов в рамках выполнения обязательств по первому экспортному контракту.

Первый поток иностранных военных специалистов прибыл на предприятие 1 июня этого года. В течение двух с половиной месяцев 24 инженерно-технических специалиста и 10 летчиков проходили обучение в авиационном учебном центре предприятия.



Для представителей инозаказчика была разработана специальная программа обучения с привлечением инженерно-технических специалистов авиакомпании «Прогресс», а также летчиков-испытателей предприятия и АО «Камов» в качестве инструкторов. Программа включает в себя весь спектр знаний и навыков, необходимых для управления разведывательно-ударным вертолетом Ка-52 «Аллигатор», включая работу на полигоне.

Обучающиеся отметили высокий уровень подготовки инструкторов из числа ведущих специалистов предприятия, а также профессионализмом переводчиков, которые были привлечены к работе с инозаказчиком.

«Обучение военных специалистов инозаказчика является одним из ключевых направлений сотрудничества, ведь мы передаем нашим партнерам не только технику, но и все необходимые компетенции для ее грамотной эксплуатации. В руках летчиков и инженеров, обученных специалистами «Вертолетов России», вертолет Ка-52 сможет в полной мере раскрыть заложенный в него потенциал и продемонстрировать высочайшие лётно-технические характеристики», – подчеркнул заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

Предназначенные для теоретического обучения аудитории центра оборудованы персональными автоматизированными рабочими местами и электронными демонстрационными системами, что позволило организовать как общее ознакомление группы с материалом, так и выполнение индивидуальных заданий. Практические занятия технического персонала проводились в специализированных лабораториях и на стационарных учебных вертолетных площадках с использованием реальной контрольно-проверочной аппаратуры и средств наземного обслуживания. По окончании обучения инженерно-технического состава первой группы иностранных специалистов в ПАО ААК «Прогресс» состоялось торжественное вручение соответствующих свидетельств с участием руководства предприятия и сотрудников авиационного учебного центра.

«Для нашего авиационного учебного центра это первый выпуск иностранных специалистов, поэтому могу сказать, что мы учились все вместе. Мы учтем все вопросы, которые возникали в процессе обучения, и второй поток встретим на еще более высоком уровне», - отметил управляющий директор ПАО ААК «Прогресс» Юрий Денисенко.

Занятия для лётного состава первой партии иностранных специалистов еще продолжаются, их завершение планируется на сентябрь этого года. Всего же в течение года в рамках трех потоков в специализированном центре предприятия пройдут обучение около 30 иностранных летчиков и более 70 инженерно-технических специалистов.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» в сентябре поставят Ка-32А11ВС в Китай

Группа специалистов китайской компании Jiangsu Baoli прибыла на Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП) холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») для приемки двух вертолетов Ка-32А11ВС, которые согласно условиям контракта должны



быть переданы заказчику до конца 2017 года. Первый вертолет отправится к месту эксплуатации в начале сентября.

В соответствии с ранее заключенными контрактами, КумАПП в 2017 году изготовит 6 вертолетов Ка-32А11ВС в интересах таких китайских компаний как Jiangsu Huayu General Aviation Company, Qingdao Public Security Bureau, Minhao и Jiangsu Baoli. На сегодняшний день один вертолет уже поставлен в Китай, а оставшиеся находятся на предприятии в разной степени готовности.

Кроме того, к настоящему времени холдингом «Вертолеты России» заключены контракты на поставку за рубеж еще восьми вертолетов данного типа. В рамках подписанных соглашений Ка-32 будет впервые поставлен Таиланд и Турцию.

«Ка-32 по праву считается одним из наших «бестселлеров», благодаря своим уникальным летно-техническим характеристикам и широким возможностям применения он заслужил доверие операторов по всему миру. Мы с гордостью отмечаем, что круг эксплуатантов этой модели в ближайшее время расширится», - отметил первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин.

Средний многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС с соосной схемой несущих винтов предназначен для выполнения специальных поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, сложнейших мероприятий по пожаротушению, транспортировки груза внутри фюзеляжа и на внешней подвеске, трелевки леса, эвакуации больных и пострадавших, а также патрулирования и поддержки операций спецслужб.

Вертолет как нельзя лучше подходит для спасения людей и борьбы с огнем в высотных зданиях. Состав противопожарного оборудования Ка-32А11ВС насчитывает более 40 различных опций. В течение многих лет вертолет с успехом применяется в борьбе с природными и техногенными пожарами в разных точках мира. Ка-32А11ВС используют в России, Канаде, Испании, Португалии, Швейцарии, Китае, Южной Корее, Индонезии и других странах.

[\(Вертолеты России\)](#)

Сотрудники КумАПП получили награды Минпромторга России, Минобороны России и других ведомств

Более 60 работников Кумертауского авиационного производственного предприятия (КумАПП) холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») награждены ведомственными наградами Минобороны России, ФСВТС России, Минпромторга России, а также корпоративными благодарностями и Почетными грамотами в честь 55-летия предприятия и Дня Воздушного флота России.

Награды сотрудникам предприятия вручали первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин и управляющий директор КумАПП Юрий Пустовгаров.



Почетного звания Минпромторга России «Почетный авиастроитель» удостоены 2 сотрудника предприятия. Эта награда присуждается тем, кто отработал в авиационной отрасли не менее 15 лет, внес весомый вклад в развитие авиастроения, а также за успешную и эффективную научную, рационализаторскую и изобретательскую деятельность.

Двое работников КумАПП были награждены знаком отличия Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России «За заслуги в области военно-технического сотрудничества». Четыре сотрудника предприятия награждены почетными грамотами ФСВТС России.

Заслуги 23 человек отмечены Почетными грамотами холдинга «Вертолеты России» и Госкорпорации «Ростех», 18 сотрудников получили награды от Минобороны России и благодарности Минпромторга России.

В честь Дня Воздушного флота России 4 сотрудника КумАПП были удостоены звания «Заслуженный машиностроитель Республики Башкортостан», а также награждены 8 человек - представители двух рабочих династий предприятия, общий стаж работы которых на предприятии превышает 180 лет, 2 сотрудника КумАПП получили звание «Заслуженный работник предприятия».

[\(Вертолеты России\)](#)

Делегация из Южной Кореи обсудила с руководством КумАПП вопросы модернизации вертолетов Ка-32

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») провел с южнокорейской компанией RH Focus Corp переговоры, в ходе которых обсуждались вопросы модернизации парка вертолетов Ка-32, эксплуатируемых в Республике Корея, на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП).

В декабре 2016 года холдинг «Вертолеты России», «Вертолетная сервисная компания» и RH Focus Corp подписали трехстороннее дилерское соглашение о сотрудничестве по вопросам послепродажного обслуживания российской вертолетной техники. В Республике Корея на сегодняшний день эксплуатируется порядка 60 вертолетов Ка-32, что составляет около четверти от общего парка гражданской вертолетной техники в стране.

К 2020 году холдинг «Вертолеты России» рассчитывает поставить 6 противопожарных Ка-32А11ВС для южнокорейских экстренных служб, а в срок до 2025 года планируется поставка порядка 15 вертолетов Ка-32А11ВС в интересах Департамента лесного хозяйства Республики Корея.

В рамках рабочей встречи руководство КумАПП и RH Focus Corp обсудило возможность модернизации вертолетов типа Ка-32Т/С до уровня Ка-32А11ВС, а также необходимость оснащения всего парка южнокорейских Ка-32 двигателями ВК-2500 вместо используемых в настоящее время ТВ3-117ВМА. Установка новых двигателей позволит увеличить количество применений вертолета до проведения капитального ремонта и повысить мощность в чрезвычайном режиме до 2700 л.с. ВК-2500, оснащенный цифровой системой управления типа FADEC, также обеспечит продолжительный взлет и полет на одном работающем двигателе в течение 30 минут. Кроме того, представители



южнокорейской компании выдвинули свои предложения по улучшению эргономики интерьера эксплуатируемых в стране вертолетов Ка-32.

«Мы уделяем особое внимание послепродажному обслуживанию, своевременному ремонту и модернизации вертолетов в Республике Корея, поскольку эта страна является крупнейшим зарубежным эксплуатантом вертолетов типа Ка-32», - отметил первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин.

«В настоящее время на КумАПП создано несколько рабочих групп, которые совместно со специалистами ОКБ «Камов» формируют программу модернизации первого уровня с последующим переходом к более глубокой модернизации Ка-32. Речь идет о замене двигателей, а также увеличении тяги вертолета на 1 тонну за счет установки новейших лопастей от Ка-62, производство которых освоено на нашем предприятии», - подчеркнул управляющий директор КумАПП Юрий Пустовгаров.

RH Focus Corp была учреждена в апреле 2016 года в целях поддержания высокого уровня обслуживания вертолетов российского производства в Южной Корее. Головной офис предприятия расположен в городе Чхонджу, обслуживание вертолетов осуществляется на сертифицированных ОКБ «Камов» мощностях, ранее принадлежавших компании LG International, которая до декабря 2016 года занималась ППО российской вертолетной техники в Республике Корея.

Средний многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС с соосной схемой несущих винтов предназначен для выполнения специальных поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, сложнейших мероприятий по пожаротушению, транспортировки груза внутри фюзеляжа и на внешней подвеске, трелевки леса, эвакуации больных и пострадавших, а также патрулирования и поддержки операций спецслужб.

Вертолет как нельзя лучше подходит для спасения людей и борьбы с огнем в высотных зданиях. Состав противопожарного оборудования Ка-32А11ВС насчитывает более 40 различных опций. В течение многих лет вертолет с успехом применяется в борьбе с природными и техногенными пожарами в разных точках мира. Ка-32А11ВС используют в России, Канаде, Испании, Португалии, Швейцарии, Китае, Австрии, Южной Корее, Индонезии и других странах.

[\(Вертолеты России\)](#)

Санитарный вариант вертолета Ми-8 поступил в Забайкалье и поставлен на круглосуточное дежурство

Вертолет Ми-8 с медицинским модулем поступил в пятницу в центр медицины катастроф Забайкальского края, сообщает пресс-служба регионального Минздрава.

"Вертолет будет использоваться исключительно для санитарной авиации, в первую очередь полеты на нем будут ориентированы на отдаленные районы края и те места, где оказание скорой медицинской помощи затруднено наземными видами транспорта". - цитирует пресс-служба и.о. министра здравоохранения Забайкальского края Ивана Шовдра.



В Забайкалье вертолет пополнил парк санитарной авиации, состоящий из двух самолетов Ан-2, которые эксплуатируются только в светлое время суток. Вертолет Ми-8 имеет возможность работы в темное время, что существенно расширит возможности оказания экстренной медицинской помощи и в пятницу поставлен на круглосуточное дежурство.

Он оснащен современным медицинским оборудованием, в том числе, аппаратами искусственной вентиляции лёгких (ИВЛ) и сердечно-сосудистого мониторинга. В экстренных ситуациях на нем можно транспортировать до восьми пострадавших одновременно, причем специализированная помощь будет оказана уже в полете.

Кроме того, вертолет оснащен дополнительными топливными баками, которые позволяют совершать перелеты на дальние расстояния без дозаправки.

Обслуживать вертолет будет авиакомпания-эксплуатант, пилотирование будут осуществлять квалифицированные пилоты данной организации, формированием медицинских бригад займется Забайкальский центр медицины катастроф.

Значительная часть стоимости летного часа для нового вертолета в течение 2017-2019 годов будет субсидироваться из федерального бюджета.

Как сообщалось, Забайкальский территориальный центр медицины катастроф в рамках приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ" планировал в августе приобрести санитарный вертолет Ми-8.

Одним из основных условий участия в проекте является наличие вертолетной площадки не далее чем в 15 минутах езды до Краевой клинической больницы.

[\(Интерфакс\)](#)

Санитарный вертолет Ми-8 МТВ впервые за 25 лет пополнил авиапарк Якутии

Вертолет Ми-8 МТВ со встроенным медицинским модулем пополнил в пятницу авиапарк компании "Полярные авиалинии" - это первый за 25 лет новый вертолет, поставленный в республику. Об этом в пятницу ТАСС сообщил первый вице-премьер правительства Якутии Алексей Колодезников во время церемонии приемки вертолета.

"Последнее обновление вертолетного парка Якутии было 25 лет назад, средний возраст вертолетов, летающих в республике 30-35 лет. Поэтому получение нового вертолета Ми-8 МТВ со встроенным медицинским модулем направлено на развитие авиационной и медицинской отраслей республики. В бюджете республики предусмотрены средства на обновление авиапарка, и мы поддержим компанию субсидией для приобретения новых вертолетов", - сказал Колодезников.



Особенностью вертолета является наличие профессионального медицинского оборудования. Врачи сразу могут оказать высококвалифицированную медпомощь больным. На борту имеются две койки для лежащих больных, аппараты искусственной вентиляции легких, реанимационное оборудование, кардиограф.

"Данный вертолет будет обслуживать центральные, заречные и вилюйские группы районов республики. Всего в год у нас выполняется более 1,2 тыс. вылетов санавиации, львиная доля которых приходится на компанию "Полярные авиалинии", - сказал первый замминистра здравоохранения республики Олег Припузов.

По словам генерального директора компании "Полярные авиалинии" Александра Тарасова, в сентябре этого года планируется поставить еще один вертолет для санавиации с медицинским модулем на борту. "Мы делали заявку в этом году на пять вертолетов, но фактически получили один и договорились о поставке еще одного вертолета с медоборудованием в сентябре этого года. В 2018 году в планах приобрести в лизинг еще два вертолета по федеральной целевой программе "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ", и тогда у нас будет восемь вертолетов Ми-8 МТВ", - сказал он.

По словам министра транспорта и дорожного хозяйства республики Семена Винокурова, всего до 2026 года планируется обновить 19 вертолетов, из которых 16 принадлежат авиакомпании "Полярные авиалинии". "Средний возраст вертолетов 30-35 лет. Поэтому до 2026 года необходимо обновить весь парк вертолетов", - сказал он.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Компания Airbus Helicopters активизирует развитие на китайском рынке

Китай обогнал США и стал крупнейшим в мире рынком гражданской авиации для компании Airbus Helicopters по годовому объему заказов, сообщило руководство компании.

"Китай - достаточно динамичный рынок с примерно 20-процентным годовым ростом. Компания Airbus Helicopters предвидит еще больший потенциал," - сказала в интервью корп. Синьхуа генеральный директор компания Airbus Helicopters (Китай) Мари-Анес Виви.

"Компания Airbus Helicopters намерена установить партнерство с Китаем, который является нашим крупнейшим рынком и важным партнером промышленного сотрудничества", - заявила она.

Компания Airbus Helicopters готова удовлетворить растущий спрос Китая, предоставив полный набор вертолетов практически любого размера и назначения.

Компания является лидером на мировом рынке гражданских вертолетов с 47-процентной рыночной долей.



В прошлом году компания поставила в Китай 35 гражданских вертолетов, что сделало Китай крупнейшим гражданским рынком Airbus Helicopters по объему заказов.

Недавно компания провела демонстрационный тур в Китае с тяжелым двухдвигательным вертолетом H215, новейшей моделью семейства "Супер Пума".

Демонстрация подчеркнула многофункциональные возможности H215, такие как тушение пожаров, осмотр линий электропередачи, правоохранительная деятельность и пассажирский транспорт.

При моделировании тушения лесного пожара вертолет H215 собирал воду из близлежащего озера. Под наблюдением китайских экспертов он завис в воздухе и сбросил 3 тонны воды из огромного ведра над лесом.

В ближайшие десять лет, как ожидается, Китай приобретет около 100 вертолетов для тушения лесных пожаров. Около половины из них придется на среднетяжелые вертолеты, которые могут перевозить ведра воды и работать в горных районах.

В мае этого года компания Airbus Helicopters сделала прорыв - построила линию окончательной сборки H135 в городе Циндао (провинция Шаньдун, Восточный Китай), став первым западным производителем вертолетов, создавшим сборочный конвейер в Китае.

Это также первая линия окончательной сборки H135 компании за пределами Европы, которая будет введена в эксплуатацию в 2019 году с годовой производительностью 18 вертолетов, сказала Мари-Анес Виви.

Компании Airbus Helicopters также предложит комплексную систему обслуживания, включая подготовку пилотов и технического персонала, а также поддержку в техобслуживании, ремонте и эксплуатации.

В Китае стремительно растет спрос на вертолеты с множеством функций, таких как скорая медицинская помощь, правоохранительная деятельность, пожаротушение и туризм. Однако, к концу 2016 года в Китае насчитывалось лишь 800 гражданских вертолетов.

Китай намерен активизировать развитие авиационной промышленности в целом, уделяя особое внимание гражданским вертолетам. Объем рынка, как предполагается, достигнет 1 трлн юаней (147,2 млрд долл США).

[\(Синьхуа / АвиаПорт\)](#)

Хорватия приняла решение отремонтировать десять вертолетов Ми-171Ш в России

Как сообщает хорватский ресурс «Vijesti.hr» в публикации «RTL doznaje: MORH će skupi remont 10 vojnih helikoptera povjeriti Rusima», министерство обороны Хорватии наконец определилось, где будет

проводиться капитальный ремонт десяти вертолетов Ми-171Ш ВВС и ПВО Хорватии. Это будет Россия, хотя Словакия и Украина также сделали свои предложения и участвовали в тендере.

Согласно официальному заявлению министерства обороны страны, на ремонт и техническое обслуживание вертолетов планируется выделить 207 млн кун (33,12 млн долл.) , а ремонт должен быть выполнен в течение 20 месяцев. При этом Россия в качестве исполнителя контракта напрямую названа не была.

Эту новость прокомментировал нашему блогу известный сербский авиационный эксперт Светозар Йоканович. По его словам, это было единственным разумным решением, так как только российские заводы имеют всю необходимую документацию и обладают лицензией на осуществление капитального ремонта вертолетов Ми-171Ш.

Со стороны bmpd напомним, что 10 вертолетов Ми-171Ш производства АО "Улан-Удэнский авиационный завод" были поставлены Хорватии в 2007-2008 годах по контракту стоимостью около 65 млн долл, заключенному АО "Рособоронэкспорт" в июле 2006 года в счет покрытия задолженности бывшего СССР перед бывшей Югославией.



Вертолеты Ми-171Ш входят в состав Эскадрильи многоцелевых вертолетов (Eskadrila višenamjenskih helikoptera) 91-й авиационной базы (91. Zrakoplovna baza) ВВС и ПВО Хорватии с базированием в Загребе.

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



Сирия: российские вертолеты Ка-52 нанесли удар по ИГ в районе Эль-Кдера

Российские вертолеты Ка-52 поразили объекты боевиков «Исламского государства» (организация запрещена в РФ) в районе Эль-Кдера перед высадкой сирийского десанта. Об этом сообщили в министерстве обороны России.

«Началу десантной операции предшествовало эффективное огневое поражение позиций и техники группировки ИГИЛ в данном районе, осуществленное силами реактивной артиллерии сирийской армии и вертолетами Ка-52 ВКС России из состава российской армейской авиации», — отметили в ведомстве.

По данным Минобороны, системы ночного видения помогли российским «Аллигаторам» не только эффективно наводить и корректировать огонь реактивной системы залпового огня, но и ликвидировать бронетехнику и транспортные средства боевиков.

[\(ФАН\)](#)

Airbus Helicopters рекомендует воздержаться от эксплуатации вертолетов Tiger

В связи с недавней катастрофой немецкого ударного вертолета Tiger в Мали, концерн Airbus Helicopters опубликовал бюллетень, в котором утверждается, что эксплуатация вертолетов этой модели не безопасна.

Производитель объявил, что это касается всех моделей Tiger и предложил потребителям временно воздержаться от их использования. Airbus Helicopters пока не в состоянии с полной уверенностью утверждать что стало причиной катастрофы: бракованная часть, авария части, узла или агрегата, а также были ли ошибки в проектировании, производстве или техническом обслуживании.

Вследствие этого концерн Airbus Helicopters пока не может предложить способов предотвращения подобных катастроф.

Согласно предварительному анализу аварии, проведенному комиссией из Германии, разбившийся в Мали Tiger, летевший на высоте около 500 метров, неожиданно наклонился носом вперед и вошел в пике. В результате этого все лопасти несущего ротора отвалились от автомата перекоса. Воздушное судно разбилось похоронив под обломками обоих летчиков.

После этой катастрофы все полеты немецких Tiger были приостановлены за исключением операций по спасению жизней. По рекомендации производителя свои вертолеты не поднимает в воздух Испания.

Летчики из Австралии и Франции выполняют только тренировочные полеты, необходимые для поддержания летных навыков и подготовки к заданиям. Как отмечают эксперты портала [avia.ru](#), представители производителя не принимают участия в расследовании, проводимом Бундесвером.

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



Американский медцентр получил сверхсовременную вертолетную площадку

Госпиталь Grant Medical Center в городе Колумбус (штат Огайо) получил сверхсовременную вертолетную площадку. Нововведение является частью обновления медицинского центра, на которое планируется потратить 5 млн. долларов.

Grant Medical Center является одним из самых загруженных медицинских центров в регионе. Ежемесячно в госпиталь доставляют около ста пострадавших на вертолете. Новая вертолетная площадка стала третьей для госпиталя.

[\(АВИ\)](#)

Индия купит шесть вертолетов Apache за \$650 млн

Индия согласовала покупку шести боевых вертолетов Boeing Apache, сообщает Reuters со ссылкой на источник в министерстве обороны страны. Стоимость сделки составит \$654,6 млн.

По условиям контракта Boeing предоставит сопутствующее оборудование, запчасти, оружие и аммуницию, а также обеспечит обучение персонала.

Кроме того, как отмечает источник Reuters, Индия также согласовала сделку по покупке газотурбинных двигателей для двух кораблей, которые в настоящее время строятся в России.

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

Россия впервые поставит вертолеты Ка-32 в Турцию и Таиланд

Россия впервые поставит многоцелевые вертолеты Ка-32 в Турцию и Таиланд, сообщили журналистам в пятницу в пресс-службе холдинга "Вертолеты России".

Ранее заместитель гендиректора "Вертолетов" Александр Щербинин заявлял в интервью журналу "Вертолетная индустрия", что РФ планирует в течение ближайших трех лет поставить вертолеты Ми-8, Ка-32 и "Ансат" Турции, Вьетнаму и ряду других стран. Но тогда речь шла только о планах.

"К настоящему времени холдингом "Вертолеты России" заключены контракты на поставку за рубеж еще восьми вертолетов данного типа. В рамках подписанных соглашений Ка-32 будет впервые поставлен Таиланд и Турцию", — говорится в релизе.

Детали подписанных соглашений не разглашаются.

Средний многоцелевой вертолет типа Ка-32 с соосной схемой несущих винтов предназначен для выполнения специальных поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, пожаротушения, транспортировки грузов, эвакуации больных и пострадавших, а также патрулирования и поддержки операций спецслужб.



Состав противопожарного оборудования Ка-32 насчитывает более 40 различных опций. Сегодня Ка-32, в частности в модификации А11ВС, эксплуатируется в России, Канаде, Испании, Португалии, Швейцарии, Китае, Южной Корее, Индонезии и других странах.

[\(РИА Новости\)](#)

Вертолетная отрасль на подъеме

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала результаты работы вертолетостроителей в первом полугодии 2017 года. В течение первых шести месяцев текущего года производители поставили 465 вертолетов, что на 16,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Общая стоимость поставленных воздушных судов составила \$1,9 млрд. по сравнению с \$1,5 млрд. в 2016 году.

«Количество поставок и общая стоимость вертолетов во втором квартале стали позитивным индикатором стабилизации вертолетного рынка и являются ярким пятном для отрасли авиации общего назначения в 2017 году», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс.

Поставки поршневых вертолетов увеличились с 116 в 2016 году до 127 в 2017 году, а газотурбинных – с 282 в прошлом году до 338 в 2017 году, что на 19,9%.

Поставки и выручка в сегменте вертолетов в первом полугодии 2017 г.

Сегмент	2016	2017	Изменение
Поршневые	116	127	+9,5%
Газотурбинные	282	338	+19,9%
Всего	398	465	+16,8%
Выручка	\$ 1,5 млрд.	\$ 1,88 млрд.	+23,9%

[Полный отчет](#) GAMA за первое полугодие 2017 г.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Иран планирует закупить у концерна Airbus 48 гражданских вертолетов

Как пишет Enrique Moreira в статье «L'Iran négocie avec Airbus l'achat de 48 hélicoptères civils», опубликованной французским изданием «Les Echos», с момента снятия санкций Иран заказал на Западе уже более 200 гражданских самолетов. Так, в конце октября 2016 года США разрешили европейскому концерну Airbus продавать самолеты в Иран. С этого момента Иран не связан ограничениями вести торговлю только с компанией Boeing.



12 августа 2017 года иранский официальный представитель сообщил о том, что Иран ведет новые переговоры с европейским производителем. В частности, речь идет о закупке 48 вертолетов. Заказчиком выступает министерство здравоохранения Ирана, которое планирует приобрести 45 медицинских вертолетов, а сами переговоры с иранской стороны ведет министерство транспорта и развития городской инфраструктуры.

Кроме того, три поисково-спасательных вертолета планирует закупить иранская Организация портов и навигации. В свою очередь пресс-секретарь Airbus отказался давать какие-либо комментарии относительно переговоров с потенциальными клиентами.

Как сообщает издание, с момента снятия санкций Иран уже заказал более западных 200 гражданских самолетов. Так, авиакомпания IranAir приобрела 100 самолетов у Airbus, 80 у Boeing и 20 у компании ATR. Реализация этих контрактов осложняется определенной неуверенностью относительно их финансирования.

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

Условия труда пилотов в России не хуже, чем в Китае, считает Минтранс

Условия труда пилотов в российских авиакомпаниях не хуже, чем в Китае, считает замминистра транспорта РФ Валерий Окулов.

Ранее президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюзов говорил, что основной причиной ухода российских пилотов гражданской авиации в азиатские авиакомпании являются условия труда, а не зарплата. В частности, он сообщал о случаях переналета, сокращения отпусков.

"Зачастую идут такие утверждения, что условия труда и отдыха у нас значительно хуже, чем в Китае или других странах, я доподлинно знаю, что это не так, поскольку те условия по отпускам, которые есть у российских авиакомпаний, они беспрецедентны - нигде в мире по 70 дней в году отпуска у летного состава нет, а у нас есть", - сообщил Окулов журналистам.

СМИ писали, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию. Одной из причин называлась разница в зарплатах пилотов российских и азиатских компаний. Ряд авиакомпаний, в частности "Аэрофлот" и "Россия", ввели единовременные выплаты при трудоустройстве летного состава и другие меры материального поощрения пилотов.

[\(РИА Новости\)](#)

От чего украинского отказались в РФ

В начале августа СМИ сообщили, что РФ пустила железную дорожку в обход Украины - построенную в Ростовской и Воронежской областях. А министр транспорта России Максим Соколов заявил, что регулярное сообщение по ветке начнется в этом году. Двухпутную электрифицированную железную



линию начали строить на участке Журавка - Миллерово после ухудшения отношений с Украиной в 2014 году. Главная цель - обеспечить РФ независимость от прохождения границы соседней Украины.

Двигатели, детали

Но "своя" железная дорога - только один из эпизодов масштабной программы "украинозамещения" в РФ. Так, вертолетные двигатели ТВЗ-117 для России раньше делали на "Мотор Сич" в Запорожье, теперь - петербургское АО "Климов". Вместо малоразмерных газотурбинных двигателей P95 в РФ разрабатывают проект двигателей З6МТ с более высокой тягой, меньшим весом и пониженным расходом топлива для крылатых ракет Х59. Прежде Украина делала и поставляла детали российского учебно-боевого самолета Як-130. Теперь этим занимается предприятие Соколиной Горы НПЦ газотурбостроения "Салют". Уже за первое полугодие 2015 года РФ заместила 57 комплектующих изделий украинского производства из 102 запланированных.

Яркий пример - 8 мая 2015 года вице-премьер РФ по оборонной политике Дмитрий Рогозин заявил об отказе страны от украинского двигателя для российско-китайского тяжелого вертолета. По прогнозам Рогозина, импортозамещение всех компонентов для ВПК должны завершить на 90% к 2018 году. Жизнь без российского рынка Другой пример "украинозамещения" - в 2010-2011 годах Минобороны РФ заключило с "Зоря" - "Машпроект" (Николаев) два контракта на сумму 80 млрд рублей по заказу шести фрегатов проекта 11356 с использованием газотурбинных силовых установок для российского Черноморского флота. Но после разрыва связей Украины и РФ недостроенной осталась вторая тройка кораблей - Украина отказалась передавать РФ оставшиеся двигатели. Из-за этого газотурбинные энергетические установки начали производить на российской территории - на НПО "Сатурн" в Рыбинске. Примечательно, что доля экспорта комплектующих "Зори" - "Машпроекта" в РФ составляла около 90-95% с объемом выручки \$250-300 млн. Сейчас предприятие, прежде имевшее стабильные российские заказы, - в крайне тяжелой ситуации.

А 26 июня президент российской Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов заявил, что РФ полностью избавится от потребности в украинских газотурбинных двигателях для надводных кораблей до середины 2018 года. Рахманов отметил, что Москва "смогла извлечь выгоду из разрыва отношений с Киевом". В то же время Роскосмос прекратил закупать запчасти для стратегических ракет, которые выпускают на днепропетровском заводе "Южмаш". Предприятие также оказалось в очень шатком положении - на грани закрытия.

"При создании соответствующих условий"

Впрочем, процесс "украинозамещения" может быть обратим. Россия будет готова вернуться к кооперации с Украиной в области оборонно-промышленного комплекса "при создании соответствующих условий", заявил президент РФ Владимир Путин.

"Мы готовы будем при возможности, которая от нас не зависит, вернуться к кооперации с нашими партнерами и в этих сферах. Важно только, чтобы были созданы для этого соответствующие условия", - сказал Путин. По его словам, вопрос импортозамещения в оборонном комплексе России "является



сегодня принципиально важным для надежного обеспечения обороноспособности и технологической независимости страны".

[\(РИА Новости Украина\)](#)

В Росавиации создали Управление сертификации авиационной техники

В рамках Росавиации создано Управление сертификации авиационной техники, сообщает ведомство. Как пояснили АТО.ru в Росавиации, новая структура займется непосредственно выдачей сертификатов и любых других одобрительных документов, касающихся авиационной техники, разработчиков и производителей. Решения об их выдаче принимаются на основе пакета доказательной документации, подготовленного Авиационным регистром России (орган Росавиации, созданный на замену Авиационному регистру Межгосударственного авиационного комитета — АР МАК).

Прежде сертификаты и одобрения выдавало Управление поддержания летной годности, однако у него есть и другие задачи, на которых оно теперь сможет сосредоточиться. "В 2015 г. Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета был лишен правительством РФ функций по сертификации авиационной техники, разработчиков и производителей. Разработчики и производители "отошли" Минпромторгу, а авиационная техника — Росавиации. Весной этого года от Минпромторга функции по сертификации разработчиков и производителей также были переданы в Росавиацию. Теперь у нас консолидирован весь функционал по сертификации всей авиатехники — отечественной и зарубежной.

Для того чтобы заниматься этой большой работой, у нас создали управление, которое будет непосредственно перепроверять [документацию], а также представлять интересы РФ на международной площадке в сфере авиационной техники и ее производства", — подчеркнул собеседник АТО.ru.

"Заявка на проведение сертификационных работ подается в Росавиацию, которая ее рассматривает и направляет в Авиарегистр России для подготовки совместно с назначенными аккредитованными сертификационными центрами комплексного заключения для Росавиации. Заключение является основанием для выдачи Росавиацией документов, подтверждающих соответствие объекта сертификации установленным нормам", — сообщал ранее журналу "АвиаСоюз" замглавы Росавиации Михаил Буланов, отвечающий за это направление деятельности.

Управление сертификации авиационной техники состоит из отдела сертификации авиационной техники, отдела подтверждения соответствия организаций разработчиков и изготовителей авиационной техники, отдела контроля за процедурами сертификации и отдела по взаимодействию с авиационными администрациями.

"Создание нового управления осуществляется без увеличения общей численности центрального аппарата, территориальных органов и фонда оплаты труда Федерального агентства воздушного транспорта. Кадровый состав формируется из специалистов с профильным авиационным образованием, имеющих опыт работы на управленческих и технических должностях в организациях авиационной индустрии (предприятия и организации гражданской авиации, научно-



исследовательские институты, конструкторские бюро, серийные заводы авиапрома, вузы)", — говорится на сайте Росавиации.

ATO.ru

«Недопилоты»: Почему малая авиация превратилась в забаву для богатых

Лето. Солнце. Жара... В эту пору, когда сотни пилотов-любителей устремляются в небо, у нас обычно вспоминают о малой авиации. Потом, ближе к зиме, когда летают меньше, о ней забывают. А проблемы остаются...

Сегодня в мире почти 90% всех летательных аппаратов летает именно в малой авиации, а сама она везде рассматривается как одна из перспективнейших авиационных отраслей. Везде. Но не в России. У нас, в стране, где решение проблемы транспортной доступности - это задача сохранения целостности страны, малая авиация оказалась недоступной для большинства населения, превратившись в забаву для богатых. Почему в России невыгодно развивать малую авиацию?

Нельзя сказать, что руководство страны не уделяет внимания малой авиации. Уделяет. Вот и в конце июля на сайте главы государства появился утвержденный Владимиром Путиным перечень поручений по развитию малой авиации. Правительству поручено до 15 января обеспечить утверждение в составе «Транспортной стратегии РФ до 2030 года» плана развития региональных и местных авиаперевозок. В первую очередь Дальневосточного региона, где эта проблема стоит наиболее остро.

Только вот изменится ли что-то кардинально, когда эти планы и стратегии будут приняты? Вряд ли. Почему? Да потому, что тема малой авиации поднимается на всех уровнях не один десяток лет, а серьезных сдвигов не видно. Как и раньше, слова «малая авиация» на лицах госчиновников вызывают болезненную ухмылку, а в головах - путаницу, в чем легко убедиться, почитав материалы всевозможных совещаний, включая правительственные. Это и понятно, ведь четкого, документально закрепленного понятия «малая авиация» у нас в стране не существует в принципе, что, видимо, очень удобно для тех, кому размытые формулировки помогают избегать ответственности за невыполнение своих прямых обязанностей.

В главном документе, регламентирующем авиационную деятельность, - Воздушном кодексе РФ - сказано, что авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

Нет сведений о малой авиации и в Википедии, где упоминается о легкой авиации, к которой причисляются самолеты и вертолеты небольшой взлетной массы и числом пассажиров не более 9 человек.

Специалисты еще используют понятия «частная», или «деловая авиация» (от англо-американских терминов Business Aviation и Commercial Aviation), уточняя, что и эта терминология законодательством у нас четко не определена.



А вот интернет-поисковик малую авиацию определяет так: «Небольшие самолеты, которые летают между соседними региональными центрами или внутри одного региона. Билеты на них стоят дешево, а формальностей в аэропорту меньше».

В этом задорном определении мне особенно нравится посыл про формальности и дешевизну. Если все так здорово, зачем тогда правительство постоянно поднимает вопрос о субсидиях для местных авиаперевозок?

В прошлом году на эти цели из бюджета было выделено 200 млн рублей. В Приморье, например, лишь благодаря госдотациям с конца 2014 года стали возможны регулярные полеты малой авиации. За год в пределах региона было совершено 1,5 тыс. рейсов и перевезены 21 тыс. пассажиров. По сравнению с тем, что было в 90-х годах, - безусловный прогресс. Хотя вот, например, цитата из заметки в «Восток-Медиа»: «Третий самолет в Приморье обеспечит четыре новых маршрута. Еще два авиарейса выполняют старый самолет Ан-2 и вертолеты Ми-8, так что всего в крае действует 11 маршрутов малой авиации».

11 маршрутов на стареньких советских машинах - много это или мало? На этот вопрос ответ дает безжалостная статистика.

Парк малой авиации на Аляске составляет 12 тыс. самолетов. Аналогичный парк в Якутии - всего три воздушных судна, закупленных по госпрограмме, и еще около 30 принадлежащих частным лицам. На Аляске одно воздушное судно приходится на 70 жителей, а у нас по всей России одно на 20 тыс. человек.

В целом по США сегодня зарегистрировано порядка 250 тысяч средств частной авиации, которые классифицируются как малый авиационный транспорт, и 5400 взлетно-посадочных полос для них. Свыше 300 тыс. американцев имеют удостоверения частных пилотов. В России на 140 млн человек - порядка 2-4 тыс. малых летательных аппаратов и несколько тысяч активно летающих пилотов-любителей.

А если еще опустить тему дотаций местных авиаперевозок там, где более 60% территорий вообще не имеет дорог, и посмотреть, что делается в центре, неподалеку от Москвы, то мы увидим, что здесь малая авиация давно превратилась в игрушку для богатых: час полета в качестве пассажира на Як-52 - \$150, на стареньком чешском Л-29 - \$400-600, 15 минут на Robinson R44 - 8500 руб., а урок пилотирования на Cessna 24 - всего-то 22 тыс. рублей за час...

В принципе, ничего криминального - почему бы и нет? Но только в США малая авиация рассматривается государством не как развлечение для толстосумов, а как сегмент экономики, общий годовой доход которого составляет свыше \$50 млрд. У нас же, говорят пилоты-любители, чиновники видят в малой авиации лишь вредный придаток большой. Исключение сделано только для санитарной и авиации МЧС.



В результате основная часть рынка малой (легкой, сверхлегкой, частной - называйте как хотите) авиации у нас находится в «серой зоне», хотя его оборот мог бы ежегодно приносить в бюджет не менее 70 млрд рублей. Но приносит не более 14 млрд рублей.

У нас очень любят лозунг: Россия - великая авиационная держава. Здесь действительно живет масса людей, которые хотели бы и могли бы развивать малую авиацию, но из-за жуткой зарегулированности правил и законов не в состоянии этого делать.

Пилоты-любители рассказывают: сейчас в России купить самолет и вертолет в частное пользование можно только через посредников. Разброс цен большой: популярный самолет Cessna 172 - это около 1,5 млн руб., Як-18 - примерно 2,2 млн руб., вертолет Ми-34 - \$400 тыс., американский Robinson - \$600-700 тыс., а за шестиместный «Эклипс» для перевозок бизнес-клиентов придется выложить \$1,6 млн.

Большинство частных воздушных судов - это машины иностранного производства. До 1981 года отечественная промышленность выпустила почти 60 тыс. легких самолетов. Они давно выработали свой ресурс. На смену им ничего так и не пришло. Каждый раз, когда на высшем уровне речь заходит о малой авиации, кто-нибудь обязательно предлагает модернизацию Ан-2 и других советских «старичков». И пока мы строим планы, другие строят самолеты.

С покупкой летательного аппарата проблемы у его владельца в России только начинаются. Чтобы оформить самолет, нужны разрешение и лицензия на эксплуатацию, затраты на которые сильно превышают официально заявленные. Иногда, говорят пилоты, доходит до миллиона рублей - плюс несколько месяцев ожидания. Причем свидетельство выдается на 2-5 лет, после чего самолет опять надо регистрировать. Аналогичную машину в Штатах можно оформить за 3-4 дня, и позже никакого переоформления не требуется.

В России владелец частного самолета или вертолета должен платить за него не только имущественный, но еще и транспортный налог. В Европе и США сумма налога входит в стоимость авиационного топлива. Больше летаешь - больше платишь, и никаких других обложений.

Обслуживать эти машины тоже дешевле за рубежом, чем в России, где нет для этого необходимой инфраструктуры. Следующая проблема - аэродромы. Содержание и сертификация малых аэродромов обставлены таким количеством необоснованных требований, что их сеть хиреет, усыхая на глазах.

Весной, по словам пилотов, вдруг обострилась еще одна проблема. В 2010 году для полетов в классе G (малая авиация) в России был установлен уведомительный порядок использования воздушного пространства. То есть пилоту больше не требовалось ждать разрешения на взлет, он мог просто объявить органам управления воздушным движением о времени и маршруте своего полета и отправиться в путь.

Это было важное решение, давшее толчок развитию малой авиации. Но недавно после череды аварий и катастроф началась активная борьба за безопасность полетов. Теперь, жалуются пилоты, подавая уведомление о полете, ты должен убедиться, прошло ли оно необходимые инстанции. А это значит,



появляется возможность сказать: «Твоя заявка до меня не дошла, лететь нельзя». То есть уведомительный порядок полетов снова приближается к разрешительному.

И все же главная тема в малой авиации, которая сегодня вышла на первый план, - закрытие учебных центров для пилотов-любителей. После все той же пресловутой борьбы за безопасность почти все они были лишены сертификатов. Остались государственные центры, но не все готовы обучаться там несколько лет только для того, чтобы по выходным в качестве хобби летать на легкомоторном самолете.

Для этого авиалюбители теперь отправляются в Белоруссию или Чехию. Получают там свидетельство европейского образца, а дома меняют его на российское.хлопотно, зато выгодно, так как в Европе обучение намного дешевле.

Вот и получается, что на Западе использование частных самолетов вместо личных автомобилей давно перестало быть экзотикой. У нас же малой авиацией чиновники руководят по принципу: меньше летают - меньше проблем. А пилоты-энтузиасты все бьются, но никак не могут пробить стену глухих запретов, сделавших малую авиацию бессмысленным и убыточным занятием.

Мнения экспертов

Летчик-инструктор ОКБ Сухого, семикратная абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу, заслуженный тренер и заслуженный мастер спорта России Светлана Капанина:

- Сейчас наши чиновники взялись за гражданскую авиацию. И они направили свой гнев на пилотов и авиационные учебные центры (АУЦ). Изымают пилотские свидетельства и закрывают АУЦ, которые давали первоначальную подготовку и готовили пилотов-любителей. По мнению чиновников, центры недостаточно квалифицированы, поэтому все желающие летать должны пройти через летные училища, которых в стране осталось 2 высших и 5 средних. Т.е. если человек лет в 50 захотел научиться летать и купить свой самолет, он должен отучиться 4 года в специализированном учебном заведении, но предварительно поступить в него: сдать экзамены и ЕГЭ. Это абсолютный бред.

Во-первых, нам не набрать столько училищ, чтобы принять всех желающих. Во-вторых, большинству желающих не нужна профессия пилота, необходимы лишь навыки пилотирования на уровне пилота-любителя.

Я понимаю, авиация - дело очень дорогое. Но пока мы не дадим возможность нашей молодежи летать бесплатно или хотя бы на льготных условиях, причем не только в училищах, а именно на местах в аэроклубах и АУЦ, до тех пор у нас в стране не будет развития малой авиации.

Начинать надо с нуля, идти от малого к большому. Даже для летных училищ лучше брать курсантов с минимальным налетом часов и с дальнейшим 100-процентным выпуском будущих специалистов, уже познавших, что такое небо, нежели они отучатся несколько лет, прежде чем узнают: «Это не мое»... Не говоря уже о том, что гораздо проще и в десятки раз дешевле обучить курсантов на простой технике, а потом пересадить на сложную. Но нет, как обычно, мы не ищем легких путей...



Считаю, что в государстве должна быть отдельная структура, занимающаяся малой авиацией. Росавиация занимается большой - гражданской авиацией, а малой уже потом, между прочим. Ведомство не справляется с этой обязанностью. Мне иногда кажется, чиновники сами не понимают, для кого пишут распоряжения и приказы, а главное, чего хотят ими добиться.

Вот несколько примеров: я вместе с пилотажной группой «Первый полет», в которой половина группы - чемпионы мира по высшему пилотажу, подаем заявку на участие в МАКС-2017. А чиновники, контролирующие авиационную часть праздника, говорят нам: «До полетов на МАКСе мы вас не допускаем. Вы «недопилоты».

Прямо так и заявили. Весь мир мечтает, чтобы наши чемпионы летали у них на авиашоу: ждут, зовут, готовы давать самолеты, платить деньги... А своим мы не нужны. Мы для них «недопилоты». Только решением межведомственной комиссии нас допустили до участия в МАКСе. Причина? Она проста: у нас в пилотском свидетельстве значится: допущен к полетам на легких однодвигательных самолетах. Но каждый из чиновников трактует это по-своему. Одни говорят: «Можете летать на всех типах легких однодвигательных самолетов». Другие заявляют: «На каждый тип самолета вы должны иметь отдельный допуск и программу подготовки».

А это значит, что на каждый тип самолета надо написать программу, утвердить ее в авиационном центре, затем - в Росавиации, там дадут добро, спустят опять в центр, где мы отлетаем утвержденное сверху количество часов и лишь после этого получим допуск на тот тип самолета, на котором уже не один десяток лет и без того летаем. Ну и как это все по-русски одним словом назвать?

Получается, малую авиацию обложили всевозможными бумажками так, что она в результате оказалась вне закона. Мы же сейчас летаем незаконно! У нас на сегодняшний день нет даже такого понятия - спортивная авиация. Во всем мире есть, а у нас нет. Раньше было понятие «авиация ДОСААФ». Но теперь и она вне закона, так как авиации ДОСААФ не существует! Выходит, мы не имеем права летать ни по каким законам? А в гражданской авиации пилотажных самолетов нет. Какой-то замкнутый круг. И сколько мы об этом ни говорим, а воз и ныне там...

Есть еще одна немаловажная проблема. Чтобы получить ежегодное свидетельство летной годности (СЛГ) на самолет, необходимо потратить от 100 тыс. до 300 тыс. рублей на бумажку (в зависимости от типа ВС), которая, к примеру, в Америке стоит \$15 (т.е. стоимость почтовых расходов).

Ребята, желающие летать, покупают спортивные самолеты. И регистрируют их как ЕЭВС (единичный экземпляр воздушного судна), потому что регистрация ВС в качестве типового самолета обходится в несколько раз дороже.

Вот и получается: отдай €360 тыс. на покупку самолета плюс еще почти 50% - налог за его ввоз в Россию, и ежегодно в среднем по 150 тыс. рублей за СЛГ, а потом еще на бензин, обслуживание, хранение, аэродромные сборы - и в завершение всего за свой счет защищай честь Родины на международных соревнованиях! И кому все это по карману?



При таких условиях хочешь не хочешь, а малая авиация станет занятием исключительно для богатых. Поэтому у нас больше нет смены для сборной команды России по высшему пилотажу в неограниченном классе. Команда же в классе с ограничениями состоит в большинстве своем из бизнесменов, которые, скорее всего, ею и ограничатся. Нет команды, нет денег, нет новых самолетов, нет законов, способствующих развитию малой авиации...

Космонавт, Герой Советского Союза, Герой России, первый заместитель директора ЦНИИ машиностроения по пилотируемым программам, действительный член (академик) Российской академии космонавтики имени К.Э.Циолковского, начальник ФГБУ «НИИ Центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина», кандидат психологических наук, летчик-спортсмен, чемпион мира по пилотажу, мастер спорта международного класса Сергей КРИКАЛЕВ:

- Думаю, сегодня проблемы в малой авиации возникают из-за большого количества ограничений, связанных с борьбой за безопасность полетов. В этой борьбе, с моей точки зрения, произошел некоторый перегиб, хотя и обусловленный благими намерениями. В результате получилось, что самое безопасное дело - все остановить. Это как если бы на всех дорогах повесили знаки «проезд запрещен» из соображения: нет машин - нет аварий. Но так ведь не происходит. Ищутся способы, как регулировать движение, а не как его запрещать. А в малой авиации борьба за безопасность выродилась в то, что запретительных мер стало намного больше, чем регулирующих.

Во всем мире существуют довольно простые, понятные и прозрачные правила полетов, регистрации площадок, самолетов. Сделать так, чтобы человек смог летать легко. У нас это оказалось делом сложным. Возможно, мы переживаем какой-то переходный период, возможно, пока учимся...

Вот, например, введение в 2010 году уведомительного принципа полетов для малой авиации дало ей большой толчок - люди залетали. До этого была вообще какая-то подпольщина и партизанщина. В то время многие решили, что с этого момента начнется бум развития. Но этого не произошло - других запретительных мер и тогда оказалось слишком много. А сейчас еще этот уведомительный порядок снова фактически движется в сторону разрешительного.

Что касается аэродромов, то у нас достаточно площадок, где можно было бы базироваться малой авиации. Но многие из них сейчас заброшены. Не могут функционировать потому, что для организации их работы требуется документооборот, сопоставимый с отчетностью большого аэропорта. Да, с одной стороны - это унификация, но с другой - если подходить к маленькой площадке, где базируется три учебных самолета, с теми же требованиями, что и к аэропорту «Домодедово» или «Внуково», то в конце концов этих площадок не останется. Единицы пробьются сквозь бумажные барьеры.

Происходящее объяснимо: управляющему ведомству всегда легче работать с крупными компаниями и одним центральным органом. Но излишняя централизация управления как раз и является сегодня препятствием к развитию малой авиации. Чтобы она получила импульс, необходима децентрализация - делегирование части полномочий Росавиации другим структурам. Допустим, полномочий по проверке и созданию учебных центров, которых благодаря действиям нынешнего авиационного руководства остались считанные единицы.



Понятно, были факты, когда в этих центрах недостаточно квалифицированно учили, летали меньше положенного, что вело к увеличению рисков. Но ведь были же там и добросовестные специалисты! А у нас как обычно: когда метла метет, выметает все подряд - что надо и что не надо.

В результате те учебные центры, что теперь остались, заточены исключительно под большую гражданскую авиацию. Они нужны тем, для кого авиация - профессия, а не хобби. Чтобы получить летные права не для того, чтобы кого-то перевозить, а чтобы передвигаться самому, требуются экстраординарные усилия.

Такая политика - это все издержки большой централизованной системы управления авиацией, сосредоточенной исключительно на крупных задачах. Именно поэтому, чтобы развивать меньшую систему, нужно проводить децентрализацию. Тогда, думаю, станет проще не только относиться к малой авиации с позиций «выгодно - не выгодно», но и помнить о том, что малая авиация - это еще занятость молодежи, ее техническое образование и патриотическое воспитание.

[\(Московский комсомолец\)](#)

Производитель SSJ-100 зафиксировал снижение надежности самолета

Эксплуатационная надежность самолета у Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100) за последний год снизилась, следует из исследования, которое провел его производитель - компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) в партнерстве с итальянской компанией Alenia Aermacchi, входящей в аэрокосмический холдинг Leonardo-Finmeccanica, с которым ГСС разрабатывал самолет SSJ-100. Исследование проводилось с 1 апреля 2016 года до 31 марта 2017 года. Его результаты есть в распоряжении РБК.

Количество эксплуатируемых самолетов за время проведения исследования выросло с 66 до 94, средний показатель эксплуатационной надежности составил 97,3%. При этом в течение года он снизился средневзвешенно на 0,25 процентных пункта (см. табл.). Показатель эксплуатационной надежности учитывает количество наземных сбоев и сбоев, произошедшие в полете, из-за которых необходимо было совершать вынужденную посадку или возвращаться в аэропорт вылета. Согласно исследованию ГСС и Alenia Aermacchi, чаще всего у SSJ-100 отказывает пилотажно-навигационное оборудование, бытовое и аварийно-спасательное оборудование и система кондиционирования (см. табл.).

Пресс-служба компании Leonardo-Finmeccanica перенаправила запрос РБК в ГСС. Представитель ГСС не стал комментировать выводы этого исследования, но заявил РБК, что компания "постоянно реализует программу повышения надежности и исправности парка SSJ-100". Он отметил, что уровень заполнения складов запчастей составляет не менее 95%. "Более чем в два раза выросла эффективность исполнения в срок наиболее важных для экономики эксплуатантов заявок на запчасти", - сказал представитель ГСС.

"Сегодня у западных производителей показатели эксплуатационной надежности превышают 99% при том, что у них в эксплуатации не 100 самолетов, а тысячи. Мы же говорим о том, что SSJ-100 должен конкурировать с ними, но при этом наблюдаем еще и падение показателей", - говорит главный



редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Прямыми конкурентами российского ближнемагистрального лайнера являются Embraer-190/195 и Bombardier CS100.

По мнению Гусарова, снижение эксплуатационной надежности российского самолета может быть связано с тем, что производитель не может поддерживать ее на прежнем уровне, когда количество самолетов в коммерческой эксплуатации увеличивается. Это мнение подтверждают данные исследования, согласно которым один из самых низких показателей эксплуатационной надежности - 95,81% у "Аэрофлота", самого крупного покупателя SSJ-100 (в парке 30 единиц). В то же время, например, у тайской Royal Thai Air Force эксплуатационная надежность двух самолетов составляет 100%.

Главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексей Синицкий также считает, что ГСС "явно есть что улучшить". Он отмечает, что парк SSJ-100 вырос почти на треть, в том числе за счет новых покупателей, например ирландской авиакомпании CityJet.

Представитель "Аэрофлота" не стал комментировать показатели надежности SSJ-100, отметив лишь, что авиакомпания находится "в постоянном контакте с производителем самолета", высказывает "свои пожелания" и указывает "на места, требующие особого внимания со стороны разработчика".

"Прямой связи между показателем эксплуатационной надежности и безопасностью полетов для пассажира нет", - уточняет Роман Гусаров, поясняя, что показатель надежности будет снижаться в результате как серьезных поломок, так и "элементарно перегоревшей лампочки".

Такого же мнения придерживается Алексей Синицкий.

За последний год было несколько сообщений о технических проблемах SSJ-100. В январе 2017 года авиакомпания "Якутия" сообщила, что обнаружила дефект стабилизатора у двух из четырех имеющихся в парке самолетов SSJ-100. Ранее с аналогичными проблемами столкнулся "Аэрофлот", который отменил из-за этого ряд рейсов.

Вопрос о технической надежности SSJ-100 в июне рассматривался на уровне главы правительства. В итоге Дмитрий Медведев поручил Минпромторгу, Минтрансу, Росавиации и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) совместно с "Аэрофлотом" разработать комплекс мер по улучшению технических показателей исправности и налета самолетов SSJ-100 до "соответствующих мировому уровню".

ГСС планирует до 2036 года выпустить еще 600 SSJ-100 для российского и мирового рынка. Результаты исследования ГСС и Alenia Aermacchi вряд ли повлияют на продажи самолета, отмечает Гусаров. "Сейчас продажи SSJ идут исключительно за счет программ господдержки. Это экономически выгодно [авиа]компаниям", - говорит он.

В июле "Аэрофлот" заключил контракт на покупку 20 этих самолетов.

[\(РБК\)](#)



Беспилотник угрожал безопасности полета лайнера над Петербургом

9 августа могло войти в историю авиации как день первого крупного крушения пассажирского самолета, столкнувшегося с беспилотником. К счастью, этого не случилось - дрон с лайнером, набиравшим высоту над окраинами Петербурга, разминулись на несколько десятков метров. Государственная корпорация по организации воздушного движения (ГК ОрВД) начала разбирательство инцидента и поиск владельца беспилотного аппарата. В Росавиации констатируют, что владельцы частных дронов все чаще совершают несанкционированные и потенциально опасные полеты - за первые пять месяцев этого года официально зарегистрировано 28 случаев. В этой связи авиационное ведомство обратилось к территориальным органам с предложением модифицировать процедуру контроля за приаэродромной территорией.

Инцидент произошел 9 августа около 16 часов по московскому времени на удалении 15 км от аэродрома Пулково (Санкт-Петербург). Командир пассажирского воздушного судна одной из крупнейших авиакомпаний вскоре после взлета на высоте 1,2 тыс. м визуально обнаружил беспилотный летательный аппарат (БПЛА). Дрон находился всего примерно на 80 м ниже самолета по курсу полета. Экипаж принял решение продолжить рейс, а информация о неизвестном аппарате была передана диспетчерам службы управления воздушным движением.

По данным источника "Известий", близкого к службе организации воздушного движения, географически инцидент произошел в районе Колпино, в 26 км к юго-востоку от исторического центра Санкт-Петербурга. Сотрудниками полиции в указанном районе был организован поиск, но они не смогли найти ни внешнего пилота дрона, ни сам аппарат.

В Государственной корпорации по организации воздушного движения (ГК ОрВД) подтвердили информацию о факте несанкционированного полета БПЛА. По наблюдениям авиадиспетчеров, в последние полтора года опасные ситуации с их участием стали происходить все чаще.

- Ситуация, действительно, имела место. Заявок на использование воздушного пространства беспилотниками в данном районе на момент, когда произошло авиасобытие, не подавалось. Проводится разбирательство, - заявил "Известиям" представитель ГК ОрВД Николай Ивашов.

В Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиации) сообщили, что уже проинформированы об этом событии.

- Такие события периодически повторяются. Росавиация разработала профилактические мероприятия, направленные на повышение бдительности летных экипажей воздушных судов, - отметили "Известиям" в Росавиации.

Федеральными правилами использования воздушного пространства установлен разрешительный порядок для беспилотников. План каждого полета должен быть направлен в один из центров Единой системы организации воздушного движения, откуда должно быть получено разрешение. Для полета дрона над населенным пунктом должно быть еще и разрешение органа местного самоуправления или исполнительной власти. При этом Международная организация гражданской авиации (ICAO)



рекомендует странам вообще запрещать полеты беспилотников на высотах выше 150 м над уровнем земли. В некоторых государствах, например Белоруссии, максимально разрешенная высота полета дрона - 100 м.

С целью пресечения нарушений, связанных с несанкционированным запуском дронов, Росавиация в июне рекомендовала всем организациям гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов внести изменения в процедуры контроля за приаэродромной территорией и взаимодействия с организациями, отвечающими за обеспечение правопорядка и охраны.

Генеральный директор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) Глеб Бабинцев заявил "Известиям", что разница высот между самолетом и БПЛА в несколько десятков метров является критической близостью. Однако этот случай будет квалифицирован как инцидент, а не авиационное происшествие, поскольку пилоту не пришлось менять скорость или траекторию полета воздушного судна.

- Владелец дрона несомненно нарушил порядок использования воздушного пространства. Статистика говорит о том, что в 99% таких случаев это происходит из-за того, что внешние пилоты БПЛА не проинформированы о том, как и где им можно летать. Поэтому нужно вести учет владельцев дронов и в неразрывной связке с этой работой заниматься их информированием о правилах полетов, - отметил Глеб Бабинцев.

По словам независимого эксперта Сергея Детенышева, сегодня полеты БПЛА невозможно эффективно отслеживать и контролировать, поскольку отсутствует необходимая техническая и нормативная база.

- В условиях фактической бесконтрольности полетов БПЛА и безответственности их владельцев большинство дронов представляют собой прямую угрозу жизни, здоровью, тайне частной жизни и имуществу третьих лиц. Системы постоянного мониторинга и гарантированной защиты от противоправных действий БПЛА должны внедряться до разрешения их полетов вне специально отведенных мест, - сказал "Известиям" Сергей Детенышев.

По мнению президента Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимира Тасуна, прежде чем начинать осваивать беспилотные авиационные системы, необходимо ввести правовые рамки.

- У нас же процесс создания нормативной базы значительно отстает от тех реалий, в которых мы все сейчас находимся, - подчеркнул Владимир Тасун.

Сейчас Минтранс России совместно с подведомственным ФГУП "ЗащитаИнфоТранс" занимаются созданием системы регистрации, учета, мониторинга функционирования беспилотных транспортных средств. Как ранее писали "Известия", на первом этапе, в 2017-2018 годах, планируется организовать учет всех беспилотных воздушных судов и начать вести реестры аппаратов, внешних пилотов, производителей, поставщиков, эксплуатантов, сервисных организаций и страховщиков.

По данным Росавиации, в 2016 году был зафиксирован 41 случай нарушения порядка использования воздушного пространства беспилотными аппаратами, а за пять месяцев 2017 года - уже 28. При этом только в 10 случаях в этом году были установлены и задержаны их владельцы. Большинство БПЛА относятся к категории любительских с массой менее 30 кг. Они имеют радиус полета от 200 м до 1 тыс. м, который может выполняться в пределах визуальной видимости внешнего пилота.

[\(Известия\)](#)

За первое полугодие ГСС поставили шесть самолетов SSJ 100

За первые шесть месяцев 2017 г. компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) поставила шесть региональных ВС Sukhoi Superjet 100, говорится в ее отчете за II квартал. Это на 33,3% меньше, чем годом ранее. Производитель объясняет сокращение поставок особенностями графика, в соответствии с которым основную долю самолетов планируется передать во втором полугодии.



В связи с сокращением поставок у ГСС уменьшилась и соответствующая статья выручки, размер которой составил 10,111 млрд руб. (-25,4%). Кроме того, компания отчиталась о получении полугодового убытка (по данным "Коммерсанта", его величина составила 751,5 млн руб.), тогда как год назад первое полугодие завершилось прибылью. В ГСС потери объяснили отрицательной курсовой разницей и существенными процентными расходами.

Кто именно стал получателем шести SSJ 100, поставленными за первые шесть месяцев 2017 г., в отчете не говорится. Между тем из открытых источников следует, что за полгода в коммерческую



эксплуатацию ввели как минимум 13 новых ВС производства ГСС: четыре ВС — "ИрАэро" (RA-89075, RA-89076, RA-89077, RA-89078), шесть ВС — "Ямал" (RA-89068, RA-89069, RA-89070, RA-89071, RA-89072, RA-89073), три ВС — CityJet (EI-FWF, EI-FWE, EI-FWD).

В отчете ГСС говорится, что в 2017 г. компания планирует продать 34 SSJ 100. Планы на 2018 и 2019 г. предполагают реализацию 38 и 37 самолетов соответственно. В 2016 г., по уточненным данным производителя, он поставил 26 самолетов SSJ 100 (ранее сообщалось о поставке 28 бортов).

С начала своей деятельности по 31 июля 2017 г. ГСС поставили 115 самолетов SSJ 100.

ATO.ru

«Рособоронэкспорт» зафиксировал рост спроса на боевую авиацию

Доля боевой авиации в поставках «Рособоронэкспортом» оружия за границу в 2017 году превысит 50%, говорится в сообщении гендиректора компании Александра Михеева, опубликованном на сайте дочки «Ростеха». Особенным спросом, по словам господина Михеева, пользуются многоцелевые истребители, боевые и транспортные вертолеты.

Александр Михеев отметил, что с 2001 года объем военного экспорта компании составил \$45 млрд. Он добавил, что кроме производства вооружений «Рособоронэкспорт» планирует заняться расширением сервисных центров. «Кроме того, в последние годы широкое развитие получили проекты, связанные с лицензионным производством военной техники, выполнением опытно-конструкторских работ и деятельностью в космосе», — заявил глава «Рособоронэкспорта».

По словам господина Михеева, основными клиентами компании стали страны Северной Африки, Ближнего и Дальнего Востока. «Среди традиционных партнеров, которые стабильно закупают российскую продукцию военного назначения, выделяются Индия и Китай», — отметил Александр Михеев.

Коммерсантъ