



## **Анонсы новостей:**

### **Новости вертолетных программ**

- Ростех планирует подписать твердый контракт по вертолету AHL до конца I квартала 2018 года
- Ростех: вертолеты Ка-226Т индийской сборки могут поставляться для третьих стран
- VIP-версия Ми-171А2 появится к концу 2018 года
- «Вертолёт России» поставят Utair первую партию Ми-171А2 в 2018 году

### **Новости вертолетной индустрии в России**

- Спасательный вертолет для МЧС Мордовии начнет работу в мае 2018 года
- До 23 ноября принимаются предложения по доработке методики оценки эксплуатанта
- Новый вертолет поступил дальневосточным спасателям МЧС РФ
- В Воздушно-космические силы поступила партия новых вертолетов Ансат-У
- Экипаж Ми-8 «Полярных авиалиний» эвакуировал больного с ледокола «Ямал»
- Больницы Волгограда ремонтируют к ЧМ
- Вертолет и закон: тема правового регулирования на 10-м Вертолетном форуме
- 13 беременных доставлены вертолётном санавиации из районов в столицу Бурятии
- 22 ноября 1909 года родился Михаил Леонтьевич Миль - создатель вертолетов «Ми»
- Улан-Удэнский авиазавод создаёт центр инновационных технологий
- Морская авиация Балтфлота получила отряд вертолетов Ка-29
- Новый вертолет для санитарной авиации прибыл в Коми
- Техника «Вертолетов России» за 4 месяца спасла более 400 человек в Кировской области
- Кировская санавиация может получить второй вертолет Ансат
- В Кирове рассматривается постройка новой площадки для санитарной авиации
- Авиазавод "Прогресс" до 2021г будет обеспечивать сервис своих вертолетов для МО РФ за 920 млн руб.
- Вертолеты Ми-28УБ будут переброшены из Центра боевого применения и переучивания летного состава на авиабазы военных округов до конца года
- Экипажи боевых вертолетов ЮВО на Кубани перевыполнили план налета в 2017 учебном году
- В Военно-воздушную академию поступит 5 новых вертолетов Ансат-У до конца месяца
- В Москве открылся юбилейный 10-й Вертолетный форум
- Глава «ЮТэйр» призвал демонополизировать рынок обслуживания вертолетов
- Utair регистрирует компанию сверхлегкой авиации в случае принятия соответствующего закона
- В «ЮТэйр — Вертолетные услуги» приступят к эксплуатации Ми-171А2 с начала 2018 года
- Регионы России получили четыре вертолета Ми-8
- От автожира до «Аллигатора»: как создавались непревзойденные вертолеты Камова
- Казанские вертолеты отправлены для работы в санавиациях Коми и Ненецкого АО
- Новейшие Ми-8 снабдят отечественными навигаторами
- «Золотой час» для спасения жизни помогает сохранить санитарная авиация в Приморье



### **Новости вертолетной индустрии в мире**

- Пилот «Казавиаспаса» и санавиация спасли новорожденного в ВКО
- ВВС Израиля проявили интерес к вертолету СН-53К
- Компания Falcon Aviation заказала дополнительные H160
- Норвегия получила первый поисково-спасательный вертолет AW-101

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- КНР и Евросоюз взаимно признают стандарты безопасности авиапроизводства
- Минтранс подготовил предложения по фонду авиакомпаний
- России запретили представлять военную технику на авиасалоне «Фарнборо-2018»
- В ЦАГИ испытали на прочность кессон крыла МС-21
- В Таганрог вместо Фарнборо
- ОАК может войти в «Ростех»
- В России разработали проект развития перевозок на дирижаблях
- В России предложили развивать региональные перевозки на дирижаблях
- Уральский завод гражданской авиации за два года планирует выпустить 29 самолетов L-410
- Бывший замглавы Минтранса Окулов перейдет в ОАК, сообщил источник

### **Новости вертолетных программ**

#### **Ростех планирует подписать твердый контракт по вертолету АНЛ до конца I квартала 2018 года**

Госкорпорация "Ростех" рассчитывает, что твердый контракт на перспективный тяжелый российско-китайский вертолет АНЛ (Advanced Heavy Lifter) будет подписан не позднее первого квартала 2018 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов.

"Мы сейчас реализуем очень интересный проект по созданию тяжелого вертолета нового поколения совместно с китайцами. Надеемся, если все пойдет хорошо, до конца года или в первом квартале 2018 года выйти уже на твердый контракт и приступить к практическим работам. Это двусторонний проект, в котором Ростех и "Вертолеты России" участвуют напрямую - это будет абсолютно новый гражданский вертолет АНЛ - больше Ми-17, но меньше Ми-26", - сказал он.

По словам Кладова, тяжелый вертолет концептуально создается как машина прежде всего для китайского рынка. "Конкретно в данном случае китайская сторона при технологическом содействии России создает машину. Если говорить простым языком, то китайцы будут делать то, что могут сами, а то, что не могут - мы. Это касается и агрегатов, и узлов, и технологий", - отметил он.

"У него технические характеристики такие: взлетный вес 38,5 тонн, а грузоподъемность от 14 до 15 тонн. По генеральному контракту ведутся переговоры, как только он будет подписан, тогда уже будут практические контракты. Якорным заказчиком будет Китай", - добавил Кладов.

Ранее директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха сообщал, что общий объем производства может составить как минимум 200 машин.



### ***Проект создания тяжелого вертолета***

Двустороннее соглашение по программе создания тяжелого гражданского вертолета было подписано в июне 2016 года в ходе официального визита президента России Владимира Путина в Китай. В феврале 2017 года документ утвердил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

Вертолет ANH разрабатывается совместно российским холдингом "Вертолеты России" (входит в Ростех) и китайской AVIC (Китайская авиационно-промышленная корпорация). Соглашение предполагает, что "Вертолеты России" осуществят инвестиции в проект в виде технологий, а также разработают техническое предложение и отдельные системы новой машины на контрактной основе. Китайская сторона будет заниматься организацией и реализацией программы в целом, включая проектирование, постройку опытных образцов, проведение испытаний, сертификацию, производство, а также продвижение вертолета на рынок и общую координацию работ.

Как заявляли ранее в холдинге, совместная разработка будет способствовать не только дальнейшему развитию сотрудничества в высокотехнологичных отраслях промышленности, но и "укреплению дружественных связей между Россией и Китаем в целом".

Согласно представленным ранее данным, максимальная взлетная масса вертолета составит 38,2 тонны, практический потолок - 5,7 тысячи метров. Дальность его полета будет достигать 630 км, максимальная скорость - 300 км/ч. Грузоподъемность АНЛ при расположении груза внутри составит 10 тонн и до 15 тонн при его размещении на внешней подвеске.

[\(ТАСС\)](#)

### **Ростех: вертолеты Ка-226Т индийской сборки могут поставляться для третьих стран**

Российские вертолеты Ка-226Т индийской сборки после выполнения основного контракта по поставкам 200 вертолетов в адрес Индии в перспективе могут создаваться и для третьих стран. Об этом сообщил в интервью ТАСС директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов.



"Сейчас создано совместное предприятие по реализации проекта производства Ка-226Т в Индии, дальше СП будет решать, какие будут темпы производства, объемы поставок, будет искать клиентов. У нас есть заказ на 200 машин - первые 60 будут созданы в России, последующие 140 будут с нарастающей локализацией собираться в Индии. В дальнейшем стороны могут принять решение, что вертолеты Ка-226Т в Индии могут собираться и для третьих стран. У совместного предприятия нет ограничений, у них есть твердый заказ от правительства Индии, но, выполнив его, они могут поставлять в третьи страны эту продукцию, и я надеюсь, что рынок будет хороший, интересный, большой", - сказал Кладов.

Российско-индийское соглашение о сотрудничестве в области производства вертолетов было подписано в 2015 году, в октябре 2016 года подписано соглашение о создании совместной компании по производству Ка-226Т.

Совместная российско-индийская компания по производству вертолетов Ка-226Т учреждена в Индии в мае 2017 года. Участниками СП стали индийская Hindustan Aeronautics Limited, "Вертолеты России" и "Рособоронэкспорт".

Ранее глава госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов сообщал, что стоимость контракта на поставку Ка-226Т превышает \$1 млрд.

Ка-226Т - легкий многоцелевой вертолет, взлетная масса которого составляет 3,4 тонны. Он предназначен для перевозки до 1,5 тонны грузов либо до семи пассажиров на расстояние 600 км.

[\(ТАСС\)](#)



### **VIP-версия Ми-171А2 появится к концу 2018 года**

VIP-версия среднего вертолета Ми-171А2 появится к концу следующего года. Об этом сообщил заместитель гендиректора холдинга по маркетингу и развитию бизнеса **Александр Щербинин** на Вертолетном форуме-2017.

Ми-171А2 — это новый тип ВС, сертификация которого состоялась в августе 2017 г. Сейчас холдинг также работает над офшорной версией данного типа ВС, разрабатываемой в интересах "Газпрома". В "Вертолетах России" рассказали, что ее стоит ожидать "в среднесрочной перспективе". Ранее также анонсировалось начало работы и над арктической версией машины.

Кроме того, Щербинин в рамках отраслевого форума сообщил, что в 2018 г. "Вертолеты России" планируют представить обновленную VIP-версию легкого однодвигательного "Ансата". Дополнительные подробности топ-менеджер не уточнил.

Напомним, вертолет "Ансат" с VIP-салонном был сертифицирован в 2015 г. Тогда же сообщалось о том, что VIP-версию этого вертолета продолжат развивать. В частности, на него планируется установить противообледенительную и обновленную топливную системы.

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

### **«Вертолёт России» поставят Utair первую партию Ми-171А2 в 2018 году**

Холдинг «Вертолёт России» поставит авиакомпании Utair первые два вертолёт Ми-171А2 в начале 2018 года, сообщил заместитель гендиректора компании по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

«В начале 2018 года планируем поставить первые две машины (Ми-171А2. - RNS), здесь мы выступаем совместно с нашим основным партнером - компанией Utair», - сказал Щербинин в рамках X Вертолетного форума в Москве.

По его словам, в конце следующего года холдинг представит модифицированную версию этого вертолёт.

«В среднесрочной перспективе специалисты холдинга совместно с представителями вертолётной индустрии работают над созданием офшорной модификации данного вертолёт», - добавил он.

Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет среднего класса. Лётные испытания машины начались в ноябре 2014 года.

[Rambler News Service](http://Rambler News Service)



## Новости вертолетной индустрии в России

### Спасательный вертолет для МЧС Мордовии начнет работу в мае 2018 года

Закончилось переоборудование Ми-8 производства Казанского вертолетного завода для нужд Главного Управления МЧС по РМ.

Об этом в интервью «С» сообщил руководитель республиканского ведомства, генерал-майор Андрей Наумов. «Вертолет уже готов, оснащен медицинским спасательным модулем, но пока базируется в жуковском авиационном спасательном центре в Московской области, — заявил Наумов. — Свою службу в Мордовии вместе с экипажем начнет нести на будущий год. Дата еще будет уточнена, но, я думаю, это будет не позднее 15 мая. Работать эта техника будет во время ЧМ-2018 по футболу. Дальнейшая судьба будет решена позже. Конечно, в первую очередь стоит вопрос целесообразности: насколько это авиационно-спасательное судно нужно Мордовии? Ведь его содержание достаточно обременительно. Базироваться будет в аэропорту Саранска. Других стоянок для техники такого класса у нас просто нет».

[\(Столица С\)](#)

### До 23 ноября принимаются предложения по доработке методики оценки эксплуатанта

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) ведет постоянную работу по оптимизации функционирования вертолетной отрасли в стране. Важно, что в этом процессе участвуют все заинтересованные представители вертолетного сообщества, которые получают реальную возможность повлиять на ситуацию. В рамках 10-го юбилейного Вертолетного форума АВИ планируется обсуждение правил, касающихся предоставления финансовой отчетности авиакомпаниями - ожидается, что в скором времени в них будут внесены некоторые изменения.

В соответствии с пунктом 6 приказа Росавиации №498 от 03.08.2012 юридические лица, имеющие сертификат эксплуатанта и выполняющее коммерческие воздушные перевозки, предоставляет в территориальный орган Росавиации формы полугодовой и годовой бухгалтерской и статистической отчетности (отчеты по финансово-экономическому состоянию).

На базе предоставляемой отчетности в МТУ Росавиации, сотрудниками надзорного органа производится анализ показателей эксплуатанта воздушных судов согласно Методических рекомендаций по оценке финансово-экономического состояния юридических лиц, подавших заявку в уполномоченный орган в области гражданской авиации на получение сертификата эксплуатанта для выполнения коммерческих воздушных перевозок, и юридических лиц, имеющих сертификат эксплуатанта и выполняющих коммерческие воздушные перевозки, утвержденных распоряжением Министерства транспорта РФ от 5 мая 2012 года № ИЛ-62-р в редакции распоряжений Минтранса России от 28.02.2013 № НА-21-р, от 04.06.2015 № МС-46-р, от 27.07.2016 № МС-103-р (далее - Методика).



Методика претерпела ряд изменений, но, тем не менее, с учетом правоприменительной практики, в том числе по показателям хозяйственной деятельности отдельных компаний, с целью более качественного определения уровня рисков (группы риска) эксплуатанта считаем целесообразным:

- произвести разделение эксплуатантов на категории с различным ранжированием групп риска. Предложения представлены в приложении № 1;
- по отдельным положениям Методики осуществить: доработку, уточнения и дать комментарии разработчиком Методики. Предложения представлены в приложении № 2.

Без доработки Методики, выводы на основе ее применения не отражают реального состояния эксплуатантов вертолетов, с отнесением большинства их них к III\* либо IV группе риска и выводом о нахождении эксплуатанта в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии.

Для отстаивания интересов эксплуатантов воздушных судов, предлагаем авиакомпаниям до 23 ноября 2017 года представить в АВИ (на адрес [hia@helicopter.ru](mailto:hia@helicopter.ru)) свои предложения по доработке Методики для обсуждения и выработки консолидированной позиции членов АВИ на 10-м Вертолетном форуме.

Напоминаем, что Вертолетный форум состоится 24 ноября в Москве. Вплоть до 23 ноября ведется предварительная регистрация участников. Форум - важное отраслевое мероприятие, в рамках которого обсуждаются самые актуальные вопросы функционирования вертолетной индустрии.

[\(АВИ\)](#)

### **Новый вертолет поступил дальневосточным спасателям МЧС РФ**

Хабаровский авиационно-спасательный центр МЧС России получил новый вертолет Ми-8, сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе краевого главка министерства.

"В Хабаровск прибыл новый вертолет Ми-8 МТВ в спасательном варианте. Он встанет на вооружение Хабаровского авиационно-спасательного центра МЧС России", - сказали в ведомстве. Вертолет был выпущен на заводе в Казани в этом году, в его комплектацию кроме современного радиоэлектронного оборудования также входят водосливное устройство, различные приспособления для эвакуации пострадавших, дополнительные топливные баки, прожектор, различные приборы и снаряжение для выполнения всего спектра спасательных работ. Часть оборудования была доставлена на борту вертолета, остальное прибывает наземным транспортом.

"Вертолет будут применять при выполнении задач МЧС России - при проведении поисково-спасательных работ, доставки спасателей, оперативных групп и грузов в зону чрезвычайной ситуации, выполнении рейсов санитарной эвакуации, тушении пожаров", - цитируют в пресс-службе начальника авиационно-спасательного центра Валерия Дмитриева.



В зону ответственности Хабаровского авиационно-спасательного центра МЧС России входит вся территория Дальнего Востока. На вооружении центра стоят вертолеты Ми-8 и Ми-26, самолеты Ан-74 и Бе-200ЧС.

Ранее сообщалось, что правительство России увеличило финансирование закупок самолетов Бе-200ЧС для нужд МЧС России на 2017 год с 2,9 млрд рублей до почти 3,2 млрд рублей

[\(ТАСС\)](#)

### **В Воздушно-космические силы поступила партия новых вертолетов Ансат-У**

Ранее инженерно-технический и летный состав академии осуществили комплексный прием техники на заводе-изготовителе, проверив работу всех систем и механизмов в различных режимах на земле и в воздухе.

Пять новых учебных вертолетов Ансат-У поступило в учебную авиационную базу Военно-воздушной академии имени Н.Е.Жуковского и Ю.А.Гагарина, дислоцированную в Саратовской области.

Ранее инженерно-технический и летный состав академии осуществили комплексный прием техники на заводе-изготовителе, проверив работу всех систем и механизмов в различных режимах на земле и в воздухе.

В текущем году запланирована поставка еще одной партии вертолетов данного типа в Воздушно-космические силы.

[\(ТК Звезда\)](#)

### **Экипаж Ми-8 «Полярных авиалиний» эвакуировал больного с ледокола «Ямал»**

Директор Тиксинского филиала авиакомпании «Полярные авиалинии», Сергей Гульков: «Запрос от Медицины катастроф мы получили еще 15 ноября, но ввиду крайне сложных метеоусловий в Тикси, полет откладывался. Наблюдая, что улучшения погоды не предвидится, авиакомпанией было принято решение об организации рейса по эвакуации больного. Работа прошла, с заданием мы справились, больной прооперирован в районной больнице и чувствует себя хорошо».

По словам сотрудников авиакомпании «Полярные авиалинии» организация этого рейса была напряженной: экстремальные метеоусловия с порывами ветра и плохой видимостью были не единственным препятствием. Производственно-диспетчерской службой авиакомпании велись переговоры со спасателями, врачами и капитаном ледокола «Ямал» о возможности вертолёт Ми-8 сесть или подлететь к морскому судну, до последнего момента экипаж не знал, каким способом пройдет эвакуация больного.

«Я благодарен коллегам за слаженную работу, несмотря на все препятствия и трудности мы смогли организовать санрейс в очень непростых условиях. Отдельное спасибо экипажу вертолета Ми-8 командиру Бовшику Владимиру, второму пилоту Грицинину Александру, бортмеханику Оробей



Василию, авиатехникам Васильеву Ивану и Теляеву Мансуру. Спасибо диспетчерам за грамотное ведение переговоров, они учли все детали и разные варианты при выполнении задания. А результатом стала еще одна спасенная жизнь!» - добавил директор Тиксинского филиала авиакомпании «Полярные авиалинии» Сергей Гульков.

Практика эвакуации больных с морских судов участилась, только за последние 2 месяца летный состав авиакомпании «Полярные авиалинии» осуществил три санитарных задания с подлетом и посадкой на корабль. Сложность выполнения таких заданий обусловлена рядом причин, как ограниченность посадочной площади или ее отсутствие, трудностью определения расстояния до нее – навигационные приборы дают данные от отметки уровня моря, когда как сама площадка находится в 15-20 метрах выше.

«Если говорить о том, как часто раньше выполнялись подобные задания, то можно было сказать – практика была каждодневная. Сейчас же санитарные задания с подлетом к морским судам не практиковались, члены экипажа старались доставить больного до берега, а после посадить на борт вертолета для скорой доставки в медицинское учреждение. Но когда осенью поступило задание с корабля «Михаил Сумов» иного выхода не было», - пояснил летный директор авиакомпании Александр Удовиченко. Ранее аналогичные задания выполнялись только аксакалами эскадрильи Ми-8: Валерием Хачатуровым и Тимуром Бесаевым, но в этот раз командир воздушного судна был Бовшин Владимир. «Мы понимаем, что такие задания и в дальнейшем будут поступать в авиаккомпанию, наши пилоты передают опыт новоиспеченным КВС (командирам воздушных судов), проводя тренировочные полеты с отработкой самых разных по уровню сложности заданий» - подытожил летный директор «Полярных авиалиний»

[\(Полярные авиалинии\)](#)

### **Больницы Волгограда ремонтируют к ЧМ**

Бесспорными достижениями в сфере здравоохранения стало приведение в порядок лечебных учреждений, которые не видели ремонта десятилетиями. В 2017 году завершены ремонтные работы в детском корпусе и родильном доме ГУЗ «КБСМП № 7». Завершены работы по строительству вертолетной площадки, которая расположена на территории больницы №25, а также полеты начал осуществлять вертолет санавиации. На фото: больницы Волгоградской области обеспечены новым оборудованием. — Полеты начаты с 11 июня, и по состоянию на 13 ноября эвакуировано 185 пациентов (из них 27 детей), — отметили «Блокноту Волгограда» в пресс-службе аппарата губернатора.

Также в 25-й больнице проведен капитальный ремонт 16 отделений, и еще в трех отделения работы завершаются. Проводится ремонт фасада здания больницы, благоустройство территории, выполняются мероприятия по обеспечению безопасности. Также для комплексного завершения работ проводится реконструкция приемного отделения. Окончание работ запланировано на конец 2017 года. Также стоит отметить, что за 9 месяцев года в области закуплено 8 тысяч 684 единицы медицинского оборудования. Это высококлассное и дорогостоящее оборудование, которое позволяет проводить диагностику и исследования на высоком уровне.

[\(Блокнот\)](#)

### Вертолет и закон: тема правового регулирования на 10-м Вертолетном форуме

24 ноября в Москве состоится ежегодный Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии, ставший 10-м по счету. Его тема – «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли» – направлена на комплексное обсуждение положения дел в работе авиапредприятий. На форуме будет проведен круглый стол «Регулирование авиационных работ», где будут обсуждаться различные негативно влияющие на рынок и экономическое состояние отрасли аспекты регулирования работ на вертолетах.



На важных правовых вопросах, возникающих в работе авиакомпаний, остановится Константин Малышев, директор юридической компании «Прометей Лекс». Тема его доклада: «Пути решения проблем правового регулирования авиационных работ». В своем выступлении он поделится практиками из опыта правовой защиты и консалтинга авиапредприятий.

На тему «Применение норм ФАП-82 при выполнении авиаперевозок» выступит Данила Мальцев, директор Дирекции по поддержке проектов по России компании «ЮТэйр-Вертолетные услуги». ФАП-82, в частности, регламентирует общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов – то есть, задает «правила игры» для авиакомпаний. «ЮТэйр-Вертолетные услуги» является одним из лидеров на российском рынке авиаперевозок с применением вертолетной техники и опыт этой компании, безусловно, будет полезен и интересен широкому кругу специалистов.



Кроме того, будет обсуждаться крайне актуальный вопрос внедрения новой методики оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний, которая планируется к внедрению с 6 декабря этого года. В этой методике не учтена специфика работы эксплуатантов вертолетов, поэтому ее применение может привести к ошибочным выводам о их нахождении в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии. В настоящее время АВИ [ведет сбор предложений](#) от авиакомпаний по необходимым изменениям в этой методике.

Главная и наиболее сложная цель круглого стола – консолидировать все имеющиеся в вертолетном сообществе разрозненные представления и понимания изменений, требуемых в регулировании авиаработ, для формирования целостного и системного правового поля. Эта работа позволит положить начало глобальному оздоровлению экономики вертолетной отрасли.

Модератором круглого стола «Регулирование авиационных работ» выступит Олег Аксаментов, директор Института воздушного и космического права «АЭРОХЕЛП». Этот институт специализируется на изучении авиационного законодательства.

К участию в круглом столе приглашаются юристы, а также широкий круг специалистов, имеющих отношение к выполнению и заказу авиаработ, представители федеральных, региональных и отраслевых властей.

Юбилейный Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии пройдет МВЦ «Крокус Экспо». Программа форума размещена [на сайте АВИ](#).

Предварительная регистрация участников проводится до 23 ноября.  
([АВИ](#))

### **13 беременных доставлены вертолётном санавиации из районов в столицу Бурятии**

В 2017 году Бурятия участвует в реализации приоритетного проекта здравоохранения «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации».

В соответствии с соглашением между Минздравом России и правительством Бурятии о закупке авиационной услуги на оказание экстренной медицинской помощи с применением санитарной авиации в текущем году из средств федерального и регионального бюджетов предусмотрено 264,5 миллиона рублей, сообщает министерство здравоохранения Республики Бурятия.

В настоящее время в ходе реализации проекта вертолётном Ми-8 по санзаданиям в сельские районы республики выполнено 214 вылетов, эвакуировано 373 человека, в том числе 89 детей.

За прошедшую неделю с 14 по 20 ноября экстренную медицинскую помощь благодаря санитарной авиации получили 27 жителей сельских районов республики. В том числе врачи перевезли в Улан-Удэ на вертолёте 1 новорождённого, 2 пациентов с острым нарушением мозгового кровоснабжения (инсульт), 6 пострадавших в ДТП, 13 беременных и рожениц.

Напомним, борт санавиации доставляет в центральные районные больницы Бурятии врачей-специалистов выездных экстренных консультативных бригад для оказания медицинской помощи пациентам на месте. Наряду с этим вертолёт Ми-8, оснащённый медицинским модулем, позволяет врачам оказывать медицинскую помощь и во время транспортировки.

[\(Байкал Медиа Консалтинг\)](#)

### **22 ноября 1909 года родился Михаил Леонтьевич Миль - создатель вертолетов «Ми»**

22 ноября 1909 года родился Михаил Леонтьевич Миль – советский конструктор вертолетной техники, создатель прославленного семейства гражданских и военных вертолетов «Ми», Герой Социалистического Труда.



В 12-летнем возрасте он построил свою первую модель летательного аппарата, которая получила первый приз на конкурсе в Новосибирске. В годы Великой Отечественной войны с 1941 по 1943 годы Миль работал в эвакуации в посёлке Билимбай, в основном занимаясь усовершенствованием боевых самолётов, улучшением их устойчивости и управляемости. С 1947 года Миль - главный конструктор, а с 1964 - Генеральный конструктор опытного КБ по вертолётостроению. Под его руководством в 1951 году был сконструирован первый советский серийный 3-местный вертолёт Ми-1.

В дальнейшем руководимый Милем коллектив создал ряд вертолётов Ми-2, -4, -6, -8, -10, -10К, В-12, -24, -26 и другие, на которых были установлены десятки мировых рекордов.

Сегодня в парке воздушных судов авиакомпании «Оренбуржье» эксплуатируются 8 представителей семейства «Ми». Вертолеты могут использоваться в воздушных съемках, лесоавиационных и поисково-спасательных работах, коммерческих пассажирских перевозках, в работе по оказанию



медицинской помощи и задействованы в реализации программы развития санитарной авиации в Оренбургской области.

[\(Международный аэропорт "Оренбург"\)](#)

### **Улан-Удэнский авиазавод создаёт центр инновационных технологий**

Улан-Удэнский авиационный завод и Авиационный техникум при поддержке БРО «Союз машиностроителей России» создаёт Центр молодежного инновационного творчества (ЦМИТ)

С его помощью планируется готовить молодёжь к поступлению и учебе в технических ссузах и вузах страны, профессионально ориентировать школьников. В центре будут созданы лаборатории робототехники и электроники, авиамоделирования и другие, сообщает пресс-служба Улан-Удэнского авиазавода.

Предприятие выделяет на льготных условиях аренды помещения для центра в посёлке Загорск. Преподаватели авиационного техникума занимаются разработкой учебных программ. В настоящее время формируется проект под обеспечение материально-технической базы центра, разрабатываются регламентирующие документы.

- Подобная форма обучения и профессиональной ориентации получает всё большее распространение. Играя, дети могут получить знания в области математики, физики, геометрии, информатики. Так прививается конструкторское мышление, происходит осознанный выбор профессии. Идет возрождение лучших традиций авиамоделных кружков, учебно-производственных комбинатов, позволявшие понять профессиональные желания и соотнести их с возможностями учащихся. Думаю, выпускники ЦМИТа смогут в будущем реализовать самые смелые технические идеи, - отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Здесь ребята смогут не только строить роботов, авиамодели, но и заниматься компьютерным моделированием планеров, беспилотников, созданием квадрокоптеров и многим другим. Компьютерные лаборатории будут оснащены техникой со специализированными техническими программами.

На базе ЦМИТа смогут заниматься как школьники, так и студенты ссузов и вузов. Молодые специалисты смогут заниматься самоподготовкой и научно-исследовательской работой. Желающие заниматься в лабораториях центра могут заявить о себе уже сегодня, обратившись в авиационный техникум г. Улан-Удэ.

[\(Baikal Daily\)](#)

### **Морская авиация Балтфлота получила отряд вертолетов Ка-29**

Авиабаза морской авиации Балтийского флота в Калининградской области получила отряд вертолетов Ка-29, прошедших капитальный ремонт. Об этом сообщил журналистам начальник пресс-службы ЗВО по Балтфлоту капитан 1 ранга Роман Мартов.



По словам Мартова, в ближайшее время пилоты экипажи вертолетов пройдут переподготовку на базе Центра боевого применения и переучивания летного состава морской авиации ВМФ России в городе Ейске.

Ка-29 - советский корабельный транспортно-боевой вертолет, дальнейшее развитие вертолета Ка-27. Создан для десантирования с кораблей подразделений морской пехоты и их огневой поддержки, транспортировки различных грузов и других задач.

[\(ТК Звезда\)](#)

### **Новый вертолет для санитарной авиации прибыл в Коми**

Новый вертолет Ми-8МТВ прибыл в Коми для нужд санитарной авиации, он будет, в частности, вылетать в отдаленные и труднодоступные северные районы республики, а также при необходимости - на помощь больным в соседних регионах. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе Минздрава республики.

"Приобретение Ми-8 с медицинским модулем и базирование его в городе Ухта позволят значительно сократить время оказания экстренной медицинской помощи в центральных и северных районах республики. Воздушное судно оснащено современным медицинским оборудованием, что позволяет оказывать экстренную помощь уже на месте происшествия, поддерживать жизненные функции организма больного в полете, начать оказывать помощь в рамках "золотого часа" после заболевания или происшествия", - приводит пресс-служба слова министра здравоохранения Коми Дмитрия Березина.

В Коми для нужд санавиации задействовано два вертолета, которые находятся на балансе региональной авиакомпании АО "Комиавиатранс". Как сообщил ТАСС директор авиакомпании Александр Пономарев, вертолет был приобретен "Комиавиатрансом" в лизинг в рамках приоритетного федерального проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ". Новый вертолет заменит один из используемых сейчас. "Это наш первый новый вертолет за последние 24 года. Он уже базируется в Ухте, вылеты к больным еще не совершал, для этого нужно пройти определенные процедуры", - сказал Пономарев.

По информации регионального Минздрава, обслуживать вертолет будут две круглосуточные смены летных экипажей, пилотирование будут осуществлять пилоты "Комиавиатранса", формированием медицинских бригад займется Территориальный центр медицины катастроф Республики Коми. "Вертолеты санавиации Коми смогут оперативно оказать помощь в городах и районах республики, а также, при необходимости, в Кировской и Архангельской областях, в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах", - сообщили в министерстве.

Как пояснил ТАСС главврач регионального Центра медицины катастроф Михаил Сурин, два филиала центра действуют в Ухте и Печоре, полностью охватывая северные и центральные районы Коми. Центр в Сыктывкаре ориентирован на южные районы республики, куда можно добраться автотранспортом.

### *Оснащение вертолета*

На борту вертолета имеется аппарат искусственной вентиляции легких, устройство для снятия ЭКГ и другое съемное медицинское оборудование для оказания первой медицинской помощи. Одновременно воздушное судно может перевозить до четырех лежачих пациентов и восьми сидячих. Вертолет имеет северную комплектацию, дополнительный источник топлива и возможность работы в темное время суток, что значительно расширяет возможности оказания экстренной помощи.

Как подчеркнули в Минздраве, в прошлом году в регионе было выполнено 186 вылетов и эвакуировано 240 больных, за девять месяцев 2017 годы выполнено уже 300 вылетов и эвакуировано 400 человек, в том числе за счет средств федеральной субсидии в размере 152,8 млн рублей (Минздрав не владеет воздушными судами, а закупает услуги у региональной авиакомпании - прим. ТАСС). Увеличилось количество эвакуированных с острым инфарктом миокарда - с 16 до 70 человек, с острым нарушением кровообращения - с 36 до 60 пациентов.

[\(ТАСС\)](#)

### **Техника «Вертолетов России» за 4 месяца спасла более 400 человек в Кировской области**

Медицинские вертолеты разработки и производства предприятий холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) за 4 месяца эвакуировали свыше 400 пациентов в больницы Кирова. Кроме того, АНСАТ, поставленный в рамках федеральной программы развития санитарной авиации, уже налетал более 300 часов – больше, чем было запланировано.





Активное развитие службы санитарной авиации в Кировской области началось в июле 2017 года. В настоящий момент в регионе используются АНСАТ с медицинским модулем, а также вертолет Ми-2. Воздушные суда пополнили парк компании "Вяткаавиа". Машины используются для оперативной доставки больных из отдаленных районов Кировской области до медицинских центров с современным высокотехнологичным оборудованием, а также эвакуации пострадавших в ДТП и в случае чрезвычайных ситуаций.

Начиная с июля, вертолеты совершили 378 вылетов. Во всех случаях санавиация использовалась при транспортировке "тяжелых" пациентов, например, с сердечно-сосудистыми заболеваниями. В Кировской областной клинической больнице по экстренным показаниям проведено более 90 операций на сердце. Эвакуация происходила, в том числе из районов, с которыми нет дорожно-транспортного сообщения.

"Кировская область – наглядный пример реальной потребности регионов в медицинских вертолетах. Необходимость наличия техники, способной не только оперативно доставить пациента до современного медицинского центра, но и поддержать его жизнь в пути – гораздо масштабнее, чем предполагалось. Холдинг продолжит оснащение российских регионов современными медицинскими вертолетами, главная задача которых – спасти человеческие жизни", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Программа санитарной авиации была запущена в 2017 году и на сегодняшний день произведено уже 29 вертолетов. На следующий год запланирован выпуск 31 машины. Только в Кировской области вертолеты выполнили уже около 400 вылетов, в результате чего было эвакуировано 414 человек, в том числе 66 детей", - отметил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Кроме того в рамках программы развития санитарной авиации в Кировской области идет реконструкция и строительство вертолетных площадок для приема медицинской техники. Сегодня вблизи Кировской городской станции скорой медицинской помощи открылась еще одна вертолетная площадка. Кроме того, в 2017 году в Кирове в рамках программы были открыты вертолетные площадки на территории Кировской областной клинической больницы и Центра травматологии, ортопедии и нейрохирургии. Также в 2017 году во всех районах Кировской области были обустроены посадочные вертолетные площадки вблизи медицинских организаций.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Кировская санавиация может получить второй вертолет Ансат**

Кировская область, в рамках федеральной программы по развитию санитарной авиации, активно эксплуатирует вертолёт Ансат для спасения жизней людей из районов области. Как сегодня, 22 ноября, рассказал Дмитрий Сергеев, советник генерального директора АО «Вертолёт России», в регионе налёт этого вертолёта составляет порядка 300 часов. Это превышает те показатели, которые производитель закладывал как плановые, почти в два раза.



К Кировской области в концерне «Вертолёты России» приковано особое внимание, поскольку она входит в число регионов, где используются новые вертолёты Ансат. В 2017 году его впервые вывели на широкий рынок гражданской авиации. Всего за время действия программы Ансат перевёз 414 пациентов из области в Киров.

«В рамках реализации программы было принято решение о докапитализации Государственной транспортной лизинговой компании на выпуск в 2018 году ещё 12 вертолётов Ансат и 19 вертолётов Ми-8. На сегодняшний день все вертолёты запущены в производство. Осуществляется реализация второго этапа проекта развития санитарной авиации. Мы рассматриваем, как один из возможных вариантов, поставку второго вертолёта Ансат в интересах Кировской области. Мы искренне верим, что второй вертолёт Ансат скоро будет радовать своим появлением в небе жителей Кировской области», - сообщил Дмитрий Сергеев во время открытия третьей вертолётной площадки в Кирове.

По его информации, в 2017 году в рамках проекта развития санавиации, общий налёт в 34 регионах России на всех вертолётах составляет более 5000 часов. По воздуху в 2017 году уже перевезено 3300 пострадавших и пациентов.

Ансат – лёгкий многоцелевой вертолёт. Для нужд санитарной авиации его оснащают медицинским модулем, который позволяет медикам оказывать помощь пациентам в воздухе по пути в одну из кировских больниц, а также проводить реанимацию или подготавливать к срочной операции. Как отметили сотрудники Скорой медицинской помощи, транспортировка пациентов по воздуху быстрее в 2,5 раза, чем транспортировка наземным транспортом.

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

### **В Кирове рассматривается постройка новой площадки для санитарной авиации**

Сегодня в Кирове состоялась торжественная церемония открытия вертолетной площадки рядом со станцией скорой помощи. На мероприятии присутствовали губернатор региона Игорь Васильев, министр здравоохранения Андрей Черняев, представители администрации города и правительства области.

Игорь Васильев подчеркнул, что новая постройка соответствует всем государственным требованиям и построена по последнему слову техники. Планируется, что эта площадка станет базовой для всего региона.

Так же губернатор отметил, что Кировская область является одним из лидеров страны по количеству санитарных вылетов и спасенных благодаря этому пациентов. Сейчас все перелеты осуществляются на самолетах Ми-2, а так же на вертолете "Ансат", оснащенном специальным медицинским модулем. Планируется поставка в область еще одного такого же вертолета.

Добавим, что в настоящее время рассматривается вопрос о строительстве еще одной санитарной авиационной площадки - рядом с Северной клинической больницей.

[\(Аргументы и факты - Киров\)](#)



**Авиазаовод "Прогресс" до 2021г будет обеспечивать сервис своих вертолетов для МО РФ за 920 млн руб.**

ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (ААК "Прогресс", Приморский край) обеспечит сервисное обслуживание и ремонт вертолетов собственного производства для нужд министерства обороны РФ до конца 2020 года.

В сообщении авиазавода говорится, что соответствующую сделку стоимостью 919,691 млн рублей (с НДС) совет директоров предприятия одобрил 9 ноября.

Работы будут проводиться в рамках контракта от 6 марта 2017 года, заключенного между АО "Вертолеты России" и ПАО "ААК "Прогресс".

[\(Интерфакс-Россия\)](#)

**Вертолеты Ми-28УБ будут переброшены из Центра боевого применения и переучивания летного состава на авиабазы военных округов до конца года**

Летчики Воздушно-космических сил завершат перебазирование вертолетов Ми-28УБ в авиационные части армейской авиации военных округов до конца года.

Первая партия вертолетов данного типа поступила в Центр боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в середине ноября.

Еще 6 новых учебно-боевых вертолетов будут направлены в авиационные части Южного и Западного военных округов.

Ранее специалисты Воздушно-космических сил провели комплексный прием 8 единиц авиационной техники на заводе-изготовителе в Ростове-на-Дону, в ходе которого представители инженерно-авиационной службы и летный состав выполнили контрольные проверки работы систем и механизмов техники в различных режимах на земле и в воздухе.

У вертолета Ми-28УБ двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора.

Вертолет обладает усиленной бронезащитой, отличается высокой боевой живучестью и оснащен обширным комплексом вооружения.

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

**Экипажи боевых вертолетов ЮВО на Кубани перевыполнили план налета в 2017 учебном году**

Экипажи многоцелевых всепогодных боевых вертолетов Ка-52 «Аллигатор», Ми-28Н «Ночной охотник», Ми-35 и Ми-8 АМТШ «Терминатор» авиационного полка Южного военного округа (ЮВО), базирующегося в Краснодарском крае, перевыполнили годовой план по общему налету на 20%.



В ходе учебно-тренировочных полетов летчики провели в воздухе в общей сложности более 1,5 тыс. часов, при этом средний налет на экипаж составил свыше 60 часов, что превышает годовой план налета.

В течение года с вертолетным полком проведено 30 летно-тактических учений (ЛТУ) с отработкой доставки боеприпасов и различных грузов военного назначения в горные районы, сопровождения колонн, высадки десанта, огневой поддержки мотострелковых подразделений.

Во время учений экипажи вертолетов выполняли боевые пуски управляемых ракет, элементы простого и сложного пилотирования на предельно малых и больших высотах, а также маневрирование в составе звеньев.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)

### **В Военно-воздушную академию поступит 5 новых вертолетов Ансат-У до конца месяца**

Специалисты Военно-воздушной академии приступили к приему 5-ти новых учебных вертолетов Ансат-У на заводе-изготовителе.

В течение ближайших дней представители инженерно-авиационной службы и летный состав проведут комплексный комплекс работ по проверке работоспособности всех систем и механизмов на земле и во время полета.

По итогам приемных работ вертолеты поступят в учебную авиационную базу Военно-воздушной академии, дислоцированную в Саратовской области. Тем самым ГОЗ-2017 на поставку вертолетов данного типа будет выполнен.

В ноябре в учебную авиационную базу Военно-воздушной академии уже поступили 5 вертолетов Ансат-У.

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

### **В Москве открылся юбилейный 10-й Вертолетный форум**

Сегодня, 24 ноября, в Москве в МВЦ «Крокус Экспо» начинает работу юбилейный 10-й Вертолетный форум. В программе форума проводятся пленарное заседание и три круглых стола (секции). Организаторами форума выступают Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) и компания «Русские Выставочные Системы», генеральный спонсор – холдинг «Вертолеты России».



Приветствие участникам и организаторам юбилейного 10-го Вертолетного форума направила заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Ольга Голодец.

Тема форума: «Авиаработы – основа экономики вертолетной отрасли». Ассоциация Вертолетной Индустрии работает над оптимизацией функционирования вертолетного бизнеса в России и тема юбилейного форума выбрана в виду той важной роли, которую играют авиационные работы: они являются одной из основных статей доходов компаний-операторов вертолетной техники, стимулируя таким образом развитие вертолетной индустрии в целом. Однако львиная доля этой деятельности трактуется надзорными и регулирующими органами как правонарушение.

Зарубежный опыт российских вертолетных операторов показал, что бизнес-модели отечественных авиакомпаний ничем не уступают бизнес-моделям европейских и американских. К тому же, наши вертолетчики обладают целым рядом профессиональных конкурентных преимуществ, включая умение работать и обслуживать технику в экстремальных погодных и эксплуатационных условиях. Но схожие задачи и сопоставимые объемы работ дают очень непохожий результат с точки зрения экономики бизнеса в России и у зарубежных коллег.

Успешный авиабизнес – это модернизация и обновление парка, рост налета, географическое и операционное расширение деятельности в условиях конкурентной среды и, в конечном итоге, создание новых рабочих мест. В условиях нормативных противоречий и ограничений авиакомпании не могут расти и обновляться, а сам рынок авиационных работ упрощается и приходит в упадок. Одна



из важных задач форума – сформулировать и донести до регуляторов консолидированную позицию участников рынка о важности ликвидации подобных нормативных нестыковок.

На пленарном заседании юбилейного форума выступили: заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой, заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации Андрей Шнырев, заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин, председатель Правления АВИ Михаил Казачков, генеральный директор авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов, директор Института воздушного и космического права «Аэрохелп» Олег Аксаментов и руководитель Департамента анализа, стратегических сделок и рынков капитала холдинга «Вертолеты России» Рамиль Ахмадеев.

Также на юбилейном форуме выступил советник президента ОАК по науке и технологиям, заместитель Председателя «СоюзМаш России» и член Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности Борис Алёшин.

Модератор пленарного заседания – руководитель рабочей группы АВИ и директор по развитию компании «РУССКИЙ ДОМ АВИАЦИИ» Илья Жуков.

Ярким событием в рамках пленарного заседания стала презентация проекта нового легкого многоцелевого вертолета (ЛМВ) VRT-500 разработки конструкторского бюро «BP-Технологии» холдинга «Вертолеты России». Ее проведет директор программы ЛМВ Михаил Иванов. VRT-500 это легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. В нише машин такого класса на сегодняшний день российская техника не представлена. Сертификация вертолета запланирована на 2021 год.

Помимо этого, в рамках юбилейного форума, представлена Единая Информационная Система Санитарной Авиации ([www.sanavia.info](http://www.sanavia.info)), разработанная специалистами АВИ в поддержку приоритетного проекта развития экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах. Система позволяет в доступной форме получить информацию о базировании санитарных вертолетов, их количестве, радиусе применения и показателях работы.

Круглые столы 10-го Вертолетного форума посвящены важным отраслевым темам. Так, цель круглого стола «Состояние и проблемы развития стратегии послепродажного обслуживания российских вертолетов» – организация эффективной и простой коммуникации между провайдерами и заказчиками сервисных услуг, которая будет способствовать построению современной системы ППО вертолетов российского производства. Сервисное обслуживание вертолетов непосредственно связано с качеством и объемом выполнения авиаработ.

Важную тему развития санитарной авиации в России поднимают на круглом столе с темой «Практические аспекты взаимодействия авиационных и медицинских организаций». Цель круглого стола – обсудить и проанализировать опыт совместной работы авиационных компаний и медицинских учреждений по реализации проекта развития санитарной авиации в России. В этом году



согласно федеральной программе 34 российским регионам из бюджета выделены 3,3 млрд рублей на развитие санитарной авиации – аналогичные объемы финансирования запланированы ежегодно вплоть до 2020 года. Для наиболее эффективного использования выделенных средств требуется максимальная координация между всеми вовлеченными участниками – этой цели прекрасно служит формат Вертолетного форума.

Круглый стол «Регулирование авиационных работ» имеет высочайшую актуальность. Цель мероприятия – собрать, обобщить и проанализировать существующие концепции развития авиационного законодательства в части, касающейся вертолетного бизнеса. Это позволяет начать работу по формированию прозрачного и эффективного правового поля, которое учитывает интересы и специфику работы компаний-операторов вертолетной техники. От уровня правового регулирования напрямую зависит объем выполняемых авиарбот и, как следствие, экономическое развитие отрасли. Также на круглом столе обсудят предлагаемые изменения в новой методике оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний, которая в текущем виде может негативно отразиться на компаниях вертолетного сегмента.

Компетенция и профессионализм участников Вертолетного форума позволяют решать самые критичные отраслевые вопросы. К участию на юбилейном мероприятии зарегистрировано свыше 550 человек, основную долю которых составляют руководители компаний, специалисты и эксперты, представители министерств и ведомств.

[\(АВИ\)](#)

### **Глава «ЮТэйр» призвал демонополизировать рынок обслуживания вертолетов**

Гендиректор группы "ЮТэйр" (в группу входит оператор "ЮТэйр — Вертолетные услуги") **Андрей Мартиросов** призвал холдинг "Вертолеты России" демонополизировать рынок ремонта и обслуживания вертолетов в РФ.

"Все успешные производители демонополизируют все, что только можно, кроме производства вертолета. Это и обучение, и техобслуживание, все дополнительное оборудование, все, что только можно отдать в рыночное поле", — отметил он на Вертолетном форуме. Таким образом, по его мнению, производитель может снизить себестоимость и повысить привлекательность своего продукта, стимулируя продажи.

"Но почему-то наш производитель перешел к опасной формуле, как они сейчас говорят: к торговле жизненным циклом. Это мы покупаем жизненный цикл — а вам не надо торговать жизненным циклом, иначе вы угробите вертолет", — продолжил Мартиросов.

"С этим необходимо решительным образом бороться, а тенденции крайне тревожные: наш производитель вместо того, чтобы демонополизировать сервисы, пытается их монополизировать, сейчас вступил во владение ремонтными заводами, создает монопольные структуры, которые увеличивают цены. Из-за этого наш производитель тратит гигантские силы и ресурсы на обслуживание, в том числе управленческое, сервисов с низкой маржинальностью — естественно, у него внимания не хватит на свой основной бизнес — производство вертолетов", — отметил он.

По мнению Мартиросова, производителю нужно не заниматься созданием сервисной сети, а "самому заняться удешевлением продукта".



При этом объем вертолетных услуг в России падает, отметил он. "У нефтяников объем работ увеличился, месторождения все больше отдаляются от инфраструктуры, а летаем мы все меньше и меньше" — сказал Мартиросов. По его словам, главные причины этого — экономические. "За пять лет стоимость нового вертолета выросла на 50%, стоимость ремонта двигателя ТВ3-117 выросла в два раза, цена летного часа на Ми-8 для заказчиков увеличилась на 28%. Это говорит о том, что рынок не проявляет эластичности, мы не можем транслировать рынку все увеличение нашей себестоимости", — подытожил он.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **Utair регистрирует компанию сверхлегкой авиации в случае принятия соответствующего закона**

Авиакомпания Utair намерена зарегистрировать компанию сверхлёгкой авиации в случае принятия закона о допуске такой техники к коммерческим полетам, сообщил гендиректор Utair Андрей Мартиросов.

«Активно ходят слухи, законопроекты рассылаются, чтобы допустить сверхлегкую авиацию к выполнению коммерческих полётов», - сказал Мартиросов на X Вертолётном форуме в Москве. «Коллеги (из компаний сверхлегкой авиации) если вы думаете, что этот путь будет устан для вас



розами, то вы ошибаетесь. Мы тоже регистрируем компанию со сверхлегкой авиацией, купим такие устройства с мотором от бензопилы, и всех вас высадим из рынка», - добавил глава Utair.

По его словам, компания не намерена допускать различия в себестоимости полетов для коммерческих операторов и компаний с «мотором на метле».

Сверхлегкой авиацией в соответствии с федеральными авиационными правилами считаются воздушные суда с взлетной массой не более 495 кг, а минимальная скорость полета должна быть не выше 65 км/ч.

В настоящее время законодательством запрещается использование авиации общего назначения в коммерческих целях.

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

### **В «ЮТэйр — Вертолетные услуги» приступят к эксплуатации Ми-171А2 с начала 2018 года**

Компания "ЮТэйр — Вертолетные услуги" планирует получить два средних многоцелевых вертолета Ми-171А2 в I квартале 2018 г. В этот же период она приступит к опытной эксплуатации машин. Об этом АТО.ru рассказал генеральный директор "ЮТэйр — Вертолетные услуги" Андрей Ильменский в кулуарах Вертолетного форума-2017.

"Мы совместно с "Вертолетами России" подготовили программу обучения летного персонала и технических специалистов, которая была одобрена авиационными властями. План по обучению и подготовке у нас полностью реализован", — рассказал топ-менеджер. Первая группа пилотов и технического состава компании уже прошла подготовку на этот тип на базе "Вертолетов России" в октябре.

Первое впечатление компании "ЮТэйр — Вертолетные услуги" от Ми-171А2 положительное. "Пока то, что мы видели, на уровне лучших западных образцов или превосходит их. Но, конечно, надо смотреть ВС в реальной эксплуатации", — пояснил Ильменский. Воздушные суда в первую очередь будут задействованы для перевозки пассажиров в РФ (в каких именно регионах, не уточняется).

В "ЮТэйр" заключили соглашение с "Вертолетами России" об опытной эксплуатации двух Ми-171А2 в рамках авиасалона МАКС-2017. Речь идет о совместном выводе и продвижении нового вертолета, сертифицированного в августе 2017 г., на российский рынок. Изначально предполагалось, что компания получит ВС в ноябре. Ильменский объяснил перенос сроков тем, что эксплуатация нового типа всегда сопряжена с некоторыми трудностями: "Производство любого ВС — это комплексный процесс, и ежемесячное планирование — это очень непросто".

Серийная сборка Ми-171А2 началась летом этого года. Выводить вертолет на рынок будет помогать и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Кроме того, "Вертолеты России" уже работают над версией Ми-171А2 для шельфовых операций. На прошедшем недавно авиасалоне в Дубае "Вертолеты России" подписали первый экспортный контракт на поставку этого ВС.

[\(АТО.ru\)](#)



## Регионы России получили четыре вертолета Ми-8

Четыре вертолета семейства Ми-8 были переданы эксплуатантам в российских регионах. Машины получили в Республике Коми, Ненецком автономном округе (НАО) и Псковской области, а также в Амурской авиабазе.

По одному новому Ми-8МТВ-1 с медицинским модулем для Коми и НАО в рамках программы развития санавиации поставила Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), сообщили в "Вертолетах России". В ближайшее время оба ВС введут в эксплуатацию.

Вертолет для Республики Коми вписан в сертификат эксплуатанта оператора "Комиавиатранс", пишет Агентство экономической информации. Генеральный директор авиакомпании Александр Пономарев подчеркнул, что это первый новый вертолет в парке авиаперевозчика за 24 года. ВС будет базироваться в аэропорту Ухты и выполнять полеты в интересах территориального центра медицины катастроф республики. Как рассказали АТО.ru в ГТЛК, в следующем году, возможно, для Коми будет поставлена еще одна машина.

Новые вертолеты в рамках программы развития санавиации предоставляет ГТЛК. До конца года она планирует передать эксплуатантам еще шесть вертолетов Ми-8 (ВС находятся на этапе технической приемки).

Еще две машины — для Амурской авиабазы и Псковской области — были переданы не в рамках контракта с ГТЛК. Что касается Псковской области, то в правительстве региона сообщили, что машину Ми-8 для санитарной авиации передала компания "РВС-Холдинг" согласно госконтракту на обеспечение полетов. Представители "РВС-Холдинга" на запрос АТО.ru не ответили. Отметим, что это второй медицинский вертолет, поставленный области.

Первой такой машиной стал "Ансат", эксплуатантом которого выступают "Русские вертолетные системы" (поставлен по линии ГТЛК). Главврач главного медицинского центра области Анатолий Волков рассказал, что до поступления в Псковскую область Ми-8 неблагоприятные метеоусловия ограничивали возможность осуществления безопасной и экстренной транспортировки пациентов.

В правительстве Амурской области рассказали, что Ми-8Т получен в лизинг за бюджетные средства и поступил с Омского завода гражданской авиации. Машина будет эксплуатироваться для пожаротушения и оказания оперативной помощи населению. Помимо этого вертолет задействуют для перевозки пассажиров, аварийно-спасательных и других работ. Ожидается, что свой первый рейс в составе Амурской авиабазы Ми-8 совершит в ближайшее время. По данным из открытых источников, речь идет о ВС с бортовым номером RA-24733, ранее принадлежавшем обанкротившейся авиакомпании "Томск Авиа".

По словам начальника Амурской авиабазы Евгения Кутукова, с учетом полученного воздушного судна предприятие располагает 11 самолетами Ан-2 и ТВС-2МС, а также шестью вертолетами Ми-8Т. По



данным Росавиации, в сертификате эксплуатанта на выполнение авиаработ предприятия числится пять Ан-2, два ТВС-2МС и два Ми-8Т. Последний вертолет приобретался регионом в 2010 г.

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

### **От автожира до «Аллигатора»: как создавались непревзойденные вертолеты Камова**

Двадцать четвертого ноября 1973 года не стало легендарного создателя вертолетов Ка Николая Ильича Камова. О жизненном пути знаменитого конструктора и о том, почему никто в мире так и не сумел создать аналога его машинам, сайту телеканала «Звезда» рассказывает летчик Дмитрий Дрозденко.

Это было время первооткрывателей, смелых и дерзких людей, которые стремились к неизведанному. Их лозунгом было «быстрее, выше, сильнее». Они не создавали бренды, они создавали новую технику, а вместе с ней – историю человеческой цивилизации. Одним из этих людей был сибиряк Николай Камов.

#### ***Ни славы, ни покровителей***

Больше всего Николая Камова интересовали вертолеты, они были смыслом его жизни. Собственно, говорят, что слово «вертолет» – это тоже его изобретение. Впервые оно прозвучало из его уст в 1929 году. До того винтокрылые машины у нас именовались геликоптерами.

Николай Камов заболел вертолетами не сразу. Вначале он прошел, а точнее «пролетел» сложный путь от молодого человека, делающего успехи в математике, до руководителя конструкторской бригады концессионного завода «Юнкерс» в Советской России. Посередине этого пути была учеба в Томском технологическом институте. Как и многих его сверстников, молодого Николая интересовала авиация, и именно в институте он нашел своих первых учителей и единомышленников.

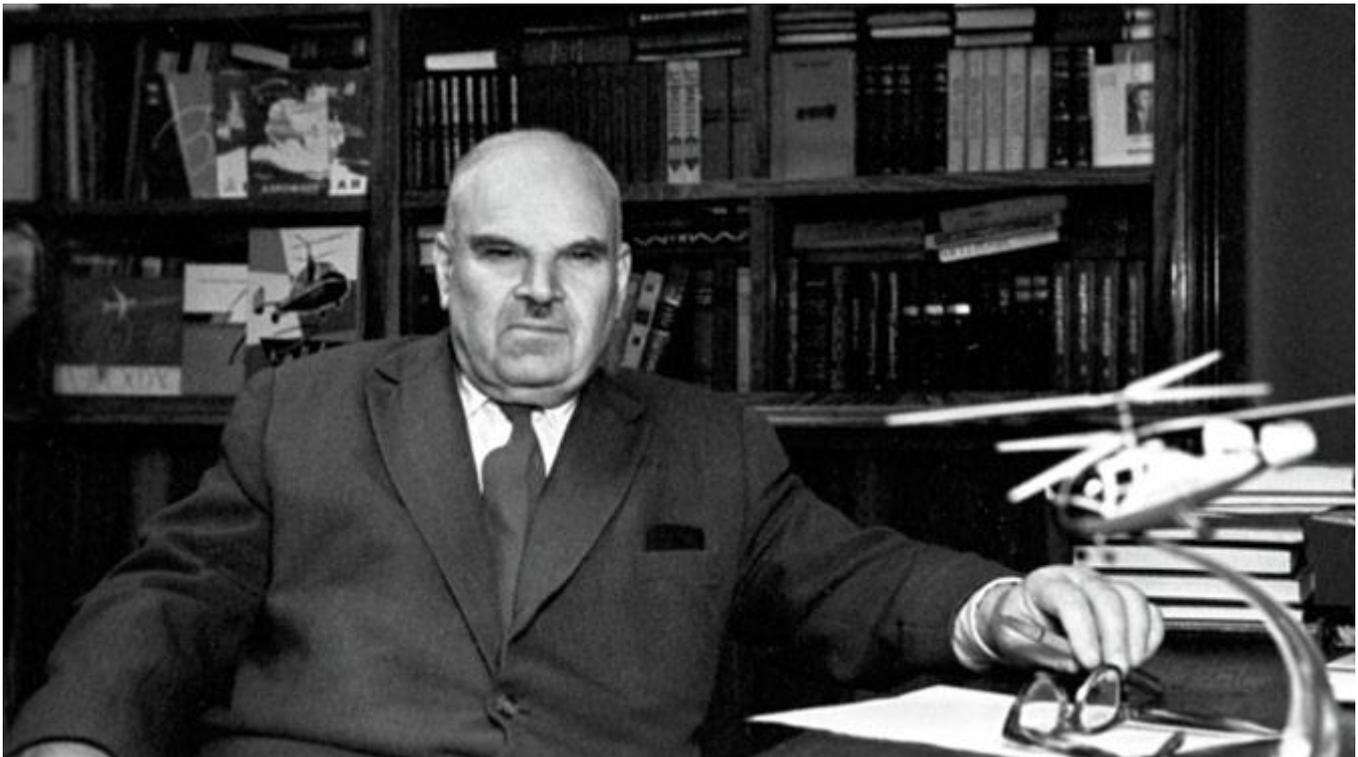
Во время работы на заводе «Юнкерс» внимание Николая Камова привлек необычный летательный аппарат. Автожир С-4, разработанный испанским инженером Хуаном де ла Сиервой, был совсем не похож на самолет. Камов увидел скрытые возможности этого аппарата и увлеченно приступил к проектированию принципиально новой для того времени отечественной машины.

В 1929 году в воздух поднимается первый советский автожир, или, как сейчас любят говорить, гирокоптер КАСКР-1, созданный Камовым и Николаем Скржинским. В протоколе технической комиссии было записано: «Комиссия всячески поддерживает начинание инженеров Камова и Скржинского в деле развития нового способа летания, могущего принести реальную пользу для воздушного флота СССР». Вскоре КАСКР-1 получил одобрение и высших руководителей страны.

#### ***Миль «под крылом» Камова***

Николай Ильич был принят на работу в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), где он возглавил работу над созданием автожира, который мог бы быть запущен в серийное производство. В 1934 году под его руководством был построен двухместный автожир А-7.

Техника была абсолютно новой, и потому ее обкатывали до начала Великой Отечественной войны. За это время автожир доказал свою эффективность, сравнимую с самолетами, а по полету на малых скоростях превзошел их. Но время винтокрылых машин еще не наступило, хотя первые лучи уже засверкали над горизонтом.



В 1939 году в СССР вышло постановление о строительстве первого завода по выпуску винтокрылой авиатехники. Директором и главным конструктором был назначен Камов, а его заместителем – Михаил Миль.

Спустя непродолжительное время Камов и Миль станут руководителями двух главных вертолетных конструкторских бюро молодой Советской страны. В соперничестве этих двух ярких звезд будет рождаться новая вертолетная техника.

### ***Через тернии к звездам***

Время тогда, конечно, было не только великое, но и очень непростое. После войны Николай Камов взялся за создание вертолетов морской авиации – задачу нетривиальную и сложную. По этому поводу у Камова имелась грандиозная идея, ставшая впоследствии оригинальным признаком работ его школы проектирования. Он реализовал соосную схему расположения несущих винтов. Забегая вперед, скажу: Николай Ильич – единственный в мире, кто реализовал эту компоновку в серийных машинах. И не потому, что другие не пробовали. Пробовали. Но не смогли.



Ну а Камов смог. Мелкие, по сути, «летающие кресла» вертолеты Ка-8, Ка-10 и похожий на гантелю вертолет Ка-15 были ноу-хау вертолетной индустрии того периода. Их наследник Ка-25 стал еще одним техническим прорывом Николая Ильича. Аварийный неоднозначный вертолет, но он эксплуатировался на советском флоте широко и долго. Ка-26 – не имеющий аналогов гражданский вертолет-трансформер. Прекрасная линейка.

Двадцать чет вертого ноября 1973 года Николая Камова не стало. Через месяц, 23 декабря, летчик-испытатель Евгений Ларюшин поднимает в воздух опытный вертолет под шифром «252» – последнюю большую работу Николая Ильича. Под именем Ка-27 эта машина станет стандартом для корабельной авиации ВМФ СССР. На базе Ка-27 будут созданы транспортно-боевой Ка-29ТБ, гражданский Ка-32 и вертолет радиолокационного дозора Ка-31. Эта машина эффективно работает и сейчас.

### ***Технологии. Ложка дегтя***

Соосное расположение несущих винтов несет в себе множество преимуществ и одновременно с этим множество проблем.

Начнем с ложки дегтя. Главной проблемой такой конструкции является ее техническая сложность. Сложный главный редуктор с двумя проходящими друг сквозь друга главными валами. Вращающиеся в разном направлении несущие винты (НВ), очень сложная колонка НВ и совсем непростое обслуживание такой техники. Проблемой, которая наряду со сложностью конструкции ограничила развитие соосной схемы в мире, был перехлест лопастей, который возникал на критических режимах полета. В КБ Камова эти проблемы постепенно были решены.

Технологичность конструкции повысилась, а надежность и маневренность выросли. Апогеем развития соосной компоновки в XX веке стал Ка-27.

### ***Технологии. Бочка меда***

Не заметить сладкую бочку очень сложно. Ее размеры стали заметны с появлением знаменитой «Черной акулы» и не менее знаменитого «Аллигатора». Невероятно маневренные и быстрые машины просто поражают своим хищным и совершенным обликом. Они вытворяют в небе такое, на что не способно большинство винтокрылых машин. Так как это у них получается?

Соосные винты вращаются в противоположные стороны и тем самым компенсируют реактивные моменты друг друга. Результатом является почти 20%-ная экономия мощности. Ометаемая площадь винтов складывается, и в результате мы имеем меньшую длину лопастей, а отсутствие хвостовой балки с рулевым винтом делает конструкцию винтокрылой машины очень компактной, а это важный фактор для корабельного базирования.

Нет реактивного момента – нет рулевого винта. Это очень важно для управления вертолетом. Законы старика Ньютона никто не отменял. Применительно к вертолетам классической, одновинтовой схемы это означает, что если несущий винт крутится в одну сторону, то сам вертолет, который фактически висит на своих лопастях, будет крутиться в обратную сторону... если не будет рулевого винта. Но на



режиме висения он отнимает до 20% мощности машины. Наличие двух мощных и перпендикулярных гироскопов – несущего и рулевого винта – создает множество различных сил, влияющих на управление машиной. То есть если мы хотим «приподнять» вертолет повыше, необходимо дать больше мощности на несущий винт. В результате увеличивается реактивный момент (снова вспоминаем старика Ньютона), и, чтобы машину не закрутило, надо дать большую мощность на рулевой винт. Реактивный момент нужно компенсировать ножками, то есть педалями.

### ***Полетаем?***

Взлет на нашем, российском одновинтовом вертолете выглядит примерно так:

1. Для отрыва вертолета увеличиваем мощность, поднимая рычаг «шаг – газ» вверх. Машина начинает подниматься. 2. Компенсируем возникающий от увеличения мощности на НВ реактивный момент с помощью увеличения мощности на рулевом винте. Для этого двигаем правую педаль вперед. 3. Компенсируем возникающие в результате предыдущих действий моменты сил, отклоняя с помощью ручки управления несущий винт на себя и вправо. 4. Все это делаем одновременно и координировано. Упс.

На зарубежных вертолетах схема действий зеркальная: несущий винт вращается в другую сторону. Шанс, что не подготовленный на обоих типах летчик сможет нормально полететь, меньше, чем впервые сесть за руль праворульной машины и поехать по шоссе в Британии.

Взлетаем на Камовской машине:

1. Для отрыва вертолета увеличиваем мощность, поднимая рычаг «шаг – газ» вверх. Машина начинает подниматься. 2. Все.

### ***Маневрируем. Режим висения – поворот***

Одновинтовой вертолет 1. Для поворота направо на режиме висения необходимо «дать» правую педаль. Это увеличивает мощность на рулевом винте и снижает мощность на несущем. 2. Для компенсации потери мощности, чтобы вертолет не начал снижаться, необходимо поднять рычаг «шаг – газ». 3. Повторяем пункты 2, 3, 4 из предыдущего абзаца. При повороте налево все то же самое, только действия будут зеркальными.

### ***Соосный вертолет***

1. Для поворота направо на режиме висения необходимо «дать» правую педаль. Это увеличивает мощность на одном несущем винте и уменьшает ее на другом. Никаких дополнительных сил не возникает. Вертолет стабилен. 2. Все.

При повороте налево – никаких изменений.

И третье – боковой ветер на вертолет сосной схемы оказывает гораздо меньшее влияние.



Согласитесь, что такой конструктивный потенциал вертолета просто бесценен при посадке на прыгающую и наклоняющуюся палубу корабля, ведь волны никто не отменял, а сильный ветер в океане очень часто присутствует.

### **Камовская «Пчелка»**

У каждого человека свое мнение и своя история. Лично я считаю, что очень интересной машиной был Ка-26. Небольшая «Пчелка», которую легко можно было преобразовать из транспортного варианта в пассажирский, а потом в медицинский или специальный. Американцы называли Ка-26 «Хулиган». Может, за потрясающую маневренность на висении? Да на Ка-26 не было автоматики, и, поднимая рычаг шага винта, необходимо было подкручивать рукоятку коррекции газа для поддержания оборотов, но это все издержки. Кстати, Ка-26 был первым в мире вертолетом с модульной конструкцией и стеклопластиковыми лопастями.

Эта неприхотливая машина получила новую жизнь под именем Ка-226. Что изменилось? Да ничего. Заменяли поршневые двигатели на турбовальные, использовали технологии XXI века... Все. Компоновка и даже внешний облик вертолета практически не поменялись. «Пчелка» она и есть «Пчелка». Трудолюбивая.

### **Эпилог**

Сорок четыре года назад не стало великого человека, инженера, конструктора. Человека, который продвигал развитие нашей цивилизации, но у меня есть вопрос: насколько мы сейчас соответствуем тому поколению? Насколько мы готовы биться за свои идеалы и создавать новое?

Вертолетная индустрия – одна из немногих отраслей нашей промышленности, в которой мы не потеряли компетенций после развала СССР. Очень хорошо, что Ми-28Н «Ночной охотник» и Ка-52 «Аллигатор» приняли на вооружение. Хорошо, что начинающие летчики учатся на новых вертолетах «Ансат» и Ка-226. Хорошо, что инженерные и рабочие специальности приобретают популярность среди молодежи. Хорошо, что у нас не только в Москве, но и в регионах появилась современная спасательная и санитарная авиация на наших вертолетах.

Мы, наконец, начали движение вперед. От потребления к созиданию. Не очень уверенно, но начали. И я считаю, что теперь у нашей страны есть будущее.

[\(ТК Звезда\)](#)

### **Казанские вертолеты отправлены для работы в санавиациях Коми и Ненецкого АО**

Очередная партия медицинских вертолетов Ми-8МТВ-1, производства Казанского вертолетного завода, передана для эксплуатироваться в республике Коми и Ненецком автономном округе.



Для оказания медицинской и экстренной помощи россиянам, проживающим в труднодоступных районах страны, и был создан приоритетный проект, для реализации которого холдинг "Вертолеты России" обязался поставить 23 вертолета Ми-8 и 6 вертолетов "Ансат".

В ближайшее время еще два вертолета отправятся в места дислокации, где будут выполнять задачи по назначению.

До конца 2017 года осталось передать 6 вертолетов Ми-8, которые находятся на этапе технической приемки.

### **СПРАВКА "КП"**

Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8МТВ-1 имеют уникальные летно-технические и эксплуатационные характеристики, они могут быть использованы практически во всех климатических условиях. Конструкция и оборудование вертолета Ми-8МТВ-1 позволяет эксплуатировать его при автономном базировании на необорудованных площадках.

[\(Комсомольская правда в Казани\)](#)

### **Новейшие Ми-8 снабдят отечественными навигаторами**

В рамках программы импортозамещения в РФ разработан вертолетный навигационный комплекс нового поколения, который будет установлен на новейшие российские Ми-8 АМТШ «Терминатор», сообщили «Известиям» в Ульяновском конструкторском бюро приборостроения.

Блок формирования навигационной информации (БФНИ-1) будет выводить на один экран для пилота навигационную и метеорологическую информацию, а также другие сведения о воздушной обстановке. Эксперты уже отметили, что новый прибор эффективнее и дешевле западных аналогов, которые устанавливали на Ми-8. Ожидается, что комплекс повысит боеспособность и эффективность вертолетов армейской авиации, а также облегчит работу пилотов на малых высотах и в условиях плохой видимости.

Приемник прибора будет принимать спутниковые сигналы систем GPS, ГЛОНАСС и GALILEO. Пилоты смогут видеть на одном экране не только метеорологическую и навигационную информацию, но и топографию рельефа местности, над которой пролетает вертолет. Важной особенностью БФНИ-1 является более высокое разрешение, чем у импортного генератора карт.

[\(Известия\)](#)

### **«Золотой час» для спасения жизни помогает сохранить санитарная авиация в Приморье**

Вот уже два года санитарная авиация помогает тяжелобольным приморцам получить своевременную и качественную медицинскую помощь. Неважно, в каком населенном пункте края живет гражданин и есть ли там специалисты и медицинское оборудование - вертолеты санитарной авиации оперативно доставят больного туда, где ему окажут всю необходимую медицинскую помощь. С начала 2017 года



работники санитарной авиации сделали более 180 вылетов, в ходе которых эвакуировали 187 человек.

Санитарная авиация позволяет сократить время пребывания пациента в пути и тем самым соблюсти правило "золотого часа", когда оказанная медицинская помощь имеет максимальный положительный эффект.

### ***"Северный" и "южный" на связи. Но так было не всегда***

Еще несколько лет назад для перевозки больных в Приморье использовались арендованные вертолеты. Это требовало больших средств на оплату летных часов, а также затрудняло скорость реакции на чрезвычайную ситуацию. По воспоминаниям врачей Территориального центра медицины катастроф в Приморье, на согласование борта могло уходить до шести часов. Это вынужденное промедление могло стоить пациенту жизни.

Расходы и время реагирования удалось существенно сократить, когда на помощь медикам стала приходить собственная авиация. Она представлена в Приморье двумя санитарными вертолетами марки Eurocopter AS-350B3e, приобретенными в рамках государственной программы "Развитие транспортного комплекса Приморского края" на 2013-2020 гг.

Специалисты называют их "южным" и "северным" бортами. "Южный" отправляется на задания из аэропорта "Озерные ключи", "северный" базируется в аэропорту поселка Кавалерово и обслуживает самые удаленные муниципальные образования Приморья. Благодаря дислокации вертолетов по двум направлениям транспортировка больных из отдаленных районов края, на которую раньше уходил целый световой день, сейчас занимает порядка двух часов. Например, сложного больного из Пластуна вертолет может оперативно доставить в больницы Дальнегорска, Кавалерово или Дальнереченска.

Вертолеты способны подниматься на высоту до 7 тысяч метров, развивать скорость свыше 240 километров в час, без дозаправки пролететь с одного конца края в другой. Одно из главных преимуществ вертолетов - "лыжные" шасси, позволяющие сесть практически на любую площадку.

По данным статистики, в настоящее время количество летных часов у приморской санавиации составляет порядка 600 в год. А раньше летали не более 60 часов. Врачам медицины катастроф приходилось приспосабливаться к условиям и забирать на вертолете сразу нескольких больных из расположенных рядом населенных пунктов. Один-два дня больных консультировали, стабилизировали их состояние в лечебном учреждении, а уже потом отвозили для дальнейшего лечения. Сейчас два пациента в вертолете - редкость, это возможно в случае транспортировки взрослого и ребенка. Современные вертолеты приспособлены под одного пациента, а частота вылетов составляет 3-4 раза в неделю.

Если в 2016 году санитарная авиация осуществила 110 вылетов, то в 2017 году их число увеличилось в полтора раза. При этом число эвакуированных граждан по сравнению с прошлым годом возросло на 70 человек. Лидерами по количеству доставленных пациентов в 2017 году стали Приморская краевая



клиническая больница №1, Дальневосточный окружной медицинский центр Федерального медико-биологического агентства, "тысячекоечная" больница, Краевая клиническая больница №2, Краевая детская клиническая больница №1. Периодически "винтокрылые скорые" доставляли своих пациентов в Перинатальный центр Приморья.

Сотрудники Центра медицины катастроф говорят, что готовы вылететь к пациенту при первой необходимости. Время реагирования и готовности вертолета в Приморье, как по всей стране, составляет 40-60 минут. После чего все зависит от погодных условий, природной доступности и места расположения населенного пункта.

"Мы никогда не отказываемся транспортировать больного, если это необходимо для его лечения. Для нас совершенно не важно, в какой точке края пациент находится и каков его социальный статус. Мы решаем вопрос "ехать или не ехать", руководствуясь исключительно состоянием больного", - отмечают специалисты центра.

Немаловажным моментом, положительно сказавшимся на работе медиков, стало освобождение их от необходимости решать финансовые вопросы. Сегодня центр медицины катастроф занимается исключительно оказанием медицинской помощи. Задача медиков - заказать борт и эффективно доставить больного к месту дальнейшего лечения. Финансовые вопросы решают компания "Пластун-Авиа" и специалисты, которые разбираются в тонкостях этого дела.

### ***Санавиация помогает улучшить демографию***

Развитие санитарной авиации было объявлено в качестве одного из важных элементов по улучшению работы здравоохранения в Послании Президента РФ в декабре 2016 года. По словам Владимира Путина, с учетом географии огромных, порой труднодоступных территорий, России нужна хорошо оснащенная служба санитарной авиации.

В 2017 году программа развития санавиации охватила 34 региона страны, в том числе Сибирь и Дальний Восток. Единого подхода к организации санитарной авиации в России нет. Каждый регион реализует это направление согласно своим возможностям и специфике. В Москве, к примеру, у врачей есть возможность посадки вертолета у НИИ Склифосовского, на МКАДЕ и у выходов метро. Это играет роль при возникновении чрезвычайных и нестандартных ситуаций. Соседний с Приморьем Хабаровский край также участвует в программе, где в рамках реализации приоритетного проекта вылеты вертолетов для госпитализации пациентов по экстренным показаниям на 90% финансируются из федерального бюджета. Там работает дежурный вертолет, который стремится сразу вывести больного на лечение в краевой центр.

При том, что Приморье по развитию санавиации выглядит лидером на фоне многих других регионов, проект есть куда развивать. Увеличить эффективность санитарной авиации в Приморском крае можно, создав вертолетные площадки вблизи медицинских учреждений.

Кроме того, главный врач Территориального центра медицины катастроф в Приморье Александр Партин уверен, что подходить к созданию вертолетных площадок в муниципалитетах нужно с точки



зрения их значимости для различных целей и необходимости использования разнонаправленными структурами. Доступные вертолетные площадки на территории муниципального образования - это и гостевая площадка, и площадка для чрезвычайных ситуаций и доставки экстренных грузов, и площадка для санитарной авиации и транспортировки больных.

Использование санитарной авиации способствует улучшению демографической ситуации в крае.

Одной из приоритетных стратегических национальных задач является снижение материнской и младенческой смертности на территории Российской Федерации. В крае кардинальный сдвиг в решении этой задачи произошел после ввода в эксплуатацию Приморского краевого перинатального центра 1 сентября 2014 года. Только за 2017 год в стенах учреждения появилось на свет 2350 новорожденных, из них 330 - с экстремально низкой и очень низкой массой тела.

Не всегда появление ребенка на свет происходит без риска для жизни матери и новорожденного. По словам Татьяны Курлеевой, главного врача Приморского краевого перинатального центра, когда мама и малыш доставляются в медицинское учреждение в кратчайшее время, это дает большие положительные результаты для оказания помощи пациентам.

Благодаря работе перинатального центра и санитарной авиации за три года в Приморском крае достигнуто значительное снижение младенческой смертности. За последние десять месяцев 2017 года - в 2,2 раза.

Так что еще одна важная перспектива для развития улучшения качества медицинской помощи - строительство вертолетной площадки на базе перинатального центра Приморья.

[\(Администрация Приморского края\)](#)

## **Новости вертолетной индустрии в мире**

### **Пилот «Казавиаспаса» и санавиация спасли новорожденного в ВКО**

Пилот АО «Казавиаспас» Булат Доскенов и медицинский персонал санавиации спасли недоношенного ребенка, который родился в отдаленном селе Восточно-Казахстанской области, сообщили в пресс-службе департамента по ЧС.

«17 ноября в селе Акжар, расположенном на расстоянии более 400 километров от областного центра, ребенок появился на свет на седьмом месяце беременности. Чтобы первые дни малыша протекали безопасно, его нужно было срочно доставить в медицинское учреждение в областном центре», — сообщили в ДЧС.

По информации пресс-службы, изначально на место происшествия вылетели врачи Восточно-Казахстанского филиала Республиканского Центра санитарной авиации на самолете АН-2, но так как погодные условия в этот день были сложными — сильный ветер, плохая видимость, туман — приземлиться экипажу не удалось.

На следующий день Булат Доскенов, командир воздушного судна АО «Казавиаспас» КЧС МВД РК принял решение вылетать, несмотря на короткое время светового дня и непогоду. Экипаж в составе двух врачей санавиации, инженера и командира судна АО «Казавиаспас» вылетел в село Акжар на вертолете Eurocopter EC 145, оснащенный необходимым оборудованием для оказания неотложной медпомощи.

«Приземляться пришлось в сумерках. Ребенка оперативно доставили в Усть-Каменогорск, где ему была оказана квалифицированная медпомощь, и в данный момент он находится под наблюдением врачей», — добавили в ДЧС.

Отмечается, что санавиация и пилоты АО «Казавиаспас» не в первый раз спасают жизни людям. За год проводят не менее 40 выездных операций. Экипажу приходилось срочно летать в отдаленные и труднодоступные места области. Больных со сложными черепно-мозговыми травмами, переломами позвоночника и другими тяжелыми осложнениями оперативно транспортировали в медучреждения региона.

[\(Sputnik Казахстан\)](#)

#### **ВВС Израиля проявили интерес к вертолету CH-53K**

Для перспективного вертолета Корпуса морской пехоты США найден потенциальный зарубежный заказчик. Как сообщил портал [defencetalk.com](#), компания Lockheed Martin провела первую демонстрацию вертолета CH-53K для вооруженных сил Израиля.





Вертолет CH-53K King Stallion является продолжением линейки CH-53, которая выпускается с 1964 года. Новая модификация является крупнейшей в семействе "Жеребцов" (от англ. stallion - жеребец), на сегодняшний день уже собрано четыре предсерийных прототипа CH-53K, которые прошли серию испытаний и переданы Корпусу морской пехоты США.

ВВС Израиля уже неоднократно проявляли интерес к новой модели в линейке тяжелых вертолетов CH-53 и даже отменили запланированную покупку конвертопланов Bell Boeing V-22 Osprey. Бригадный генерал Армии обороны Израиля Нир Нин-Нун совершил 90-минутный полет на новом "Жеребце", в ходе которого представители Lockheed Martin показали ключевые возможности нового вертолета.

CH-53K King Stallion - тяжелый транспортный вертолет с максимальной взлетной массой около 40 т. Машина способна перевозить свыше 12 т грузов на внешней подвеске, а в ее грузовом отсеке могут разместиться до 55 пассажиров. Экипаж вертолета составляет от двух до пяти человек - помимо двух пилотов, в его состав могут быть включены три стрелка, обеспечивающих круговую защиту.

Максимальная дальность полета CH-53K составляет 840 км, скорость - 315 км/ч. Вертолет оснащается системами активной и пассивной защиты - в частности, бронированный корпус защищает экипаж и пассажиров от огня стрелкового оружия, а системы активной защиты способны уберечь машину от повреждения ракетами. Всего для американских морпехов планируют закупить около двухсот этих машин. передает "Warspot".

[\(Военное обозрение\)](#)

### **Компания Falcon Aviation заказала дополнительные H160**

На авиационном шоу в Дубай Falcon Aviation и Airbus Helicopters заключили соглашение по поставке 3 дополнительных вертолетов H160. Протокол о намерениях по этому вопросу был подписан в мае 2016 года.

«Мы приняли решение об увеличении нашего заказа после просмотра демонстрационных полетов, во время которых у нас была возможность получить непосредственные впечатления в качестве пассажиров H160. Этот вертолет полностью соответствует нашим стандартам по перевозке особо важных персон с точки зрения комфорта», - сказал капитан Раман Оберой, исполнительный директор Falcon Aviation.

«Мы горды тем, что Falcon Aviation решил подтвердить свое доверие к нашему новейшему продукту. Мы убеждены, что инновационные технологии H160 обеспечивают высочайший уровень комфорта при низком уровне шума, а идеальная полетная устойчивость с эксклюзивным интерьером будет главным преимуществом для Falcon Aviation», – добавил Тимоти Сарджиль, заместитель главы и начальник отделения по Ближнему Востоку и Африки концерна Airbus Helicopters.

В настоящее время проводятся летные испытания трех прототипов H160, в рамках подготовки к окончанию сертификации и началу эксплуатации в 2019 году. Новая линия окончательной сборки вертолетов в Мариньяне (Франция) также находится в стадии завершения и вскоре на ней начнется серийное производство воздушных судов этой модели. Благодаря широкому участию технических

сервисных центров, были разработаны также процедуры связанные с обслуживанием клиентов в рамках кампании для первых операторов, с использованием прототипов и испытательного оборудования. Их целью является проверка и улучшение планов технического обслуживания, цифровых карт выполненных работ и технической документации, а также оборудования перед началом настоящих операций.

Первой версией H160, эксплуатация которой начнется в 2019 г., будет вертолет для коммерческих перевозок, а также обслуживания морских платформ по добыче нефти и газа. Затем начнутся поставки вертолетов медицинского назначения. Начало эксплуатации версии для VIP запланировано на 2021 г. ([AircargoNews.ru](http://AircargoNews.ru))

### Норвегия получила первый поисково-спасательный вертолет AW-101

Группа Leonardo объявила о передаче Министерству юстиции и общественной безопасности Норвегии первого поисково-спасательного вертолета AW-101, сообщает ЦАМТО.

Машина совершила перелет с предприятия в Йовилле (Британия) на авиабазу «Сола» (на юге Норвегии).



AW-101 был выбран по итогам объявленного в 2011 году тендера на поставку «Норвежского всепогодного поисково-спасательного вертолета». В финал конкурса вышли компании AgustaWestland (входит в Leonardo) с AW-101 и Eurocopter с EC-725 «Каракал». Ранее из конкурса выбыли консорциум NH Industries с NH90 и Sikorsky с S-92.



AgustaWestland заключила контракт на поставку Норвегии 16 новых поисково-спасательных вертолетов AW-101 в декабре 2013 года. Стоимость сделки составила 1 млрд. фунтов стерлингов (\$ 1,63 млрд.). Поставки будут осуществляться до 2020 года.

Финансирование закупки осуществляется Министерством юстиции и общественной безопасности, а эксплуатироваться вертолеты будут в составе ВВС Норвегии.

Сообщается, что «новые AW-101 будут оборудованы усовершенствованным пакетом поисково-спасательного оборудования, включая РЛС кругового обзора с электронным сканированием "Оспри" разработки Leonardo, цифровым четырехосевым автопилотом, двумя спасательными подъемниками, прожектором, электронно-оптическим блоком наблюдения, системой обнаружения мобильных телефонов, системой предупреждения о препятствиях, метеорологической РЛС, медицинским оборудованием».

Дальность полета машины превышает 1300 км, на борту могут разместиться более 30 человек.

[\(Военное обозрение\)](#)

## **Новости аэрокосмической промышленности**

### **КНР и Евросоюз взаимно признают стандарты безопасности авиапроизводства**

КНР и Европейский союз договорились признавать взаимные стандарты безопасности продукции в самолетостроении. Это произошло через месяц после аналогичного соглашения Китая с США, сообщает издание Caixin Global. Договор вступит в силу к концу 2018 г.

Соглашение призвано облегчить эксплуатацию самолетов китайской разработки за рубежом. При этом остается неизвестным, смогут ли воздушные суда, произведенные в Китае, напрямую экспортироваться в Европу после сертификации Управлением гражданской авиации Китая (CAAC). Представитель CAAC пояснил, что стороны договорились об "общих принципах взаимности", но для определенных видов продукции потребуются дополнительные согласования.

Китайский авиастроитель COMAC долгое время работает над созданием собственного узкофюзеляжного магистрального самолета C919. Эта программа сейчас находится в стадии летных испытаний. Предполагается сертификация ВС в Европейском агентстве по безопасности авиаперевозок (EASA). Кроме того, у COMAC есть региональный ARJ21, серийное производство которого уже началось.

Эксперты отмечают, что новое соглашение может способствовать скорейшему выходу китайского производителя на европейский рынок. Представители COMAC считают, что это может увеличить конкурентоспособность C919 по отношению к Airbus A320 и Boeing 737. Ранее аналитики рейтингового агентства Moody's Investors Service провели исследование и сделали вывод, что C919 вряд ли может оказать серьезное влияние на дуополию Boeing и Airbus на мировом рынке.



В сентябре СОМАС в рамках господдержки получила новые контракты на 70 ВС с опционом еще на 60 таких бортов. В результате портфель заказов на С919 увеличился до 730. На сегодня большинство клиентов производителя — китайские компании, и только 10% заказов поступили от иностранных компаний.

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

### **Минтранс подготовил предложения по фонду авиакомпаний**

Министерство транспорта РФ сформулировало предложения по созданию компенсационного фонда поддержки авиакомпаний.

"Предложения готовы, замечания будут сделаны правительством", - сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов.

Предложения министерства представят в правительство 22 ноября, уточняет ТАСС.

Поручение о создании системы оперативного финансирования расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности, дал 16 ноября премьер-министр России Дмитрий Медведев. Как одним из вариантов решения рассматривался компенсационный фонд.

Кроме того, Минтранс разработал новую схему субсидирования региональных авиаперевозок. **Ведомство также предложило включить в оценку деятельности авиакомпаний показатели их задолженности перед аэропортами, лизинговыми фирмами и топливно-заправочными компаниями.**

25 сентября о прекращении чартерных перелетов в связи с долгами и нехваткой оборотных средств сообщила компания "ВИМ-Авиа".

[Известия](http://izvestia.ru)

### **России запретили представлять военную технику на авиасалоне «Фарнборо-2018»**

Организаторы авиасалона «Фарнборо» в Великобритании запретили России выставлять военную технику на выставке в 2018 году, сообщил «Интерфаксу» заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России Анатолий Пунчук. «Сожалею, что в результате такого решения мы не сможем использовать эту площадку для обмена опытом и демонстрации наших возможностей», — заявил господин Пунчук.

По его словам, ранее ФСВТС России определило «Рособоронэкспорт» организатором российской экспозиции военной техники на «Фарнборо», но теперь это решение отменено. «Таким образом, мы и здесь сталкиваемся с примером недобросовестной конкуренции», — отметил Анатолий Пунчук.

«Фарнборо-2018» пройдет с 16 по 22 июля.



Присутствие российской делегации на европейских авиасалонах начало заметно сокращаться на фоне охлаждения отношений с Западом после событий на Украине в 2014 году. На двух последних выставках в Фарнборо российская продукция была представлена на стендах только в виде макетов и мультимедийных презентаций.

[\(Коммерсантъ\)](#)

В рамках выставки МИЛИПОЛ-2017 Рособоронэкспорт представит системы безопасности российского производства

АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) представит на XX Международной выставке средств и систем безопасности МИЛИПОЛ- 2017 новейшие российские решения в области обеспечения правопорядка, борьбы с терроризмом и информационной безопасности. Выставка пройдет с 21 по 24 ноября в Париже, Франция.

Официальную российскую делегацию на выставке возглавляет заместитель директора ФСВТС России Анатолий Пунчук, главой делегации Рособоронэкспорта назначен начальник Департамента безопасности компании Валерий Варламов.

"Рособоронэкспорт предлагает рынку не только вооружения и военную технику, но также продукцию и решения в сфере обеспечения инфраструктурной, государственной и информационной безопасности. На выставке МИЛИПОЛ-2017, одной из крупнейших в области новейших средств и услуг в сфере безопасности, мы намерены представить иностранным заказчикам проекты Рособоронэкспорта для данных сегментов мирового рынка. Также мы предложим широкий спектр самых современных российских образцов вооружения и военной техники для полицейских и специальных подразделений", - сообщил Валерий Варламов.

На выставке МИЛИПОЛ-2017 Рособоронэкспорт будет активно продвигать новый маркетинговый продукт "Системы безопасности российского производства", который включает в себя арсенал специальных средств и систем. Значительная часть этого направления посвящена антитеррористическим средствам. Иностранному заказчику могут поставляться специальное стрелковое оружие и средства ближнего боя, специальные бронированные автомобили, поисково-досмотровая техника, средства обнаружения взрывчатых и наркотических средств, средства работы с взрывоопасными предметами, робототехнические комплексы.

Кроме того, системы безопасности включают в себя средства охраны объектов особой важности и критической инфраструктуры, протяженных границ как по суше, так и по воде. Немалое внимание уделено вопросам борьбы с беспилотными летательными аппаратами и тематике кибербезопасности.

Экспозиция Рособоронэкспорта разместится в павильоне № 6. На стенде № 6M052 будет представлено более 150 образцов вооружения и военной техники разработки и производства российских оборонных предприятий. Кроме того, в рамках организуемой спецэкспортером единой российской экспозиции в Париже свою продукцию покажут АО "Март Групп" и АО "ФНПЦ "НИИ прикладной химии". ГК "СТИЛСОФТ" также разместит на стенде Рособоронэкспорта



демонстрационную стойку с сенсорным видеотерминалом, оборудованную системой биометрической идентификации личности StilScan.

Наиболее перспективными для мирового рынка из экспонируемых в Париже образцов российских вооружения и военной техники являются автомобиль семейства "Тайфун-К", специальная бронированная машина ВПК-233136, бронетранспортеры БТР-80А и БТР-82А, а также стрелковое оружие и средства ближнего боя. Внимание иностранных заказчиков привлекают легкие многоцелевые вертолеты Ка-226Т и "Ансат". Специальные подразделения, действующие в морских и прибрежных зонах, проявляют особый интерес к патрульным катерам проектов 14310 "Мираж", 12150 "Мангуст" и 12200 "Соболь", а также десантному катеру на воздушной подушке проекта 12061Э "Мурена-Э".

В ходе выставки МИЛИПОЛ-2017 делегация Рособоронэкспорта намерена "сверить часы" с представителями силовых ведомств стран-партнеров, а также провести активную маркетинговую работу с топ-менеджментом бизнес-структур.

"В частности, мы планируем рассказать о новых возможностях нашей компании в области поставок гражданского и спортивного оружия, а также по экспорту услуг и продукции в сфере всестороннего обеспечения безопасности, в том числе информационной. В этих областях мы готовы сотрудничать как с государственными, так и с коммерческими структурами, представителями банковского, энергетического, в том числе атомного, секторов экономики", - добавил Валерий Варламов.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

### **В ЦАГИ испытали на прочность кессон крыла МС-21**

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) завершили очередной этап прочностных статических испытаний композитного силового кессона крыла перспективного узкофюзеляжного самолета МС-21-300. Тесты окончились в середине ноября, рассказали в ЦАГИ.

Задача заключалась в испытании прочности крыла при воздействии максимальных нагрузок во время полета, чтобы подтвердить безопасность летных испытаний опытных самолетов. Испытания подтвердили, что "кессон крыла выдержал нагрузку, превышающую заданную по программе испытаний, без разрушений".

В феврале 2017 г., состоялся еще один этап испытаний этого элемента — его разрушение. Кессон крыла разрушили при нагрузке свыше 90%, но менее 100%. Ранее ЦАГИ завершил в том числе ресурсные испытания прототипа кессона крыла МС-21.

МС-21-300 является первым представителем семейства МС-21 вместимостью 163 — 211 пасс. Первоначально планируется оборудовать ВС двигателями Pratt & Whitney PW1400G, а со временем — российскими ПД-14.

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



### **В Таганрог вместо Фарнборо**

В июле 2018 года в Таганроге, на базе акционерного общества "БЕТА ИР" - ведущего российского производителя наземных автоматизированных средств эксплуатационного контроля, пройдет 2-я научно-практическая конференция "Современные методы контроля бортового оборудования авиационной техники при производстве, техобслуживании и ремонте".

В конференции примут участие представители эксплуатантов вертолетов и самолетов, авиаремонтных предприятий, разработчиков и производителей авиационной техники и бортового оборудования, а также представители авиационных властей.

В ходе работы конференции будут освещены современные тенденции в развитии средств эксплуатационного контроля, обсуждены актуальные вопросы их применения.

[\(БЕТА ИР\)](#)

### **ОАК может войти в «Ростех»**

Министерство промышленности и торговли РФ подготовило проект указа президента о передаче госкорпорации «Ростех» акций Объединенной авиастроительной корпорации, сообщает газета «Коммерсант» со ссылкой на двух топ-менеджеров предприятий оборонной промышленности и сотрудника аппарата правительства.

«В проекте идет речь о передаче 91,68% акций корпорации, находящихся в федеральной собственности, оставшиеся сохраняют прежних владельцев (5,11% принадлежит Внешэкономбанку, 3,68% — частным акционерам. — «Ъ»», — цитирует издание одного из собеседников.

По словам источника «Коммерсанта», глава Минпромторга Денис Мантуров «прикладывает много усилий, чтобы продвинуть проект».

«Денис Валентинович (Мантуров. — «Ъ») является сторонником консолидации отраслевых активов, с этой точки зрения предложение собрать компетенции комплектаторов и сборщиков под крылом «Ростеха» смотрится логичным», — сказал чиновник аппарата правительства.

По словам источника в аппарате правительства, в правительстве пока нет единой позиции по этому вопросу: «Ростех» и Минпромторг только за, но все остальные пока сомневаются. Будем еще обсуждать».

Ранее в марте этого года глава Минпромторга Денис Мантуров не исключил присоединения ОАК к госкорпорации «Ростех». «Мы не исключаем таких решений, поскольку тенденция в этом направлении есть, очень много синергии между "Вертолетами России" и ОАКом, и с каждым годом они будут только усиливаться за счет оптимизации производственных мощностей», — сказал Мантуров.



Также глава госкорпорации Сергей Чемезов назвал целесообразным присоединение ОАК к «Ростеху» в будущем. «Мы делаем для них комплектующие, но не так много. А вот для ОАК практически 60% или 70% комплектующих в самолете делаются нашими предприятиями. Это и двигатели, и авионика, и средства радиоэлектронной борьбы, вооружение, ракеты... В основном, ОАК только сборку осуществляет», — заявил Чемезов.

ОАК создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиапредприятий России, в настоящее время государству в лице Росимущества принадлежит 90,5% акций холдинга. В состав ОАК входят ведущие российские конструкторские бюро и самолетостроительные заводы, среди которых компания «Сухой», корпорация «Иркут», «ОАК — Транспортные самолеты», авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина, нижегородский авиастроительный завод «Сокол», «Туполев», «Ильюшин Финанс Ко.», «Авиастар-СП», РСК «МиГ» и др. Предприятия ОАК выполняют полный цикл работ — от проектирования до послепродажного обслуживания и утилизации авиационной техники.

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

### **В России разработали проект развития перевозок на дирижаблях**

В РФ разработан проект развития региональных дирижабельных перевозок, сейчас он находится на рассмотрении властей, заявил советник главы ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) по науке и технологиям, зампрединдустрии **Борис Алешин**.

"Сейчас в администрации президента лежит (передан для рассмотрения проект - ИФ) развитие транспортной модели страны. Знаете, там есть такой пассаж, которого меня самого поразило до глубины души: у нас, оказывается, теперь региональные перевозки, в ближайшем будущем основной упор в них будет делаться на дирижабли. Я вам серьезно говорю", - сказал Алешин, выступая на X "Вертолетном форуме" в пятницу.

Он назвал данный проект "крайностью" и предложил критиковать его "со страшной силой". При этом Алешин не уточнил, каким ведомством разработан этот документ.

[\(Интерфакс\)](#)

### **В России предложили развивать региональные перевозки на дирижаблях**

Зампред Союза машиностроителей рассказал о переданном президенту проекте развития дирижабельных перевозок.

На рассмотрении в администрации президента находится проект, который предполагает развивать региональные перевозки на дирижаблях. Об этом в пятницу на X Вертолетном форуме сообщил советник главы «Объединенной авиастроительной корпорации», заместитель председателя Союза машиностроителей **Борис Алешин**.

**Борис Алешин**, зампред Союза машиностроителей: «Сейчас в администрации президента лежит развитие транспортной модели страны. Знаете, там есть такой пассаж, которого меня самого поразило



до глубины души: у нас, оказывается, теперь региональные перевозки, в ближайшем будущем основной упор в них будет делаться на дирижабли. Я вам серьезно говорю».

[\(НТВ\)](#)

### **Уральский завод гражданской авиации за два года планирует выпустить 29 самолетов L-410**

Уральский завод гражданской авиации в 2018-2019 годах планирует выпустить 29 самолетов L-410, общая сумма контрактов составляет около 15 миллиардов рублей, сообщил в пятницу журналистам гендиректор предприятия Вадим Бадеха.

"Двадцать девять (самолетов L-410) планируем выпустить в 2018-2019 годах. Это уже твердые заказы, которые законтрактованы. Стоимость этих контрактов составляет порядка 15 миллиардов рублей", - сказал Бадеха.

Ранее он отмечал, что уральские конструкторы создают модификацию регионального самолета L-410 на поплавковом и лыжном шасси. По его словам, уже завершены работы по установке на самолет L-410 лыжного шасси, ведутся работы по установке на L-410 поплавкового шасси. Бадеха отмечал, что это придаст самолету кардинально новые характеристики и позволит расширить географию использования, в первую очередь это районы Севера и труднодоступные районы.

По словам собеседника агентства, самолет успешно прошел испытания в Арктике. "Для условий Арктики L-410 можно использовать. Самолет был в составе экспедиции в начале этого года в Арктике показал себя замечательно, на лыжном шасси приземлился, взлетел, в этом плане он подходит под суровые климатические условия", - добавил Бадеха.

Ранее гендиректор сообщил, что до 2020 года будет выпущено более 20 самолетов L-410 отечественной сборки. Только в 2017 году есть заказ на поставку Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 5 машин.

[\(ТАСС\)](#)

### **Бывший замглавы Минтранса Окулов перейдет в ОАК, сообщил источник**

Бывший заместитель министра транспорта Валерий Окулов перейдет на работу в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), сообщил РИА Новости источник, близкий к Минтрансу.

В пятницу премьер-министр Дмитрий Медведев освободил Окулова от должности в связи с переходом на другую работу. "Он перейдет в ОАК, скорее всего, помощником (главы ОАК Юрия Слюсаря)", — рассказал собеседник РИА Новости.

При этом ОАК отказались комментировать данные возможном назначении Окулова.

Валерий Окулов занимал должность замглавы Минтранса с апреля 2009 года. До этого он в течение 12 лет руководил "Аэрофлотом".

[\(РИА Новости\)](#)