



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- «Вертолеты России» проведут испытания Ми-171А2 в условиях экстремально низких температур
- Росавиация проводит сертификационные работы по расширению ожидаемых условий эксплуатации вертолета Ми-171А2 в условиях экстремально низких температур
- Вертолеты Ми-171А2 успешно прошли испытания в экстремальных условиях
- «Роствертол» завершил поставки в рамках гособоронзаказа за 2017 год
- Саратовские конструкторы модернизировали управление военных вертолетов
- Новый этап программы по вертолету Ми-38
- «Копье» для «Спирали»: каким будет модернизированный вертолет Ка-27М
- Симуляторы AS350 В3 и EC135 Т2 получили российскую аккредитацию

Новости вертолетной индустрии в России

- «Вертолеты России» передали Минобороны РФ модернизированные вертолеты Ка-27М
- Министр здравоохранения Хабаровского края принял новый вертолет с медицинским модулем
- Будни санитарной авиации Курганской области
- Спасительные рейсы: В Приамурье реализуется президентская программа по возрождению санавиации
- Uralhelicopters поставила российским клиентам два вертолета Robinson
- «Вертолеты России» готовы к внедрению аддитивных технологий в производство
- H125: «рабочая лошадка» в российском небе
- «ЮТэйр-Инжиниринг»: надежный партнер в России и мире
- Курганская область подвела итоги эксплуатации вертолетов «Ансат»
- Снова в небо: легендарный вертолет Ми-4 возвращают к жизни
- Сотрудники ПАО ААК «ПРОГРЕСС» стали авторами очередного патента
- За год вертолет санавиации помог 245 жителям Тюменской области получить необходимую медпомощь
- Алтайский минздрав ищет подрядчика для оказания услуг по санавиации
- Санитарная авиация в Курганской области продолжит работу и в этом году
- «Восток» приступил к полетам на новом медицинском Ми-8АМТ

Новости вертолетной индустрии в мире

- Первый Ми-26Т2 в Иордании
- Россия планирует в 2018 году закончить постройку вертолетного центра в Перу
- Leonardo Helicopters откроет техническую базу в Италии
- Опыт эксплуатации 11 вертолетов H130
- Будущее гражданских вертолетов просветляется



- Австралиец доверился интуиции, нанял вертолет и смог спасти раненого сына, застрявшего в машине в лесу
- Вертолеты Lynx AH.9A совершили прощальный полет над Англией
- Сильная вибрация вызвала крушение прототипа Bell-525

Новости аэрокосмической промышленности

- Компания Airbus обогнала Boeing по числу заказов в 2017 году
- Boeing увеличил поставки самолетов на 2% в 2017 году
- Honeywell расширяет пакет сервисов для бизнес-авиации
- У Турции будет свой «Ле-Бурже»
- Оборона в банке: почему отрасль ВПК стала токсичной
- В Детройте представлен беспилотный летающий электрокар от AirSpaceX
- Авионика на пороге перемен
- Вышли из штопора: количество авиапроисшествий в прошлом году уменьшилось
- Ростехнадзор оштрафовал "КрасАвиа" на 220 тыс. руб. за многочисленные нарушения

Новости беспилотной авиации

- Boeing представила свой первый гражданский грузовой беспилотник
- Подмосковный Госадмтехнадзор планирует приобрести квадрокоптеры в 2018 году

Новости вертолетных программ

«Вертолеты России» проведут испытания Ми-171А2 в условиях экстремально низких температур

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) планирует подтвердить возможность эксплуатации новейших многоцелевых вертолетов Ми-171А2 в сложных климатических условиях при температуре окружающего воздуха до -50 градусов по Цельсию. Две машины, а также специалисты Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля уже прибыли в Якутию, где в течение месяца будут проводиться испытания вертолетов.

Программой испытаний предусмотрено около 20 полетов при температуре окружающего воздуха от -45 до -50 градусов по Цельсию. В этой ситуации будет проверено функционирование и работоспособность систем вертолета в части эксплуатации при низких температурах наружного воздуха.

"Ми-171А2 – самая современная машина семейства Ми-8/17, которая уже востребована иностранными и российскими заказчиками. Подтвердив возможность гарантированного использования вертолета при таких низких температурах, мы надеемся расширить круг потенциальных эксплуатантов, которые используют машины этого типа и рассматривают

возможность обновления парка", - отметил исполнительный директор АО "Московский вертолетный завод им. М.Л.Миля" Сергей Романенко.



Напомним, что в конце 2017 года заключены контракты на поставку двух Ми-171А2 в интересах компаний из Индии и Казахстана. Еще две машины весной 2018 года планируется передать "UTair – Вертолетные услуги" (подразделение авиакомпании UTair) для опытной эксплуатации.

В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели Ми-171А. Вертолет оснащен сертифицированными двигателями ВК-2500ПС-03 (гражданская версия двигателей, устанавливаемых на боевых вертолетах Ми-28) с цифровой системой управления. Одним из важнейших отличий Ми-171А2 от вертолетов семейства Ми-8/Ми-17 является новая несущая система. На вертолете установлен более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельно композитными лопастями усовершенствованным аэродинамическим профилем. Таким образом, только за счет аэродинамики тяга несущего винта Ми-171А2 возросла более чем на 700 кг, что положительно повлияло на летно-технические характеристики вертолета.

В августе 2017 года вертолет получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории "А", в котором были одобрены 16 главных изменений типовой конструкции вертолета Ми-171А2 позволяющие выполнять самые жесткие требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам.

[\(Вертолеты России\)](#)

Росавиация проводит сертификационные работы по расширению ожидаемых условий эксплуатации вертолета Ми-171А2 в условиях экстремально низких температур



В соответствии с представленной в Росавиацию заявкой АО «МВЗ им. М.Л. Миля» на одобрение главного изменения проводятся работы по расширению ожидаемых условий эксплуатации вертолета Ми-171А2 в условиях экстремально низких температур.

С этой целью 11 января 2018 года в аэропорт «Якутск» на борту Ан-124-100 «Руслан» были доставлены на летные испытания в условиях экстремально низких температур два вертолета Ми-171А2.

В ходе испытаний будет проведена оценка всех систем вертолета, выполнены запуски ВСУ и двигателей после длительной стоянки вертолета при температуре наружного воздуха до -50°C.

Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет среднего класса, на данный момент является самым модернизированным представителем семейства вертолетов Ми-8/Ми-17. Максимальная скорость - 280 км/ч, максимальная дальность полета с основными баками – 800 км, максимальная взлетная масса – 13000 кг, максимальная полезная нагрузка: внутри грузовой кабины – 4000 кг, на внешней подвеске – 5000 кг.

15 августа 2017 г. Росавиацией оформлен сертификат типа на вертолет Ми-171А2. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели.

[\(Росавиация\)](#)

Вертолеты Ми-171А2 успешно прошли испытания в экстремальных условиях

Вертолеты Ми-171А2 успешно прошли испытания, передает телеканал "Россия 24". Машины привезли в Якутию, чтобы проверить, как они будут работать при сильных морозах, а также в условиях полярной ночи.

Пилоты управляли вертолетами в экстремальных режимах. Так, двигатели запускали — и без прогрева сразу поднимали машины в воздух. Испытания проводились при температурах, близких к минус пятидесяти. Пилоты отмечают простоту управления этими вертолетами и их безопасность.

[\(Россия 24\)](#)

«Роствертол» завершил поставки в рамках гособоронзаказа за 2017 год

Предприятие «Роствертол» завершило поставку Министерству обороны России военно-транспортных вертолетов Ми-26, боевых Ми-35М, Ми-28Н и учебно-боевых Ми-28УБ, в рамках выполнения государственных контрактов за 2017 год. Все вертолеты успешно прошли приемо-сдаточные испытания и приняты ВКС России.

«Роствертол» поставляет военному ведомству всю линейку производимых вертолетов, а также совместно с АО «МВЗ им. М.Л. Миля» и под руководством холдинга «Вертолеты России» ведет работы по модернизации техники, производимой для Минобороны РФ.



Результатом этой работы стала передача в ноябре 2017 года первой партии новейших учебно-боевых вертолетов Ми-28УБ. Главное отличие Ми-28УБ от Ми-28Н – двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет, как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. За счет этого достигается возможность обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на «Ночных охотниках». Кроме того, в боевых условиях, в случае возникновения нештатной ситуации, управление машиной может взять на себя второй член экипажа. Наряду с модернизацией «Ночных охотников», холдинг «Вертолеты России» подготовил проект модернизации вертолета Ми-26 для российских ВКС. В настоящее время на заводе «Роствертол» ведутся работы по созданию опытного образца нового вертолета Ми-26Т2В.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации\)](#)

Саратовские конструкторы модернизировали управление военных вертолетов

Саратовское "Конструкторское бюро промышленной автоматики" успешно завершило разработку пилотажного комплекса ПКВ-8 серии 1 для вертолета Ми-8МТВ-5-1 в интересах одной из силовых структур России.



Конструкторы расширили возможность пилотажного комплекса по взаимодействию с вновь устанавливаемым отечественным и зарубежным радиоэлектронным оборудованием. Новый комплекс является модификацией пилотажного комплекса, который уже применяется в вертолетах семейства Ми-8/17.

Установка такого рода пилотажных комплексов позволяет доводить вертолеты разработок 60-70-х гг. до уровня современных мировых аналогов, прежде всего по качеству стабилизации и удобству пилотирования, согласно требованиям современных стандартов. Кроме того, повышается эффективность их использования.

[\(СарБК\)](#)

Новый этап программы по вертолету Ми-38

Комплекс летных испытаний нового многоцелевого вертолета Ми-38 должен завершиться до конца 2018 г. За прошлый год выполнено около 400 испытательных полетов, а всего с начала испытаний винтокрылой машины – совершено более 1 тыс полетов. В конце 2017 г. летные испытания машины Ми-38 проходили в Крыму. В декабре 2017 г. были завершены испытания Ми-38, связанные с полетами на скорость. Максимальная скорость полета вертолета составляет 320 км/ч, а крейсерская – до 280 км/ч.

Первыми машину Ми-38 должны получить военные: по одному образцу для опытной эксплуатации в 2018 г. и в 2019 г.

Военная версия вертолета под обозначением Ми-38Т отличается от базового варианта по ряду параметров и составу оборудования. В том числе, на военном вертолете планируется установка топливной системы с защитой от взрыва, дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета, специальных средств связи и др.



По результатам эксплуатации этих двух машин будут спланированы дальнейшие закупки вертолета Ми-38Т для нужд Воздушно-космических сил ВКС России. Ранее замминистра обороны России Юрий Борисов заявил, что Минобороны планирует закупить порядка 15 вертолетов Ми-38 до 2020 г. Следует сказать, что на МАКС-2015 холдинг «Вертолеты России» подписал контракт с Объединённой двигателестроительной корпорацией на поставку до 2019 г. 50 двигателей ТВ7-117В для вертолета Ми-38.

О твердых заказах на машину Ми-38 со стороны коммерческих авиакомпаний информации пока нет. Для повышенного интереса к вертолету Ми-38 в первую очередь необходимо довести ресурс установленного на машине двигателя ТВ7-117В до 6 тыс часов. Сейчас ресурс мотора составляет около 2 тыс часов. Статистика показывает, что в последние годы из-за кризиса в нефтяной отрасли значительно уменьшился спрос на винтокрылые машины, аналогичные Ми-38.

В частности, американская компания «Сикорский» продала в 2016 г. только 7 машин S-92 «Хелибас» (сертифицирован в 2002 г.), а в 2015 г. поставки составили 16 вертолетов. Несколько ранее выпущенных вертолетов S-92 даже были законсервированы и поставлены на хранение. Необходимо отметить, что в 2019 финансовом году должен быть выдан контракт на поставку 17 серийных

вертолетов VH-92A в течение 2020-2022 гг. Машина VH-92A – это модификация S-92, предназначенная для перевозки президента США.

[\(Жуковские Вести\)](#)

«Копье» для «Спирали»: каким будет модернизированный вертолет Ка-27М

В октябре 2017 года стало известно, что все вертолеты Ка-27 морской авиации ВМФ пройдут модернизацию. Сайт телеканала «Звезда» рассказывает о том, какими будут обновленные противолодочные винтокрылые машины ВМФ РФ.



На декабрь 2017 года ряды наших борцов с подлодками супостатов пополнили еще десять сверкающих свежей краской машин. В дальнейшем в рамках ГОЗ наша морская авиация должна получать по десять единиц модернизированных вертолетов Ка-27М ежегодно. Всего на вооружении авиации ВМФ России находятся около 80 Ка-27 различных модификаций.

Основа «Спирали»

Камовские машины уже давно и заслуженно вошли в золотую историю мировой авиации. Вертолет Ка-27 (по кодификации НАТО: Helix — «Спираль») является одной из ярчайших звезд КБ Камова. Он построен по двухвинтовой соосной схеме, с двумя газотурбинными двигателями и четырехпорным шасси. Положенная в основу конструкции вертолета соосная схема без рулевого винта дала машине повышенную энерговооруженность, маневренность, повысила безопасность полетов с кораблей и



придала вертолету максимальную компактность. Первое и последнее особо важно для авиации палубного базирования. Складывающиеся лопасти несущих винтов позволяют эксплуатировать вертолет с палуб небольших кораблей, вплоть до корветов.

Бочка меда

Пилотажно-навигационный комплекс (ПНК) вертолета Ка-27ПЛ имел по тем временам невиданные для наших вертолетов возможности. Радионавигационное оборудование, кроме стандартного для вертолетов того времени, было представлено радиотехнической системой ближней навигации А-324 и РЛС кругового обзора поисково-прицельной системы «Осьминог-ПЛ». ПНК вертолета позволял выполнять полет в автоматическом режиме через 5 заранее запрограммированных точек маршрута, причем поворотные пункты маршрута (ППМ) можно было оперативно вводить или изменять в полете с пульта ввода данных. Имелась такая функция, как маркирование любой пролетаемой точки с последующим автоматическим возвратом к ней и выполнением автоматического захода на посадку или зависания на высоте 15 метров. Это очень важная навигационная функция для поиска подводных лодок противника. После получения команды ПНК вертолета сам определял текущие параметры полета, в том числе и ветер, и самостоятельно строил заход с последующим зависанием. Для пилотов других типов вертолетов это была фантастика.

Ка-27ПЛ может осуществлять борьбу с подлодками противника как в одиночку, так и в группе до 4-х вертолетов. В его бортовой боевой комплекс впервые была интегрирована аппаратура передачи данных, которая позволяла производить обмен навигационно-тактическими данными между вертолетами боевой группы и кораблем-носителем.

Полет в автоматическом режиме и обмен данными реализуются с помощью поисково-прицельной системы (ППС) «Осьминог» и системы «Привод-СВ-борт». ППС «Осьминог» включает в себя: радиолокационную станцию «Инициатива-2 КМ», опускаемую гидроакустическую станцию ВГС-3 «Рось-В», прицельно-вычислительное устройство с индикацией навигационно-тактической обстановки, бортовую цифровую вычислительную машину, магнитометр АПМ-73В и радиогидроакустический буй (до 36 шт.). ППС «Осьминог» сопряжена с аппаратурой передачи данных «Привод-СВ-борт», бомбардировочным и торпедным вооружением и другими системами.

Ложка дегтя

Ложек, к слову, несколько. Самая большая — время не стоит на месте и Ка-27ПЛ устарел. И касается это в первую очередь микроэлектроники. Развал Советского Союза и разрыв кооперационных цепочек в оборонном производстве фактически остановили развитие многих высокотехнологичных научных и производственных программ в этой области.

Много нареканий по поиску подводных объектов вызывала гидроакустическая станция ВГС-3 «Рось-В». Вдогонку летели сложности в работе «Привод-СВ-борт» — не шел обмен данными между вертолетами и авианесущим кораблем, хотя чаще по вине последнего.

БЦВМ вертолета также морально устарела. Кроме того, разработчик главного оружия Ка-27ПЛ — прицельно-поисковой системы «Осьминог», которая включает в себя РЛС, гидроакустическую станцию, магнитометр и БЦВМ вертолета теперь зарубежный. Это «Киевский завод «Радар». Здесь ставим точку.



Модернизация

Сам по себе Ка-27 — прекрасная машина с огромным потенциалом. Это подтверждено успешным развитием гражданской линейки вертолетов. Например, гражданский Ка-32А11ВС представляет собой очень современный, эффективный и востребованный вертолет, оснащенный по последнему слову техники. Он успешно эксплуатируется во многих странах.

Похоже, разработка нового боевого комплекса для противолодочного вертолета была совсем не простой задачей. Но ее решили. В 2013 году был заключен контракт на модернизацию первых восьми строевых Ка-27ПЛ. В 2015 году, наконец, сообщили о завершении государственных испытаний Ка-27М, а в самом конце 2016 года первый Ка-27М передали авиации ВМФ.

Два брата

Внешне Ка-27ПЛ и Ка-27М отличить сложно. Кроме свежей краски, взгляд цепляется за несколько неприметных, похожих на полуцилиндры элементов. Но дьявол, как известно, кроется в деталях. Машина если и не стала совсем новой, то уж помолодела очень существенно. Модернизация



вертолета до уровня Ка-27М предполагает собой полный капитальный ремонт, в результате которого вертолет практически «перебирают по винтику».

Проверяются и восстанавливаются все элементы фюзеляжа. Меняется проводка, узлы и агрегаты. Проводится полная замена бортового радиоэлектронного комплекса. В нынешнем облике противолодочный вертолет оснащен новейшим цифровым пилотажно-навигационным комплексом (ПНК), в котором реализован принцип «стеклянной кабины», позволяющий пилотам обрабатывать существенно больший объем информации. В концепцию ПНК также заложен принцип открытой архитектуры, благодаря которому бортовая радиоэлектроника вертолета может быть легко модифицирована для решения любых задач. На модернизированной машине внедрены современные системы обработки и передачи информации по защищенным каналам в режиме реального времени. Обновленный вертолет стал полноценным узлом современного информационного поля боя. И что радует — в области современной радиоэлектроники мы начали догонять, а в чем-то и опережать наших «заклятых заокеанских друзей».

Высокоточное «Копье»

Основой вооружения противолодочного вертолета Ка-27М является разработанная АО «Корпорация «Фазотрон-НИИР» радиолокационная командно-тактическая система, включающая в себя новые акустическую и магнитометрическую системы, систему радиоразведки и эффективную информационно-вычислительную систему. Ядром боевой командной системы является бортовая радиолокационная станция «Копье-А» с активной фазированной антенной решеткой (АФАР).

Многорегимная, когерентно-импульсная станция работает в X-диапазоне с постоянной перестройкой несущей частоты. Это позволяет, кроме основных функций, использовать ее для подробного картографирования местности, обеспечения поисково-спасательных работ, контроля водной поверхности и суши в круговой зоне с радиусом обзора до 250 км и разрешением до 10 метров. РЛС может одновременно сопровождать до 10 целей. Вертолет стал полностью цифровым и его боевые возможности существенно возросли. Его оружие стало очень точным.

Три богатыря. На страже морских рубежей

Нет. Это не реклама нового популярного мультфильма. Это три реальных крылатых защитника наших морских рубежей. Ка-27, Ил-38 и Ту-142.

Программа модернизации, подобная программе Ка-27М, была запущена для другого стража наших морских границ – Ил-38. Модернизированные Ил-38Н «Новелла», оснащенные новейшей прицельно-поисковой системой «Новелла-П-38», уже поступают в наш ВМФ. Первый самолет Ил-38Н «Радий Папковский» был передан в июле 2014 года Ейскому центру боевого применения и переучивания летного состава морской авиации ВМФ России.

На очереди модернизация дальних противолодочных самолетов Ту-142 до модификации Ту-142МЗМ. В итоге все имеющиеся на вооружении машины должны пройти полный капитальный ремонт и



получить современные боевые комплексы. Это дает уверенность, что флоты некоторых государств не будут нагнать вблизи наших берегов, а наш флот получит серьезную воздушную поддержку.

[\(Звезда\)](#)

Симуляторы AS350 B3 и EC135 T2 получили российскую аккредитацию

Вертолетные тренажеры моделей EC 135 T2 и AS 350 B3, расположенные на летной площадке Тренировочной Академии SAF, Альбервиль, Франция, прошли сертификацию Министерства транспорта РФ.

Французский тренажер модели AS 350 B3 стал первым комплексным симулятором в мире, получившим сертификацию для российского рынка.

Первая ступень аккредитации завершилась осенью 2017 года, и уже в декабре тренировочный центр успешно принял первые группы российских пилотов. На данном этапе, полученный сертификат позволяет использовать тренажеры EC 135 T2 и AS 350 B3 для занятий по программам повышения квалификации и отработки аварийных случаев.

Помимо стандартных миссий, в рамках тренировочных программ возможна отработка специфических заданий в условиях, созданных специально по запросу заказчика (горные полеты, полеты с подвеской, полеты в морской среде, внезапная смена погодных условий и т.д.).

Кроме того, проведение тренировочных полетов на симуляторе позволяет без ограничений отрабатывать действия во внештатных ситуациях, большинство из которых опасно, и их выполнение лимитировано при использовании реального судна.

Тренажеры EC 135 T2 и AS 350 B3, производства компании Thales, оборудованы широкоформатным экраном (210° x 70°) с мощной системой генерации изображений, а также 6-ю подвижными осями для обеспечения максимально реалистичных ощущений при движении и вибрациях.

Эксклюзивным представителем тренировочной базы для российских пилотов стала компания Jet Management Geneva. JMG предлагает компаниям комплексный курс тренажерной подготовки летного экипажа при действиях в стандартных и аварийных ситуациях. Обучение проводится квалифицированными русскоговорящими инструкторами по программам, разработанным в соответствии со стандартами ФАП 128.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

«Вертолеты России» передали Минобороны РФ модернизированные вертолеты Ка-27М

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершил процедуру передачи представителям Военно-морского флота РФ партии вертолетов Ка-27М. Серийная модернизация машин идет на Кумертауском авиационном производственном предприятии.



Первый из переданных вертолетов уже направлен к месту постоянной дислокации на Балтийский флот. Кроме того, Ка-27М отправятся на Тихоокеанский и Северный флоты. Работы по модернизации Ка-27М проходят в рамках государственного оборонного заказа. На новой версии машины внедрены современные виды передачи информации в реальном времени как на наземные или корабельные командные пункты, так и на другие вертолеты.

"Модернизированные вертолеты Ка-27М уже используются учебным военным центром в Ейске и получают положительные характеристики от летчиков. Это машины с расширенным функционалом, которые при применении в строевых частях будут максимально эффективно решать задачи по обнаружению кораблей и субмарин противника", - заявил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам Владислав Савельев.

Многоцелевые вертолеты типа Ка-27 различных модификаций составляют сегодня основу вертолетных подразделений морской авиации ВМФ. Они обеспечивают ведение воздушной разведки на море, противолодочную охрану корабельных группировок, поиск, обнаружение, слежение и поражение подводных лодок и надводных кораблей, ведут поиск и спасение терпящих бедствие на море экипажей летательных аппаратов, кораблей и судов, а также выполняют транспортные задачи по обеспечению действий корабельных группировок.

Ранее начальник морской авиации ВМФ России Игорь Кожин заявил, что все строевые вертолеты Ка-27 пройдут модернизацию.

[\(Вертолеты России\)](#)

Министр здравоохранения Хабаровского края принял новый вертолет с медицинским модулем

Церемония передачи министерству здравоохранения Хабаровского края воздушного судна Ми-8 состоялась сегодня на вертолетной площадке малого аэропорта АО "Восток". Новый Ми-8 поступил в рамках реализации федерального проекта по развитию санавиации, сообщает ИА AmurMedia.

Хабаровский край вошел в число из 34 регионов страны, где в рамках реализации приоритетного проекта по развитию санитарной авиации, вылеты вертолетов для госпитализации пациентов по экстренным показаниям на 90% финансируются из федерального бюджета. Этот проект реализуется во исполнение задач, который в Послании Федеральному Собранию в декабре 2016 года поставил президент Российской Федерации Владимир Путин.

В прошлом году региону для оказания медицинской помощи с применением авиации была выделена субсидия из федерального бюджета в размере 110,47 млн рублей.

Авиакомпания "Восток", которая входит в группу компаний ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр", получила вертолет Ми-8АМТ с бортовым номером 22804, выпущенный в ноябре 2017 года Улан-Удэнским вертолетным заводом. Базироваться новенький Ми-8 будет в малом аэропорту авиакомпании "Восток".

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

Будни санитарной авиации Курганской области

2 августа 2017 года специализированная авиационная медицинская служба «Helimed», подразделение компании АО «Русские вертолетные Системы» приступила к выполнению услуг санавиации в Курганской области. Работа подразделения выполняется в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам. Об организации работы службы санитарной авиации Helimed в Курганской области нам рассказал пилот-инструктор Абовян Георгий Фредович.



— Георгий Фредович, как часто вам приходилось вылетать на задание и как собственно это происходит?

Дежурство осуществляется круглосуточно, в распоряжении «Курганского областного центра медицины катастроф» имеются 2 вертолета «Ансат». Во время дежурства пилоты находятся в комнате дежурного экипажа. Когда поступает запрос от диспетчера «Центра медицины катастроф» (ЦМК) мы оцениваем погодную обстановку и принимаем решение о вылете. В среднем мы осуществляли два вылета в сутки, иногда приходилось по 4-5. Смена одного экипажа длится 12 часов, он должен хорошо знать местность и быть постоянно готов к тому, что придется оперативно вылетать для эвакуации пострадавших в любой район Курганской области.

— С какими заболеваниями чаще всего поступали пациенты?

Чаще всего поступали пациенты с инсультами, инфарктами в «тяжелом состоянии». Обычно мы перевозили пациентов из одного лечебного заведения в другое, межгоспитальные перевозки.



Одна из основных задач для нас правильно подобрать режим полета, чтобы избежать дискомфорта для пациента, ведь каждый пациент имеет свои особенности, каждый полет это уникальный случай. Например, при транспортировке больных с давлением врачи просили нас не менять высоту, и мы осуществляли полет максимально плавно.

У пациентов после инсульта имеется 4,5 часа чтобы доставить их в больницы. Когда поступает запрос из ЦМК Курганской области то у нас остается в районе 2 часов. В таких ситуациях только вертолет может выиграть драгоценное время для спасения человека.

Запомнился полет в деревню Шумиха, посадка выполнялась в центре населенного пункта на футбольное поле стадиона Труд. Врачи скорой помощи доставили девушку с родовыми осложнениями к вертолету, после чего пациентка была транспортирована на вертолетную площадку ЦМК Курганской области и передана бригаде реаниматологов.

Нам приходилось спасать как взрослых, так и детей. Самым юным нашим пассажиром был 10 дневный грудной ребенок раннего рождения, его мама очень переживала ведь ребенок еще совсем слабый, медицинская бригада действовала профессионально, и мы оперативно доставили ребенка в ЦМК. Интересный факт, что взрослый человек и маленький ребенок расходуют кислородные баллоны с одинаковой скоростью, так как ребенок дышит чаще.

С нами работала высококвалифицированная бригада врачей, за время дежурства нашего подразделения летальных исходов не было.

— *Сколько человек удалось транспортировать вертолетами за время работы санавиации в Курганской области?*

С 1 августа по 21 декабря 2017 года санитарной авиацией «Курганского областного центра медицины катастроф» была осуществлена медицинская эвакуация 171 пациента.

— *С какими сложностями, препятствиями вам приходилось сталкиваться?*

Курганская область находится на границе с Казахстаном в зоне резко-континентального климата, сильный ветер тут частое явление, что оказывает негативное влияние на движение в воздушном пространстве. В ноябре в Курганской области не редко околонулевая температура, что вызывает появление туманов и осложняет визуальное восприятие пилота. Почти все пилоты у нас прошли курс подготовки в авиационном учебном центре АО «Русские вертолетные Системы» и способны осуществлять полеты в любое время суток в сложных и простых метеоусловиях. Мы понимаем, что за спиной у нас «не простые пассажиры» и безопасности мы уделяем первоочередное внимание.

Также нужно учитывать, что существуют правила полетов в приграничных территориях Российской Федерации и мы естественно постоянно обменивались данными с Пограничной службой, никаких препятствий не возникало.



Плюсом можно назвать очень удобное расположение, Курган находится в центре области и до отдаленных районов приходится примерно одинаковое расстояние во всех направлениях.

— *Что вы можете рассказать о медицинском модуле производства «Казанского агрегатного завода», которым оснащается вертолет Ансат?*

Наличие на борту вертолета отечественного медицинского модуля позволяет бригаде врачей проводить медицинскую эвакуацию одного носилочного пострадавшего «крайне тяжелой», «тяжелой» степени тяжести состояния, непрерывно проводить мониторинг состояния пострадавшего и проводить медицинской бригадой во время эвакуации интенсивную терапию.

Многие мои коллеги отмечают его удобство по сравнению с системами, которые использовались на вертолетах предыдущего поколения, по уровню комфорта и простоте эксплуатации это серьезный шаг вперед.

Появление этого модуля позволило отечественной гражданской авиации получить современный по всем стандартам медицинский вертолет на плечи которого и ляжет в ближайшие годы развитие санавиации России.

— *Как реагируют жители населенных пунктов, когда видят вертолеты санитарной авиации?*

Наш прилет всегда сопровождается пристальным вниманием местного населения и средств массовой информации, люди достают мобильные телефоны и начинают снимать как происходит медицинская эвакуация пациента. Родители всегда провожают своих детей и в целом ощущается доверии с их стороны.

На земле в момент приземления безопасность обеспечивают сотрудники полиции и пожарные расчеты, безопасность всегда является для нас основным фактором.

Долгие годы такой вид помощи был редкостью, но теперь благодаря программе развития санавиации России медицинские вертолеты в небе Курганской области отнюдь не редкость.

— *В курганской области эксплуатируются 2 вертолета Ансат. Что о вертолете думают пилоты и медицинский персонал?*

Шумаев Александр Юрьевич, возглавляющий «Курганский областной центр медицины катастроф» очень хорошо отзывался о вертолете, ему и его коллегам понравилась кабина вертолета, чистота в ней и наличие медицинского модуля отечественного производства. Все-таки кабина «Ансата» самая просторная в своем классе, 8 кубических метров, что существенно больше кабины вертолета Ми-2.

На вертолете «Ансат» имеется штепсельный разъем авиационного аэродромного питания, который позволяет всегда поддерживать тепло на борту, что не мало важно в наших погодных условиях.

Вертолет обладает хорошей эргономикой, прост в эксплуатации и позволяет выполнять полеты днем и ночью, что является важным условием для работы санавиации. Пилоты довольны, что им выдалась возможность выполнять полеты на современном отечественном вертолете.

[\(Helimed\)](#)

Спасительные рейсы: В Приамурье реализуется президентская программа по возрождению санавиации

Своевременная экстренная медпомощь. Приамурье по поручению Президента страны вошло в число регионов, где реализуется масштабная федеральная программа по возрождению санитарной авиации. С лета прошлого года за тяжелыми больными в отдаленные поселения области начали летать воздушные суда, укомплектованные спецоборудованием. Спасительные рейсы совершаются практически ежедневно. В одном из них побывала наша съемочная группа.

Эти люди по первому звонку в любое время суток готовы вылететь в самые дальние уголки Приамурья — для спасения жизней. Очередной рейс обещает быть непростым: путь лежит на север, где помощи ждут несколько тяжелобольных.

Кристина Чернышова трудится анестезиологом-реаниматологом в региональном сосудистом центре. Основную работу с дежурствами в центре медицины катастроф совмещает уже год. Летает по несколько раз в неделю.



«Работа очень ответственная. Бывают разные критические экстренные ситуации, которые требуют неотложной помощи. Помимо полетов мы осуществляем перевозку транспортом, отправляемся в



различные районы, села. Это наша привычная работа, привычный образ жизни», — рассказывает Кристина Чернышова. Первая остановка в Зее. У молодого пациента оскольчатый перелом бедренной кости. Случай сложный, и местные доктора операцию провести не могут.

«В Благовещенске организован травмоцентр, есть специализированная помощь. Из Зеи машина идет около 8 часов, и трести больного по дорогам — это тоже не очень хорошо для последующего лечения», — говорит фельдшер центра медицины катастроф при Амурской областной больнице Сергей Коротич.

За состоянием больного во время полета специалисты тщательно следят. С собой врачи берут запас лекарств. На борту имеется медицинское оборудование — дефибрилляторы, кислородные баллоны, аппараты искусственной вентиляции, мониторы, позволяющие контролировать давление и пульс.

В Сковородинскую ЦРБ врачи едут лично. Необходимо убедиться, что больные перенесут дорогу. Есть тяжелые пациенты с инфарктом и инсультом. У годовалого Ильдара — перелом, поэтому в вертолет берут и маму ребенка.

«Упал со стульчика, сломал себе шейку бедра. Вот сейчас летим. Нам сидеть нельзя, только лежа. И трястись тоже нельзя, потому что перелом открытый», — говорит мама пациента Наталья Мишукова.

Состояние больных стабильное, нужно ехать — выносят вердикт врачи. Впереди несколько часов полета. По пути в Благовещенск еще остановка. Из поселка Магдагачи требуется забрать еще одного пациента с переломом.

География полетов Амурского центра медицины катастроф обширная. На сегодняшний день охвачены даже отдаленные уголки региона, причем посещение сразу нескольких муниципалитетов, как в рамках этого полета, — не редкость. Пациентов с соседствующих территорий стараются доставлять в областной центр совместно. За раз врачи могут забрать до 8-10 пациентов, в зависимости от состояния их здоровья. Сегодня их пятеро.

За прошлый год совершено около 250-ти рейсов санавиации. Транспортировано свыше полутысячи пациентов. По инициативе Президента страны из федерального бюджета для организации экстренной эвакуации выделено почти 130 миллионов рублей.

«Проект касается конкретных направлений в медицине, главные на сегодняшний день — сердечно-сосудистые заболевания. Затем у нас дети — они даже в первую очередь, особенно дети до месяца. Беременные. Вот сегодня у нас борт, мы уже связываемся с попутной авиакомпанией», — говорит директор центра медицины катастроф при Амурской областной больнице Юрий Царенко.

Сегодня в области есть одно воздушное судно, оснащенное медоборудованием согласно стандартам федеральной программы. К концу января вертолетов будет уже три — сейчас проходит конкурсный отбор авиаперевозчиков, которые помогут врачам спасти жизни тяжелобольных пациентов.

[\(ГТРК АМУР\)](#)



Uralhelicom поставила российским клиентам два вертолета Robinson

Уральская вертолетная компания Uralhelicom — официальный дилер американского производителя Robinson Helicopter поставил два легких однодвигательных вертолета Robinson для частной эксплуатации на территории России. Речь идет об одном поршневом R44 Raven I и одном газотурбинном R66 Turbine, сообщили в компании.

R44 Raven I помимо стандартной комплектации оснащен гарнитурой BOSE с шумоподавлением и выпуклыми стеклами с затемнением. Вертолет R66 Turbine в дополнение к базовому оборудованию оснащен метрическим высотомером, аварийным радиомаяком Kannad и гарнитурой David Clark.

Напомним, что за последние два месяца 2017 г. Uralhelicom передала эксплуатантам два вертолета R66 Turbine, один из которых предназначен для полетов в Республике Саха, а в целом за прошлый год екатеринбургской компанией поставлено пять вертолетов Robinson.

В общей сложности за прошедший год компания передала 13 машин, включая такие модели, как Airbus Helicopters H125/EC145 и Leonardo Helicopters AW119.

ATO.Ru

«Вертолеты России» готовы к внедрению аддитивных технологий в производство

Молодые специалисты холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) прошли обучение в Инжиниринговом центре CompMechLab Института передовых производственных технологий Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (СПбПУ) по программе «Проектирование авиационных компонентов на основе топологической оптимизации». В ближайшее время инженеры, конструкторы и технологи холдинга приступят к самостоятельной работе по оптимизации деталей, используемых в современной вертолетной технике российского производства.

В группу обучения были включены наиболее проявившие себя в работе молодые инженеры-конструкторы и инженеры-технологи предприятий холдинга "Вертолеты России" – АО "МВЗ им.М.Л.Миля", АО "Камов", АО "Редуктор-ПМ" и ПАО "Казанский вертолетный завод". Основной целью обучения стало освоение проектирования с использованием принципов топологической оптимизации, широко применяемой в мировом авиастроении, а также принципов использования аддитивных технологий. Специалисты, прошедшие курс обучения в СПбПУ, отправились на свои предприятия, где уже приступили к внедрению полученных знаний в производственный процесс.

Обучающий курс продолжительностью 10 недель проходил в несколько этапов. Первый включал в себя серию ознакомительных онлайн-семинаров, посвященных принципам применения топологической оптимизации, аддитивных методов производства, их ограничениям и принципиальным преимуществам. Следующим этапом стали очные занятия, для прохождения которых сотрудники Холдинга "Вертолеты России" на две недели прибыли в Санкт-Петербург. Занятия проводились в Научно-исследовательском корпусе СПбПУ.



Кроме того, специалисты холдинга "Вертолеты России" получили уникальную возможность принять участие в качестве слушателей в работе одной из крупнейших профильных международных конференций, посвященных компьютерному инжинирингу, – Второй технологической конференции ATCx Russia.

По итогам курса учащиеся выполнили самостоятельную работу на местах с удаленной поддержкой по оптимизации отобранных инженерных деталей. Результатом стали не только передача уникальных компетенций в части компьютерного инжиниринга, бионического дизайна, топологической оптимизации и аддитивного производства, но и разработка 10 реальных инженерных деталей, готовых к производству.

Применение топологической оптимизации на этапе проектирования позволяет определить дизайн конструкции с наиболее рациональным распределением нагрузок на материал. Использование данного инновационного подхода позволяет значительно уменьшить массу конструкции и ее стоимость.

[\(Вертолеты России\)](#)

H125: «рабочая лошадка» в российском небе

Однодвигательный H125 (AS350 B3) уже долгие годы остаётся одним из самых востребованных лёгких вертолётов как в России, так и во всём мире. Благодаря оптимальному сочетанию эксплуатационных и лётно-технических характеристик, универсальности, безопасности и надёжности конструкции, цене и стоимости технического обслуживания, эта машина подходит для пассажирских перевозок, авиационных работ, санитарной эвакуации и охраны правопорядка. Сегодня во всём мире эксплуатируется более 650 вертолётов этой модели, из них в России - 70, и в будущем году их число увеличится.

Сегодня H125 - наиболее востребованная и распространённая модель семейства AS350 в России. По данным пресс-службы Airbus Helicopters Vostok (AHV), сейчас в нашей стране эксплуатируется 70 таких машин. В компании отметили, что единично представлены и предыдущие версии AS350, включая шесть вертолётов AS350 B2 и один AS350 BA, однако эти модели уже сняты с производства (сейчас серийно производится только H125). В настоящий момент Airbus Helicopters Vostok (дочернее предприятие Airbus Helicopters) имеет твёрдые заказы на шесть H125 с поставкой в 2018 году, сообщили "АвиаПорту" в пресс-службе компании AHV.

Напомним, H125 (маркетинговое название вертолёта AS350 B3) входит в семейство однодвигательных вертолётов Ecureuil/AStar производства Airbus Helicopters. По информации AHV, общий налёт машин семейства составляет более 30 млн часов. Производство обновлённой модели - AS350 B3e, получившей название H125, стартовало в 2011 году.

Максимальная взлётная масса вертолёта составляет 2370 кг (при выборе варианта "Комплект для увеличения максимальной внутренней взлётной массы до 2370 кг"), а максимальный полный вес в транспортной конфигурации с внешней нагрузкой - 2800 кг. На этих машинах установлен двигатель Arriel 2D фирмы Turbomeca с двойной цифровой системой управления (FADEC) нового поколения и

регистратором параметров работы. Благодаря переходу на новую модель двигателя, производителю удалось значительно увеличить межремонтные интервалы и уменьшить стоимость эксплуатации вертолёта. "Стеклянная кабина" H125 оборудована навигационным комплексом Garmin GTN650H. В целях повышения эксплуатационной безопасности в качестве дополнительных опций H125 оснащаются улучшенными энергопоглощающими креслами для экипажа и двойной гидравлической системой. Также производитель предлагает вариант с топливным баком, устойчивым к разрушению.

Этот тип вертолётов, прежде всего, популярен у российских коммерческих операторов. В пресс-службе ANV отмечают, что наиболее богатым опытом эксплуатации этой модели в России обладают компании "Ютэйр", "АэроГео", "Скол", "Ямал", "Восток" и "Гранат". Чаще всего вертолёты модели H125 используются для авиационных работ по мониторингу протяжённых линейных объектов (газо- и нефтепроводы), перевозки служебных пассажиров, санитарной авиации, транспортировки грузов на внешней подвеске (в том числе, при проведении строительно-монтажных работ) и геофизических исследований. Стоит отметить, что ближайшие конкуренты Bell 407 и AW119 (производитель Agusta Westland) используются в России, в основном, в частной авиации (коммерческие операторы их практически не используют).



H125 приспособлен к эксплуатации в условиях высокогорья и жаркого климата, а максимальная масса груза, который можно перевезти на внешней подвеске, составляет 1400 кг. Просторная кабина, высокая крейсерская скорость, большая дальность полёта и грузоподъёмность обеспечивают H125 более высокую производительность, чем у аналогичных моделей других производителей: технические характеристики позволяют ему выполнять больше полётов "туда-обратно" за день, чем любой другой машине этого же класса. В конфигурации, предназначенной для санитарной эвакуации,



вертолёт комплектуется медицинским оборудованием, при этом он способен перевезти до четырёх человек (пилота, два медиков и пациента).

За счёт универсальной кабины с плоским полом вертолёт можно применять не только для пассажирских перевозок и эвакуации пациентов, но и для выполнения всех типов авиационных работ. В частности, вертолёт H125 легко переоснащается для выполнения воздушных работ с использованием дополнительного сертифицированного оборудования, включая дополнительные аккумуляторы, противопылевые фильтры, сдвижные двери и защитную дугу хвостового винта, благодаря чему его можно использовать для выполнения широкого круга авиационных работ: пожаротушения, мониторинга ЛЭП, подъёма грузов, опыления урожаев, аэросъёмки, парашютирования и геологоразведки.

Также H125 можно адаптировать для выполнения различных правоохранительных операций, в том числе наблюдения, оперативного управления, поиска и спасения, транспортировки отрядов особого назначения, а также патрулирования государственных границ. Одноуровневый пол кабины и низкий уровень вибрации позволяют устанавливать необходимое для указанных задач оборудование: контрольно-измерительные приборы, прожекторы, инфракрасные и тепловизионные камеры, тактические консоли, освещение и приборы, совместимые с очками ночного видения, защиту от столкновения с линиями электропередач, а также масштабируемые карты с GPS для отслеживания украденного имущества, в том числе транспорта. На сегодняшний день H125 используется правоохранительными органами в 30 странах и регионах мира.

Заказчиков из России в первую очередь привлекает цена вертолёта: она значительно ниже, чем у AW119 (на 30%) и Bell 407 (на 20%) (для сравнения использованы цены в РФ с учётом таможенной пошлины и стоимости доставки), подчёркивают в пресс-службе ANV. Стоит добавить, что в мае 2017 года на Международной выставке вертолётной индустрии HeliRussia-2017 ANV объявила о новой ценовой политике по поставке запасных частей и компонентов российским клиентам. В частности, как сообщал "АвиаПорт", стоимость доставки для плановых заказов на сумму от 15 тысяч евро стала фиксированной и составляет 5% от стоимости изделия на условиях Ex-Works завода Airbus Helicopters до российского НДС и с учётом таможенных пошлин. Как пояснял тогда коммерческий директор Airbus Helicopters Vostok Артём Фетисов, таким образом, российские клиенты могут узнать конечную цену изделия с учётом доставки всего лишь прибавив 5% к цене, указанной в европейском каталоге, а компания Airbus Helicopters в свою очередь получила возможность сократить временные затраты на составление коммерческих предложений. "С такой ценовой политикой дешевле, чем у Airbus Helicopters Vostok, запчасти сегодня не купить. Такого предложения в России не существовало, - отмечал А. Фетисов. - Это новый подход, который наша компания в других регионах ещё не делает, то есть в России у нас пилотный проект".

Другой важный фактор для любого владельца вертолётной техники - наличие широкой сети сервисных центров. Как рассказали "АвиаПорту" в пресс-службе ANV, на сегодняшний день более 25 российских организаций сертифицированы Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией) по нормам ФАП-285 для обслуживания вертолётов AS350 (H125). География центров сервисного обслуживания покрывает всю Россию: от Владивостока и Камчатки до Санкт-Петербурга и Москвы, от Норильска и Салехарда до Краснодара.



В пресс-службе ANV также добавили, что сегодня не возникает и проблем с обучением лётного состава. "Мы направляем клиентов либо в учебный центр на заводе Airbus Helicopters в город Мариньян (Франция - "АвиаПорт"), либо в официальный авторизованный учебный центр авиакомпания "Ютэйр", - уточнили в пресс-службе. - Также в России действуют несколько отечественных учебных центров, одобренных Росавиацией, однако они не связаны с Airbus Helicopters".

[\(АвиаПорт\)](#)

«ЮТэйр-Инжиниринг»: надежный партнер в России и мире

Акционерное общество (АО) "ЮТэйр-Инжиниринг" - одно из крупнейших в России и мире предприятий по ремонту и техническому обслуживанию отечественных и зарубежных вертолетов. Об основных направлениях деятельности предприятия рассказывает его генеральный директор Рашид Фараджаев.

"АС": Рашид Гусейнович, расскажите, пожалуйста, кратко об истории Вашего предприятия.

Современный Центр технического обслуживания и ремонта - "ЮТэйр-Инжиниринг" является правопреемником хорошо известного в авиационном сообществе авиаремонтного завода № 26 гражданской авиации. В 1944 г. предприятие было перебазировано в Тюмень, а с 1968 г. стало именоваться "Завод № 26 гражданской авиации".

Следует сказать, что завод № 26 гражданской авиации одним из первых в отрасли освоил ремонт вертолетной техники: в 1974 г. - Ми-2, а с 1980 г. приступил к ремонту вертолетов Ми-8.

1 января 2007 г. в предприятие интегрирован авиационно-технический комплекс вертолетов (АТКВ) авиакомпании "ЮТэйр". По решению общего собрания акционеров от 1 марта 2007 г. предприятие изменило название на ОАО "ЮТэйр-Инжиниринг", а в настоящее время имеет юридический статус и наименование АО "ЮТэйр-Инжиниринг".

"АС": Каковы основные направления деятельности предприятия и его производственная инфраструктура сегодня?

Наверное, не будет преувеличением сказать о том, что АО "ЮТэйр-Инжиниринг" - одно из крупнейших и хорошо известных в России и международном авиационном сообществе предприятий по ремонту и техническому обслуживанию вертолетов отечественного и зарубежного производства.

Если говорить о капитальном ремонте, то мы выполняем его на вертолетах отечественного производства Ми-8/17, Ми-171, Ми-172 всех серий и модификаций, а также комплектующих к ним, самолета Ан-2 и вертолета американского производства Robinson R44.



АО "ЮТэйр-Инжиниринг" обеспечивает весь цикл технологических процессов ремонта: от полной разборки и промывки вертолета и комплектующих до сборки, покраски, наземных и летных испытаний.

Производственная инфраструктура предприятия постоянно совершенствуется и обновляется. В цехах и лабораториях установлены уникальные стенды для испытаний агрегатов и оборудования. Введены в строй новые участки сборки вертолетов, ремонта агрегатов, доки покраски вертолетов, соответствующие современным международным стандартам.

АО "ЮТэйр-Инжиниринг" в среднем в год выполняет ремонт порядка 50 вертолетов. За всю историю деятельности предприятия в цехах капитальный ремонт прошли более 8 тыс. воздушных судов.

Второе направление деятельности - техническое обслуживание вертолетов всей линейки семейства "Ми", Ка-32Т и самолетов Ан-2. Предприятие также является авторизованным сервисным центром ведущих мировых вертолетостроительных компаний Airbus Helicopters, Robinson и AgustaWestland.

Помимо мощной производственной базы в Тюмени, компания также имеет 29 сертифицированных мест производственной деятельности: линейные станции технического обслуживания (ЛСТО), посадочные площадки, оперативные точки в России, а также в 17 странах мира с высококвалифицированным персоналом численностью порядка 1800 человек. Это позволяет выполнять работы по поддержанию летной годности всего вертолетного парка не только нашего основного заказчика - авиакомпании "ЮТэйр", но и широкого круга отечественных и зарубежных авиапредприятий. Среди заказчиков, с которыми у нас сложилось длительное деловое сотрудничество - авиакомпании "Ямал", "Витязь-Аэро", "Газпромавиа", "Нижневартонская авиа", "Арго", "АэроГео", "Баркол", "Казанское авиапредприятие" и др.

"АС": Рашид Гусейнович, вертолетная техника, в частности, марки "Ми", постоянно модернизируется, соответственно, совершенствуются технологии ремонта и технического обслуживания. Какова роль АО "ЮТэйр-Инжиниринг" в этих процессах, а также в обеспечении качества и надежности ремонтируемой авиатехники?

Одна из целей АО "ЮТэйр-Инжиниринг" - продолжить работу с ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля" по созданию на базе нашего предприятия конструкторского бюро. Его деятельность будет направлена на совершенствование воздушных судов, разработку и внедрение новых технологических процессов по их ремонту и техническому обслуживанию, в том числе агрегатов.

Большое внимание мы также уделяем вопросам повышения качества ремонта авиационной техники путем развития и внедрения на предприятии новых технологий, развития материально-технической базы.

Важное значение для повышения уровня конкурентоспособности АО "ЮТэйр-Инжиниринг" перед другими предприятиями отрасли имеет работа, направленная на уменьшение доли заказов на ремонт и покупку агрегатов и комплектующих на сторонних предприятиях-изготовителях, что, в свою очередь,



способствует как снижению стоимости, так и сроков проведения капитального ремонта воздушных судов.

Один из существенных факторов высокого качества ремонта и технического обслуживания - метрологическое обеспечение производства, для чего у нас существует собственная метрологическая служба. Она обеспечивает соблюдение необходимых требований к точности средств измерений, используемых инженерно-техническим составом при капитальном ремонте и техническом обслуживании авиатехники в АО "Ютэйр-Инжиниринг".

Главная задача метрологической службы - организация правильного выбора, применения и эксплуатации измерительного оборудования в подразделениях нашего предприятия.

АО "Ютэйр-Инжиниринг", в целом, обладает необходимыми и достаточными материальными ресурсами, большим опытом работ в области поддержания летной годности вертолетов семейства "Ми" и предлагает эксплуатантам полный комплекс работ по сопровождению их деятельности в рамках подтверждения ресурсных показателей авиационной техники.

Сегодня наше предприятие ежедневно выполняет техническое обслуживание более 200 вертолетов всей линейки семейства "Ми" (Ми-26, Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-171), Ка-32Т, самолетов Ан-2, их системы агрегатов, а также вертолетов зарубежного производства: Airbus Helicopters (EC-130B-4, AS-350, AS-355, BO-105), Robinson R-44, AgustaWestland-139.

АО "Ютэйр-Инжиниринг", помимо работ по ремонту и техобслуживанию отечественных и зарубежных вертолетов, выполняет техническое обслуживание двигателей и модульную замену их компонентов производства компании Turbomeca.

"АС": Какие необходимые разрешительные документы имеет Ваше предприятие на выполнение работ по модернизации авиационной техники?

АО "Ютэйр-Инжиниринг" является одной из крупнейших организаций, одобренной Авиационными властями на выполнение модификаций вертолетов, доработок и работ по переоборудованию транспортного вертолета Ми-8Т в грузопассажирский вариант по документации Разработчика. Это включает в себя следующие работы: оснащение вертолетов Ми-8 внешними дополнительными топливными баками, установка виброгасителей, установка защищенного твердотельного бортового накопителя информации ЗБН-1-3 серии 3, установка аварийных радиомаяков отечественного производства, радиостанции "Прима КВ", сигнализатора обледенения СО-121, метео-локатора А813Ц, радиовысотомера А-037, установка самолетных ответчиков КТ-76С, КТ-76А, выполнение доработки вертолетов Ми-8МТ по замене двигателей ТВ3-117МТ серии 3 на двигатели ТВ3-117ВМ.

О высоком инженерном потенциале нашего предприятия свидетельствует и то, что Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) закрепило за АО "Ютэйр-Инжиниринг" функции ведущего предприятия в области проведения работ по сверке учетного комплекса эксплуатационно-технической документации (ЭТД) для резидентов и нерезидентов РФ.



Технологическо-конструкторский отдел АО "ЮТэйр-Инжиниринг" выполняет работы по актуализации эксплуатационной документации в Ространснадзоре Минтранса РФ и его территориальных управлениях, осуществляет ведение эталонной ЭТД и сверку с ней рабочей документации эксплуатационных предприятий, разрабатывает предложения по совершенствованию конструкции ВС, технической документации (регламенты, технологические указания, технические описания, руководства, инструкции по эксплуатации и т. п.).

"АС": Рашид Гусейнович, АО "ЮТэйр-Инжиниринг" уже в течение ряда лет присутствует во многих регионах мира.

Наше предприятие заслужило репутацию надежного партнера не только в России, но и за ее пределами. Так, например, компания успешно функционирует в таких странах, как Перу, Колумбия, Афганистан, ЮАР, Судан, Демократическая республика Конго, Либерия, Мали, Кот-Д'Ивуар, Сомали, Южный Судан, Уганда, Западная Сахара, Кения.

Все работы по обслуживанию вертолетов семейства "Ми" соответствуют требованиям документов авиационных администраций России, ЮАР, Перу и выполняются в соответствии с руководством по контролю ТО, утвержденному Конструкторским бюро им. М.Л. Миля.

В 2012 г. в Перу, как филиал АО "ЮТэйр-Инжиниринг", зарегистрирован Центр по обслуживанию российской вертолетной техники. Он получил от Генеральной дирекции гражданской авиации (DGAC) Республики Перу Сертификат одобрения на соответствие требованиям авиационных правил Перу RAR-145NE, позволяющий выполнять капитальный ремонт вертолетов Ми-8, Ми-8МТ, Ми-8МТВ-1 (Ми 17-1В), Ми-8АМТ, Ми-171. Центр сертифицирован Московским вертолетным заводом им. М.Л. Миля и выполняет капитальный ремонт вертолетов и агрегатов, принадлежащих компании Helicopteros del Sur.

В 2017 году АО "ЮТэйр-Инжиниринг", после успешно прошедшего аудита Управления гражданской авиации Китая, получило "Сертификат организации по техническому обслуживанию", дающий право выполнения модификации, текущего и капитального ремонта вертолетов Ми-171 и Ми-8Т, зарегистрированных в реестре гражданских воздушных судов КНР.

Специалисты АО "ЮТэйр-Инжиниринг" уже использовали Сертификат по назначению, выполнив капитальный ремонт Ми-171 одного из крупнейших китайских эксплуатантов вертолетов семейства "Миль".

В настоящее время продолжается активная работа с МВЗ им. М.Л. Миля по расширению полномочий АО "ЮТэйр-Инжиниринг" в части проведения капитального ремонта вертолетов и агрегатов, принадлежащих сторонним заказчикам, зарегистрированным на территории Перу.

Кроме того, с целью развития деятельности Центра, в перспективе планируется получение разрешения на выполнение капитального ремонта вертолетов заказчиков, зарегистрированных на территории других государств Южной Америки (Колумбия, Венесуэла и др.).



В заключение хотел бы отметить, что с учетом высокого профессионализма и большого опыта наших специалистов, современной производственно-технологической инфраструктуры предприятия, гибкого, взвешенного и индивидуального подхода к вопросам ценообразования можно с уверенностью сказать, что АО "ЮТэйр-Инжиниринг" является уникальным и единственным в России предприятием, сочетающим в себе полный комплекс услуг, необходимых для поддержания летной годности воздушных судов.

"АС": Рашид Гусейнович, благодарю Вас за интересное и информативное интервью.

[\(АвиаСоюз / АвиаПорт\)](#)

Курганская область подвела итоги эксплуатации вертолётов «Ансат»

Медицинские вертолёты "Ансат", эксплуатируемые компанией "Русские Вертолётные Системы" (РВС) в Курганской области с августа 2017 года, успешно эвакуировали 171 пациента, сообщила пресс-служба РВС по итогам совещания, посвящённого первым итогам эксплуатации этих машин в регионе в рамках реализации приоритетного проекта по развитию санитарной авиации в труднодоступных регионах.

Напомним, авиационная медицинская служба Helimed (специализированное подразделение РВС) оказывает услуги санитарной авиации в Курганской области с августа 2017 года. Работы осуществляются в рамках приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации" (короткое название проекта - "Развитие санитарной авиации").

В ходе совещания, в котором приняли участие представители РВС, холдинга "Вертолёты России", департамента здравоохранения Курганской области и ГБУ "Курганский областной центр медицины катастроф", было озвучено, что с 1 августа по 21 декабря 2017 вертолёты "Ансат" совершили в регионе 175 вылетов, в том числе для эвакуации 171 пациента в медицинские учреждения и проведения четырёх консультаций на месте. Общий налёт вертолётов компании РВС в регионе за прошедший период составил почти 340 часов, время дежурства - более 4 тыс.150 часов.

Как уже писал "АвиаПорт", паспорт приоритетного проекта "Развитие санитарной авиации" утверждён по итогам заседания президиума Совета при президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам, прошедшего 25 октября 2016 года. Ключевая цель проекта - повышение доступности экстренной медицинской помощи для населения, проживающего на труднодоступных территориях. Сроки его реализации - с 1 ноября 2016 года по 15 февраля 2020 года. В прошлом году в рамках проекта на развитие санавиации из бюджета выделили 3,3 млрд рублей: средства распределили по 34 регионам, включённым в проект. Аналогичный объём финансирования предусмотрен на 2018 и 2019 годы.

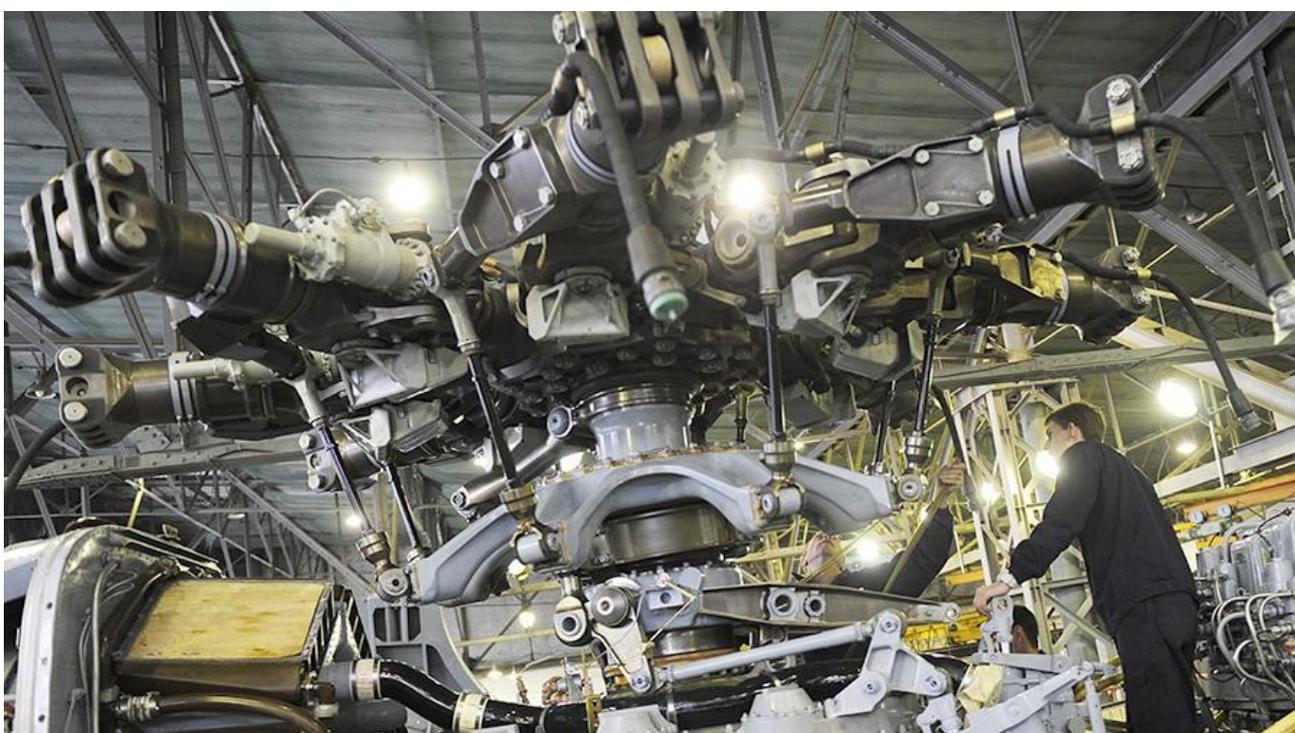
В пресс-службе РВС также добавили, что представители ГБУЗ "Территориальный центр медицины катастроф Челябинской области", присутствовавшие на совещании, проявили интерес к положительному опыту эксплуатации "Ансатов" в Курганской области, приняв активное участие в

обсуждении эксплуатационных характеристик этих вертолётов и общих вопросов, касающихся возможностей их применения в Челябинской области.

[\(АвиаПорт\)](#)

Снова в небо: легендарный вертолет Ми-4 возвращают к жизни

Подмосковные авиаторы восстанавливают советский вертолет Ми-4. Причем работы ведут два ветерана предприятия. Их специально попросили вернуться на завод. И хотя есть проблемы с запчастями, энтузиасты не сомневаются. Винтокрылая машина скоро поднимется в небо. С ними согласился и корреспондент «МИР 24» Дмитрий Барбаш.



Они помнят этот вертолет как свои пять пальцев. Но все равно сверяются с чертежами. На Московском авиаремонтном заводе Ми-4 работают два ветерана: Анатолий Иванович и Иван Васильевич.

«Я много лет его ремонтировал, был старшим мастером ОТК. Вел полный контроль всех работ. И еще документация осталась, работаем по документам, ну и по памяти», – рассказал ветеран завода ДОСААФ Анатолий Гапутин.

Уникальную документацию на заводе сохранили, но возникли проблемы с запчастями. Не все узлы можно заменить современными аналогами. Тогда кинули клич всем российским авиаторам. Помочь, кто чем может. Откликнулись сразу. Недостающие запчасти нашли даже на музейных экспонатах.

«Ездил я в Торжок, в Музей авиации ВВС. Только вертолетов. Там я снял кое-какие агрегаты, которых у нас не было, мы их отдали в ремонт. Их привели в порядок, испытали на стендах и отдали нам на сборку», – отметил ветеран завода ДОСААФ Иван Анисимов.

Топливный насос искали особенно долго. В советское время его активно использовали не только в авиации. Он пользовался бешеной популярностью у дачников. Насос опускали в колодец и качали воду. Делали летние водопроводы. И сегодня таких агрегатов фактически не осталось.

Ми-4 – первый советский военно-транспортный самолет. Он поднялся в воздух в 1952-ом году. И сразу превзошел своего главного конкурента – американский С-55 – по всем параметрам. Несколько десятилетий служил военным, геологам и строителям. На нем впервые установили автопилот. Испытывали и первые вертолетные катапульты. Да и сама конструкция по тем временам была революционной: полуторापалубной. Внизу грузовой отсек. Сверху кабина пилотов.



Заслуженный летчик СССР Владимир Овинов осматривает кабину вертолета. И дает свои советы по ремонту. Эта машина ему как родная. Он учился летать на МИ-4, потом служил на них в армии.

«У него потолок был 5, 5 тысяч. Особенно он был хорош в горах, потому что приемистость двигателя хорошая была. Двигатель работал за ходом ручки управления. Ручку управления берешь, и двигатель обороты набирает», – вспоминает Овинов.

На машину уже установили двигатель. Скоро МИ-4 покрасят в «родной» цвет хаки.



«Задача – восстановить его в первозданном виде, со всеми его возможностями, и сохранить как технический памятник, который показывал бы его возможности на различных авиашоу, парадах», – сообщил генеральный директор Московского авиаремонтного завода Павел Ненастьяев.

Авиастроители, как и летчики, народ суеверный. И с оговоркой «если все будет идти по плану» обещают – уже весной легендарный вертолет сможет подняться в небо.

[\(МИР 24\)](#)

Сотрудники ПАО ААК «ПРОГРЕСС» стали авторами очередного патента

Сотрудники Арсеньевской авиакомпания "Прогресс" стали авторами изобретения инновационной технологии, касающейся виброустойчивой лопасти несущего винта вертолета. Мировую новизну предлагаемого специалистами способа и актуальность его применения в авиационной промышленности уже подтвердили в Федеральной службе по интеллектуальной собственности.

Авторами изобретения стали управляющий директор ПАО ААК "ПРОГРЕСС", председатель Приморского регионального отделения Союза машиностроителей России Юрий Денисенко и его советник по научно-исследовательской и патентной работе Олег Бердиев. В авторский состав также вошли: директор Института химии ДВО РАН, академик РАН, доктор технических наук Валентин Сергиенко; начальник лаборатории Института химии ДВО РАН, профессор Виталий Добржанский и директор филиала Дальневосточного федерального университета в г. Арсеньеве, доктор технических наук Юрий Огнев.

"Ни для кого не секрет, что любой летательный аппарат, и вертолет в том числе, подвержен воздействию вибрации, следствием которой является преждевременный износ деталей и агрегатов и сокращение срока их службы. Именно поэтому многие годы различные специалисты работают над методами снижения уровня вибрации. Для нашего предприятия эта проблема также актуальна, поэтому мы и стали инициаторами проведения данного исследования", – рассказал Олег Бердиев.

Задачей предлагаемой авторами полезной модели является разработка конструкции лопасти несущего винта вертолета, исключающей возможность конденсации водяных паров и накопления влаги в количествах, которые могли бы привести к смещению центровки лопасти и вызвать нежелательные вибрации при ее вращении. Это позволит снизить уровень нежелательных вибраций винта вертолета за счет исключения вибраций, обусловленных присутствием паров воды в полостях ячеистого заполнителя и накоплением конденсата. Такой эффект достигается лопастью несущего винта, полости которой заполнены закачанным под давлением, на 8-10 % превышающим атмосферное, осушенным воздухом или не содержащим паров воды инертным газом.

В настоящий момент на предприятии оформляется тема НИР по внедрению предлагаемого метода изготовления лопастей вертолета, что позволило бы увеличить срок их службы и получить существенный эффект.

[\(Прогресс Приморья\)](#)



За год вертолет санавиации помог 245 жителям Тюменской области получить необходимую медпомощь

С мая 2017 года Тюменская область вошла в число 34 субъектов Российской Федерации, включенных в реализацию приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации», а именно — обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах.

Ранее в Тюменской области центр медицины катастроф ОКБ №1 также мог осуществлять доставку пациентов вертолетом, используя средства регионального бюджета, однако сейчас существенно увеличились возможности и расширилась география полетов.

Начиная с 2017 года вертолет начал осуществлять санитарную эвакуацию из так называемой Ишимской зоны, чего раньше не было.

«Иногда разница в несколько часов для тяжелых больных существенна. И если доставка автомобилем ЦМК займет 4-5 часов, то вертолетом — чуть больше часа. По медицинским показаниям мы, конечно, начали пользоваться этой выгодной возможностью, и в прошлом году санитарной авиацией из Ишима и Ишимского района было доставлено 14 пациентов», — рассказывает руководитель центра медицины катастроф ОКБ №1 Евгений Наумов.

Основные территории с населенными пунктами, расположенными в труднодоступных местах, — это Тобольский, Уватский и Вагайский районы. Туда практически нет доступа, учитывая, что только сейчас начинают появляться «зимники», а медицинская помощь требуется круглый год.

«Поводами для вылета санитарной авиации являются неотложные состояния как у взрослых, так и у детей. Приоритет мы отдаем наиболее тяжело больным и пострадавшим: пациентам с травмами, в частности с ожоговой травмой большой площади. Но, например, в июле и августе мы доставляли двух пациентов после укусов змей. Для такого повода действительно важно время доставки в специализированное учреждение, где окажут всю необходимую помощь», — отметил Евгений Михайлович.

Еще один приоритет для вылета вертолета санитарной авиации — это непосредственно роды либо необходимость транспортировки беременной женщины. За прошлый год из труднодоступных районов была эвакуирована 31 женщина. По словам руководителя ЦМК, роженицы адекватно понимают ситуацию, поэтому соглашаются на перелет заранее. Когда вертолет оказывается в их районе по какому-либо неотложному поводу, а у женщины подходит срок, ее попутно забирают и доставляют в перинатальный центр, чтобы уже наверняка роды прошли под контролем медицинских работников.

С момента реализации проекта, с мая по декабрь 2017 года, вертолетом транспортировано 227 пациентов, из них 78 детей, в числе которых одиннадцать малышей, которым не было еще и года, а одному всего 2 месяца. А вообще за 12 месяцев 2017 года было транспортировано 245 пациентов.



«По договору на 2018 и 2019 годы география полетов расширяется. Мы можем забирать пациентов с территорий, прилегающих к границе с Омской областью. Кроме того, если будет необходимость, мы можем доставить пациента в Екатеринбург», – частично раскрывает планы на текущий год Евгений Наумов.

[\(Департамент здравоохранения Тюменской области\)](#)

Алтайский минздрав ищет подрядчика для оказания услуг по санавиации

Минздрав Алтайского края ищет подрядчика на оказание авиационных услуг для оказания скорой специализированной медпомощи. Как сообщается на сайте региональных госзакупок, начальная цена контракта составила 95 млн 401 тыс. рублей.

На данный момент на участие в конкурсе подана всего одна заявка от «Алтайских авиалиний», в связи с чем аукцион признан несостоявшимся. Выполнять вылеты для оказания скорой специализированной медицинской помощи предполагается на гражданском вертолете, оборудованном медицинским модулем. Минимальная стоимость единицы такой услуги оценивается в 156 тыс. 324 рубля. При этом минимальная стоимость услуги по обеспечению поддержания готовности к выполнению полетов, то есть дежурств, оценивается в 28 тыс. 264 рубля.

Отмечено, что авиационные услуги для оказания скорой специализированной медицинской помощи оказываются на территории Алтайского края, Новосибирской области, Кемеровской области, Томской области, Республики Алтай и включают в себя:

— услуги по выполнению полетов (время от момента запуска двигателей воздушного судна (далее – ВС) до момента их выключения после посадки);

— услуги по обеспечению поддержания готовности к выполнению полетов (дежурство, а также время ожидания доставки больного вне места базирования ВС).

Заявка на полет подается в письменном виде с указанием времени вылета. В случае необходимости осуществить срочный вылет для оказания экстренной медицинской помощи населению, допускается вылет без письменной заявки на полет. В этом случае заявка принимается по телефону.

Исполнитель обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

ВС должно базироваться на территории аэропорта Барнаула с организацией дежурства экипажа и ВС с 8-00 до 19-00 часов (с 01 апреля по 30 сентября) и с 8-00 до 15-00 часов (с 01 октября по 31 марта), при этом вылет должен быть обеспечен в течение не более одного часа с момента подачи заявки на вылет.

Сам вертолет должен быть типа Ми-8 не ранее 2014 года выпуска. Его максимальная скорость должна составлять не менее 250 км/час, а максимальная высота полета с пассажирами – не менее 2 тыс. м. Дальность полета без дополнительных топливных баков должна быть не менее 450 км,



максимальный взлетный вес – не менее 12 тонн, максимальная загрузка – не менее 4 тонн, посадочных мест должно быть не менее 12, а объем грузовой кабины должен составлять не менее 20 кв.м.

Вертолет должен быть оборудован медицинским модулем. При необходимости услуги должны быть оказаны в горах до 1000 м, в приграничной полосе, в ночное время.

В документации сказано, что «Алтайские авиалинии» соответствуют всем требованиям конкурса. Кстати, проведение аукциона в электронной форме назначено на 22 января 2018 года. Сама услуга оказывается в срок с момента подписания контракта по 31 декабря 2018 года включительно.

[\(ПолитСиб.Ру\)](#)

Санитарная авиация в Курганской области продолжит работу и в этом году

Санитарная авиация в Курганской области продолжит работу и в этом году. На ее развитие направят средства из областного бюджета. Как отметил Губернатор Алексей Кокорин в ходе пресс-конференции с журналистами региона 18 января, финансирование санавиации сокращено не будет. Всего же 70% областного бюджета запланировано на социальные расходы.

— Несмотря на комментарии скептиков, спасенные человеческие жизни есть в каждом населенном пункте — это главный итог работы санавиации в уходящем году, — сказал Алексей Кокорин.

Журналисты также интересовались развитием телемедицины на территории Курганской области. Алексей Кокорин отметил, что это новое направление, оно требует тщательной подготовки врачей для консультаций на расстоянии.

Говоря о решении проблемы дефицита медицинских кадров, Губернатор напомнил, что год назад в Зауралье заработала кафедра тюменского медицинского института. 32 специалиста уже прошли обучение на ее базе.

Глава региона акцентировал внимание на том, что жители области не всегда довольны уровнем оказания услуг в поликлиниках. Чтобы изначально формировать положительный настрой пациентов, по мнению Алексея Кокорина, необходимо избавиться от очередей и записываться на прием к врачу с помощью электронных сервисов.

— Необходимо, чтобы запись на прием через интернет была доступна для всех, — сказал Губернатор.

Он отметил, что для старшего поколения организуются курсы компьютерной грамотности, которые помогут пенсионерам научиться пользоваться современными услугами.

Алексей Кокорин также подчеркнул, что в целом расходы на сферу здравоохранения в текущем году не будут сокращаться.

[\(Пресс-служба Губернатора Курганской области\)](#)



«Восток» приступил к полетам на новом медицинском Ми-8АМТ

Оператор "Восток" (входит в группу "ЮТэйр") и Хабаровский территориальный центр медицины катастроф подписали контракт о проведении санитарных полетов в 2018 г. Для этих целей перевозчик получил Ми-8АМТ компании "ЮТэйр — Вертолетные услуги". Речь идет о ВС из числа шести новых воздушных судов данного типа, поступивших в парк крупнейшего российского вертолетного оператора в конце декабря 2017 года. Машина с медицинским модулем приступила к выполнению работ с начала 2018 г., сообщили АТО.ru в "ЮТэйр — Вертолетные услуги".

Вертолет получил бортовой номер RA-22804, пишет AmurMedia. ВС вмещает двух лежачих больных и пять человек медперсонала, а благодаря установке в I квартале 2018 г. двух внешних дополнительных баков число пассажирских мест возрастет до 14. Первый полет для оказания помощи машина выполнила 11 января, уточняет портал "ДВ-новости".

Вертолет, выпущенный на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ), может находиться шесть часов в воздухе без дозаправки, отметил заместитель генерального директора по коммерческим вопросам авиакомпании "Восток" Роман Хомченко. Это особенно важно с учетом того, что 63% территории региона считаются труднодоступными.

Сейчас компании группы "ЮТэйр" подписали соглашения на полеты по медицинским заданиям в Тюменской области, Ханты-Мансийском автономном округе, Красноярском и Хабаровском краях. В общей сложности работы проводятся на семи воздушных судах.

Флот авиакомпании "Восток", базирующейся в Хабаровске, состоит из вертолетов Airbus Helicopters AS350 и Ми-8 различных модификаций. Перевозчик выполняет в том числе пассажирские, грузовые, поисково-спасательные и мониторинговые полеты.

[\(АТО.Ru\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Первый Ми-26Т2 в Иордании

По сообщению неофициального блога Центра анализа стратегий и технологий, в Иордании на аэродроме Амман-Марка был замечен первый тяжелый транспортный вертолет Ми-26Т2, поставленный для ВВС государства. Машина пока что не несет опознавательных знаков и сохраняет регистрационный номер 06819.

Холдинг "Вертолеты России" заключил контракт на поставку четырех вертолетов Ми-26Т2 с иорданским государственным бюро The King Abdullah II Design and Development Bureau (KADDB) 17 апреля 2016 года. Испытания головного вертолета, построенного по этому контракту на "Роствертоле", были начаты в октябре 2017 года. Судя по регистрационному номеру, поставлен именно этот борт.

Иордания стала вторым иностранным военным заказчиком вертолетов Ми-26Т2 после Алжира.

Вертолет Ми-26Т2 является модернизацией самого грузоподъемного в мире вертолета Ми-26 и соответствует последним тенденциям в мировом авиастроении. Количество членов экипажа сокращено с 5 до 2 или 3 человек (в случае работы с внешней подвеской).



Ми-26Т2 оборудован "стеклянной кабиной" с пятью многофункциональными ЖК-дисплеями, пультами управления, комплектом дублирующих электромеханических приборов и более современным цифровым комплексом средств связи. Для визуального контроля за грузом на внешней подвеске в дневное время используется бортовое телевизионное устройство.

Новый навигационный комплекс вертолета Ми-26Т2 значительно повышает автоматизацию управления полетом и существенно упрощает работу экипажа. Ми-26Т2 отличается повышенной безопасностью. Система раннего предупреждения близости земли позволяет своевременно оповестить экипаж об опасном сближении вертолета с земной поверхностью. Система отображения воздушной обстановки и предупреждения столкновения в воздухе определяет возможность потенциального столкновения и позволяет контролировать пространство радиусом от 9 до 11 километров вокруг воздушного судна, направляя запрос всем летательным аппаратам в этом воздушном пространстве.

Конструкция, оборудование и системы вертолета Ми-26Т2 позволяют эксплуатировать его в любое время суток, в простых и сложных метеоусловиях, над равнинной местностью и в горах. Как и Ми-26Т, новый вертолет не требует специальных аэродромных средств технического обслуживания и способен к длительному автономному базированию.

[\(АВИ\)](#)

Россия планирует в 2018 году закончить постройку вертолетного центра в Перу

Россия в 2018 году завершит в Перу строительство центра по ремонту вертолетов, сообщил РИА Новости заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук.

"В Перу эксплуатируется значительное количество российских вертолетов, и Лима заинтересована в пополнении их парка. Важным является завершение строительства вертолетного центра в этой стране в 2018 году", — сказал Пунчук.

Контракт на поставку в Перу партии из 24 российских вертолетов Ми-171Ш был заключен в декабре 2013 года. Стоимость контракта оценивается в сумму более 500 миллионов долларов США. Поставка завершена в 2016 году.

[\(РИА Новости\)](#)

Leonardo Helicopters откроет техническую базу в Италии

Компания Leonardo Helicopters анонсирует открытие новой технической базы в Италии. Речь идет о совместном проекте с провайдером услуг деловой авиации SEA Prime. Как сообщают партнеры, речь идет о новом центре по обслуживанию вертолетов AW109 и AW139 в миланском аэропорту Linate. Для проекта выделен ангар площадью в 1000 кв.м. Новый центр станет единой частью FBO Milano Linate Prime, который в прошлом году обслужил более 21000 рейсов деловой авиации.



Как сообщают маркетологи Leonardo Helicopters, в 2017 году вертолетный трафик в Италии вырос более чем на 3%, а Linate по этому показателю вошел в пятерку крупнейших европейских аэропортов. Для клиентов будут доступны услуги по базовому и линейному обслуживанию.

Помимо собственного FBO в аэропорту Linate, SEA Prime имеет и второй комплекс в другом миланском аэропорту Malpensa (Milano Malpensa Prime GAT).

[\(BizavNews\)](#)

Опыт эксплуатации 11 вертолетов H130

Компания Blue Hawaiian Helicopters (США) была основана в 1985 году. Представители компании принимали участие в отраслевой группе, созданной лидирующими производителями вертолетов. Задачей группы было изготовление такого воздушного судна, которое бы подходило для нужд

вертолетной индустрии, но было бы менее шумным и менее раздражительным для населения. Результатом групповой работы стало сотрудничество между потребителями и заводом Airbus (ранее Eurocopter), которое привело к созданию вертолета EC130 Eco-Star.

Компания Blue Hawaiian стала первым заказчиком вертолетов EC130 и начала их эксплуатацию в 2001 г. Последующее сотрудничество с заводом Airbus привело к созданию усовершенствованной версии вертолета H130 для компании Blue Hawaiian - одному из первых заказчиков данной модели, запустившей ее в эксплуатацию в 2012 г. Вертолет H130, используемый компанией Blue Hawaiian Helicopters, включает в себя комплект бортового оборудования, разработанного компанией Blue Hawaiian совместно с заводом Airbus. Благодаря этому комплект бортового оборудования Garmin G500-H 750/650 сейчас доступен в качестве опции при заказе нового вертолета с завода. К концу 2017 года вертолетный парк компании Blue Hawaiian включал одиннадцать вертолетов H130, четырнадцать вертолетов EC130 B4 и шесть вертолетов AS350 B2.



Большинство вертолетов H130 базируются на островах, где их повышенная мощность и улучшенные летно-технические характеристики максимально отвечают потребностям в полетах на больших высотах и на дальние расстояния. Машины новой модификации время от времени будут эксплуатироваться и на других базах исходя из текущих потребностей, для целей техобслуживания, а также для поддержания квалификации пилотов на обеих версиях вертолетов H130. Имея двигатель мощностью на 100 л.с. выше, но с таким же расходом топлива, как и у предыдущих модификаций, вертолет H130 обеспечивает большую продолжительность полета по остатку топлива, если при



выполнении летного задания не требуется использовать максимальную мощность двигателя. Снижение расхода топлива также означает потенциально меньший износ компонентов двигателя, что дает увеличение его эксплуатационной надежности и возможность продления межремонтного ресурса. Компания Blue Hawaiian летает на вертолетах H130 больше всех операторов в мире. Компания отправила на капитальный ремонт на завод Turbomeca уже три двигателя. На двух из них межремонтный ресурс был продлен до 4800 часов.

Особым преимуществом, повлиявшим на выбор компанией Blue Hawaiian вертолетов H130 в качестве новой основы своего парка, стало то, что эти вертолеты являются современнейшими машинами и обеспечивают повышенный уровень безопасности полетов. Они могут похвастаться ударопрочной топливной системой и энергопоглощающими креслами, более мощным двигателем, увеличенной максимальной взлетной массой и расширенным диапазоном допустимых центровок, а заметное понижение уровня вибраций делает полеты на данном вертолете значительно более комфортными по сравнению со своими предшественниками.

Плавность полета, просторный интерьер и комфорт новой модификации H130 делают ее особо привлекательным предложением для туристических операторов.

[\(BizavNews\)](#)

Будущее гражданских вертолетов просветляется

Рынок гражданских вертолетов в 2018 году продолжит расти, что обусловлено спросом на легкие однодвигательные вертолеты и усиливающийся спрос за пределами Северной Америки в Европе и Азии. Прогноз вертолетной отрасли от Honeywell указывает на долю легких однодвигательных вертолетов в 58% от общего числа поставок в течение следующих четырех лет, в то время как спрос на легкие двухдвигательные машины будет смещаться к средним и суперсредним вертолетам.

Растущая геополитическая неопределенность в сочетании с сокращением добычи странами ОПЕК должна в этом году поднять цены на нефть и газ, давая ведущим оффшорным операторам новые возможности, поскольку эта отрасль консолидируется и восстанавливается. Однако, ожидание увеличения оффшорной деятельности в Австралии и Азии, и тренд перехода от тяжелых к суперсредним машинам на этом рынке, — это развитие, которое служит хорошим предзнаменованием для компаний Airbus, Bell и Leonardo, у которых имеются или выходят на рынок новые модели. Такие вертолеты также получают преимущество от мировой тенденции приватизации вертолетных поисково-спасательных операций.

Россия и Китай будут продолжать выделять все больше ресурсов на программы разработки гражданских вертолетов во всем спектре размеров и технологий, включая соосные, мультикоптеры и конвертопланы. В США вертолетные операторы EMS будут продолжать бороться за существование на фоне увеличения расходов и возмещения затрат за счет сторонних провайдеров, которые терпят неудачу. Можно ожидать большей консолидации в этом секторе. Инициативы, такие как Uber Elevate, будут по-прежнему стимулировать новый рынок городского авиатакси.

[\(BizavNews\)](#)



Австралиец доверился интуиции, нанял вертолет и смог спасти раненого сына, застрявшего в машине в лесу

В Австралии благополучно завершилась операция по спасению молодого человека, оказавшегося в ловушке после серьезного ДТП. Спасти жизнь подростку помог отец и его невероятная интуиция, сообщает AP.

По данным издания, инцидент произошел в штате Новый Южный Уэльс. 51-летний Тони Летбридж заволновался, когда его 17-летний сын Сэмюэль утром 14 января не вернулся домой.

Семья подростка живет в районе озера Маккуори. В выходные молодой человек ездил к друзьям в Ньюкасл, а на обратном пути заскочил к товарищу, живущему в 50 километрах от его дома.

Затем он должен был вернуться домой. Однако родственники его так и не дождались. Они также не смогли ему дозвониться.

Отец мальчика обратился за помощью в полицию, однако там предположили, что подросток просто сбежал. Тогда мужчина решил взять инициативу по спасению сына в свои руки. "Я думал всю ночь и решил, что утром возьму в аренду вертолет и отправлюсь его искать", - рассказал он СМИ.

По словам австралийца, он понимал, что в данной ситуации время работает против него. Мужчина вспомнил, что ранее в этом районе уже был подобный случай - человек, попавший в аварию, погиб, потому что спасатели нашли его слишком поздно. "Я не собирался допустить, чтобы то же самое случилось вновь", - заявил он.

Утром мужчина отправился в местную компанию, сдающую в прокат вертолеты, и взял в аренду воздушное судно. Владелец фирмы, узнав детали, сделал ему скидку.

Поиски не заняли много времени. По словам пилота, автомобиль Сэмюэля обнаружили всего в 15 минутах полета. Он съехал с шоссе и лежал в низине. "С воздуха заметить транспортное средство было довольно легко. А вот разглядеть его с дороги было практически невозможно", - рассказал пилот.

Когда спасатели добрались до машины, выяснилось, что юноша жив. Однако он был зажат внутри. Чтобы извлечь его из искореженной машины, потребовалась помощь аварийных служб.

После этого пострадавшего доставили в больницу. По словам отца, в целом подросток провел в лесу 30 часов. У него зафиксированы многочисленные переломы, но главное - он остался жив. Мужчина пояснил, что во время поисков сына он следовал своей интуиции.

NEWSRu.com

Вертолеты Lynx AH.9A совершили прощальный полет над Англией

6 января Army Air Corps (AAC, авиация сухопутных войск Великобритании) закончила эксплуатацию разведывательных вертолетов Lynx AH.9A. В рамках торжественной прощальной церемонии 5

вертолетов этой модели совершили пролет над Англией. Они поднялись с базы Королевских ВВС в Одишем и прошли над Миддл-Уаллоп, Апавон, Йеовилем, Уаттишам и над центром Лондона.

Облет первого Lynx AH.9A состоялся в сентябре 2009. В качестве его силовой установки использовались двигатели LHTEC CTS800-4N, обеспечивающие лучшие характеристики в условиях hot-and-high (высокогорный и пустынный климат). Машина оснащалась самой современной по тем временам авионикой и оптоэлектронной головкой MX-15. Кроме того, на некоторых экземплярах монтировался 12,7-миллиметровый пулемет.



В начале 2010 года первые Lynx AH.9A были приняты в эксплуатацию, а уже в мае того года несколько из них было отправлено в Афганистан, где только до декабря 2011 года они налетали более 4000 часов. Они использовались для транспортировки людей и грузов, а также для разведки, наблюдения и распознавания целей для ударных вертолетов AH.1 Apache. В апреле 2014 один из них разбился в Афганистане, погребя под обломками пятерых пилотов.

В общей сложности сухопутные войска Великобритании располагали 22 единицами Lynx AH.9A и еще 6 штук находились на консервации. С 2014 года они стали успешно заменяться на модель AW159 Lynx Wildcat AH.1.

(AircargoNews.ru)

Сильная вибрация вызвала крушение прототипа Bell-525

Национальное управление безопасности перевозок США (NTSB) установило возможную причину крушения в июле 2016 г. одного из прототипов среднего вертолета Bell-525. По его заключению, произошла сильная вибрация вертолета, которая вызвала невозможность поддерживать необходимую скорость вращения несущего винта.

Недостаточная скорость вращения вызвала сильные взмахи лопастей, что привело к их контакту с хвостовой балкой. В результате опытная машина распалась в полете.



ВС совершало испытательный полет в условиях одного неработающего мотора (OEI — one engine inoperative) при возрастающей скорости. Проверка в числе прочего выявила недостаточность автоматической системы безопасности в обучающем программном обеспечении.

Изначально сертификация Bell-525 была назначена на середину 2017 г., а впоследствии перенесена на конец 2018 г. Первые поставки ожидаются в начале 2019 г. Авиастроитель планировал возобновить летные испытания после публикации комиссией отчета о происшествии.

Bell Helicopter начал сборку серийных вертолетов Bell-525 уже в ноябре 2016 г. в соответствии с первоначальной программой несмотря на временное прекращение летных испытаний.

ATO.Ru

Новости аэрокосмической промышленности

Компания Airbus обогнала Boeing по числу заказов в 2017 году

Компания Airbus обогнала своего американского конкурента — авиастроителя Boeing по числу твердых заказов. В 2017 г. оно составило 1109 ВС, что на 52% превышает показатель не самого удачного 2016 г., когда были заключены контракты всего на 731 воздушное судно. Согласно отчету Boeing, в 2017 г. корпорация продала 912 самолетов (+37%).

В европейской компании подчеркнули, что за последние девять лет Airbus является крупнейшим авиастроителем по объему полученных заказов. Общий портфель заказов Airbus по итогам года составил 7265 самолетов. 2017 г. стал удачным для Airbus и потому, что в прошлом году компания получила самый большой в истории производителя единовременный заказ: в ходе Dubai Airshow 2017 американский инвестиционный фонд Indigo Partners заключил меморандум о взаимопонимании на поставку 430 узкофюзеляжных самолетов семейства A320neo.

Поставки самолетов европейского производителя за прошлый год составили 718 ВС (+4%) для 85 заказчиков. Отметим, что по итогам 2017 г. компания рассчитывала поставить более 700 ВС. 2017 г. стал рекордным для авиастроителя по поставкам, при том что производитель увеличивает этот показатель уже 15 лет подряд, отметил президент Airbus Фабрис Бержье. При этом авиастроитель отстает по показателю 2017 г. от Boeing, который в прошлом году передал клиентам 763 самолета.



Компания Airbus в прошлом году поставила 558 узкофюзеляжных самолетов семейства A320: 181 борт A320neo и 377 самолетов A320ceo (+2%). Четыре линии финальной сборки этих ВС дадут возможность компании увеличить темпы сборки данной модели до 60 ед. в месяц к середине 2019 г., напомнил авиастроитель.

Кроме того, в 2017 г. заказчикам в соответствии с планом было передано 15 двухпалубных пассажирских Airbus A380. Это почти на 50% меньше, чем в 2016 г. Ранее сообщалось, что авиастроитель Airbus вновь уменьшит производство данной модели в 2019 г. до восьми машин в год. В компании признали, что она будет вынуждена закрыть программу A380, если не будет получен дополнительный контракт от Emirates — единственного перспективного покупателя этого самолета, сообщает издание Aviation Week.

Еще 67 поставок пришлось на A330 — на один больше, чем годом ранее. В компании готовятся к сертификации A330neo, и на сегодня выполнено уже 230 испытательных часов налета на самолете A330neo. Сертификация ВС намечена на лето 2018 г.



Самое стремительное увеличение поставок пришлось на широкофюзеляжные Airbus A350 — на 60% по сравнению с 2016 г. В общей сложности передано 78 ВС 15 клиентам. Как и планировалось, ожидается увеличение объема производства ВС этой модели до 10 в месяц к концу 2018 г.

Согласно данным по объему поставок по регионам, наибольшее количество воздушных судов получили эксплуатанты Азиатского региона (35%), далее следуют американские и европейские клиенты (16 и 13% соответственно), а замыкают список представители Ближнего Востока и Африки (5%). В лизинг был передан 31% самолетов.

В планах авиастроителя значится увеличение выпуска воздушных судов, например, в китайском городе Тяньцзине. На финальной линии сборки к 2020 г. будет собираться шесть самолетов ежемесячно по сравнению с четырьмя на текущий момент.

ATO.Ru

Boeing увеличил поставки самолетов на 2% в 2017 году

В 2017 г. Boeing передал клиентам 763 борта, что на 2% больше, чем в 2016 г. Это соответствует прогнозу, озвученному американским производителем в начале прошлого года, согласно которому авиастроитель планировал поставить 760–765 машин и восстановить поставки до уровня 2016 г. Производитель отмечает, что 2017 г. стал рекордным для него годом по числу переданных ВС.

Наибольшим спросом традиционно пользовались узкофюзеляжные самолеты семейства Boeing 737. В прошлом году клиенты получили 529 таких машин, включая 74 ремоторизованных Boeing 737MAX. Следующими по степени востребованности стали широкофюзеляжные Boeing 787, которых было поставлено 136 ед., и Boeing 777, которых было передано 74 ед. Также в 2017 г. клиенты получили 14 Boeing 747 и 10 Boeing 767.

В числе получателей ВС в прошлом году числятся такие авиакомпании СНГ, как "Аэрофлот" (один Boeing 777), AirBridgeCargo (два Boeing 747), Silk Way Airlines (один Boeing 747), Turkmenistan Airlines (2 Boeing 737). Также по 10 Boeing 737 получили лизингодатели "Сбербанк Лизинг" и Avia Capital Leasing (ирландский партнер российской "Авиакапитал-Сервис"), у которых есть котракты на поставку новых ВС этого типа группе "Аэрофлот".

Объем полученных твердых заказов у Boeing увеличился по сравнению с прошлым годом почти на 37%, до 912 ВС. Однако этот показатель все равно существенно ниже итогов 2014 г., когда производитель продал 1432 машины. В 2017 г. 71 клиент приобрел 745 узкофюзеляжных самолетов семейства Boeing 737, 15 Boeing 767, 60 Boeing 777 (включая 6 машин для "Аэрофлота"), 94 Boeing 787 стоимостью 134,8 млрд долл. по каталожным ценам.

Отметим, что за отчетный период заказы на широкофюзеляжные Boeing 747-8 из-за отказа от таких машин показали отрицательный результат (-2 ед.). При этом в 2016 г. авиастроитель уже был вынужден из-за слабого спроса на такие ВС сократить их темпы сборки до 0,5 самолета в месяц.



С учетом проданных 912 машин совокупный портфель твердых заказов американского авиастроителя увеличился до рекордных 5864 ВС, что эквивалентно примерно семи годам производства. Авиастроитель рассчитывает на дальнейший рост спроса на свои самолеты, особенно на модели семейства Boeing 737MAX, в связи с чем компания намерена продолжить наращивать темпы производства этих машин. Корпорация увеличила объемы выпуска узкофюзеляжных самолетов с 42 ВС в месяц на начало 2016 г. до 47 в месяц в 2017 г. С 2018 г. эту цифру планируется довести до 52 бортов в месяц, а в 2019 г. — до 57 бортов. Также к 2019 г. корпорация рассчитывает нарастить сборку Boeing 787 с текущих 12 машин в месяц до 14 в 2019 г., пишет Air Transport World. Кроме того, в 2018 г. Boeing планирует открыть свой центр кастомизации и поставок в Чжоушане (Китай).

Основной конкурент Boeing — европейский авиапроизводитель Airbus объявит свои результаты за 2017 г. позднее. По итогам 11 месяцев 2017 г. Airbus поставил 591 ВС, а по итогам года он планировал передать заказчикам 700 ВС. Совокупный портфель заказов Airbus больше, чем у американского авиастроителя, и по итогам 11 месяцев 2017 г. составлял 6616 самолетов.

ATO.Ru

Honeywell расширяет пакет сервисов для бизнес-авиации

Honeywell запустила новую функцию тестирования будущей аэронавигационной системы как часть пакета услуг GoDirect Datalink. Новый встроенный инструмент даст операторам, использующим GoDirect Datalink, возможность протестировать систему на своих самолетах после установки, таким образом, проверив корректность установки и работы сервиса.

Как только операторы запланируют тестирование в сервисе GoDirect Flight Service, они могут использовать новую возможность для проверки установки и обслуживания будущей аэронавигационной системы (FANS) на своих самолетах, получая поддержку поиска неисправностей, предполетную проверку FANS перед взлетом и полетом. Система также обеспечивает дополнительную заключительную проверку, предоставляя пилотам отчет, показывающий результаты и требуемые характеристики связи, прежде чем они полетят. Все это позволяет экипажу быть уверенным, что нх на борту системы связи работают правильно и соответствуют отраслевым нормам перед запуском двигателей.

«Расширяя возможности сервиса GoDirect Flight, компания Honeywell становится поставщиком технологий для всех потребностей деловой авиации и АОН», - сказал Джон Петерсон, старший директор подразделения Connectivity Services, Honeywell Aerospace. «Наличие успешно установленной системы FANS позволяет пилотам более эффективно взаимодействовать со службой управления воздушным движением. Доступ к тестированию FANS обеспечивает операторам спокойствие в том, что их система работает и готова к выполнению миссии».

Операторы, на самолетах которых уже есть сервис GoDirect Datalink, автоматически будут иметь доступ к возможности тестирования FANS по запросу без дополнительной установки оборудования. GoDirect Datalink обеспечивает бесшовную связь по всему миру, включая текстовые сообщения, предполетные разрешения, сопровождение над океаном, информацию о погоде по маршруту полета, пользовательские короткие коды и другую информацию, чтобы пилоты оставались на связи со



службой управления воздушным движением при одновременном снижении нагрузки на пилотов. Кроме того, у клиентов будет круглосуточный доступ к авиационным экспертам по телефону, электронной почте, с помощью текстовых сообщений.

Сервис GoDirect Flight входит в семейство услуг GoDirect компании Honeywell, который является самым полным портфелем в отрасли с более чем 50 авиационных сервисов и приложений, которые предоставляют операторам, летным экипажам и командам технического обслуживания критически важную информацию для управления услугами и сетью. Все клиенты GoDirect Flight имеют доступ к GoDirect Flight Bag Pro, электронной системы бортовой документации от Honeywell.

[\(BizavNews\)](#)

У Турции будет свой «Ле-Бурже»

В апреле 2018 года всемирно известный турецкий курорт Анталия на несколько дней превратится в мировую авиационную столицу. Именно здесь впервые в истории страны начнет свою работу Международный авиасалон Eurasia Airshow, который в будущем, по замыслу организаторов, станет ежегодным. Салон стартует 25 апреля и продлится пять дней. Мероприятие проводится под эгидой администрации президента Турции, что подчеркивает большое значение, которое власти страны придают этому авиасалону. Известно, что Eurasia Airshow расположится на территории Международного аэропорта Анталии (Antalya Havalimanı, AYT/LTAI), где уже идет строительство выставочных павильонов и необходимой инфраструктуры для посетителей и экспонентов.

По замыслу организаторов, в Eurasia Airshow будут принимать участие представители широкого круга компаний из самых разных государств. Уже приглашены более 150 делегаций, а ожидается участия не менее 500 экспонентов, включая ведущих производителей авиационной техники. На Eurasia Airshow будет представлено не менее 100 воздушных судов, несколько пилотажных групп. Общая площадь экспозиции — порядка 300 тыс. кв. м, из них 50 тыс. м — павильоны. Иностранцы составят почти 70 процентов участников.

Авиасалон будет проходить в международном аэропорту Анталии, одном из трех самых загруженных аэропортов Турции. Как рассказали BizavNews в оргкомитете, Анталия выбрана потому, что аэропорт соответствует всем критериям для такого крупного международного авиационного события: современной инфраструктурой, возможностью демонстрационных полетов и выполнению специальных требований к военным самолетам, услугами наземного обслуживания, наличием развлекательных и торговых объектов, возможностью размещения большого количества гостей, доступностью и благоприятными погодными условиями. У Анталии уже есть опыт проведения крупных событийных мероприятий с большим авиационным трафиком, например, G20 в 2015 году. Немаловажно, что статус Анталии, как одного из главных туристических направлений Турции, поможет проявить большой интерес к выставке у участников.

Как комментирует глава Eurasia Airshow Ферхат Йенибертиз, мероприятие названо Eurasia Airshow не зря. Прежде всего, это подчеркивает уникальное стратегическое расположение Турции. «Кроме того, у нас есть выходы на Китай, Ближний Восток, Азию и Европу. Одна из основных целей Eurasia Airshow — партнерство на площадке форума между компаниями и делегациями из разных стран, в том числе

из Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и так далее. Многие европейские компании рассматривают авиашоу в Анталии как эффективную площадку для деловых встреч с компаниями со всего мира, в первую очередь — из стран Азии».



В оргкомитете выставки BizavNews также сообщили, что в настоящее время уже подтверждено участие на статической площадке Airbus A380 и Airbus A350 (Qatar Airways), Boeing 777 (Turkish Airlines), Airbus A400, Boeing KC-135 Stratotanker, отечественного SSJ. Свое согласие также подтвердили и производители деловых самолетов, которые сейчас определяются с конкретными моделями (Dassault Falcon, Embraer, Gulfstream). Турецкие бизнес-операторы также представят на статике свои бизнес-джеты.

Организаторы Eurasia Airshow планируют со временем поставить его в ряд крупнейших международных мероприятий такого плана, наравне с Ле Бурже, Фарнборо, Дубай и Сингапуром. Даты проведения были выбраны именно с этим прицелом. Но неожиданно случилась неприятная накладка. Берлинское авиашоу IFA, в последние годы в силу разных причин испытывающее затруднения и «блуждающее» по календарю, объявило о сдвиге сроков проведения на те же даты 25-28 апреля 2018 года. После недолгих колебаний турецкие организаторы решили принять этот вызов, что говорит об их уверенности в успехе своего мероприятия.

Параллельно с Eurasia Airshow в Анталии пройдет саммит руководителей крупных международных авиакомпаний. Ожидается участие по крайней мере 12 президентов и CEO международных авиаперевозчиков. Кроме того, организаторы готовят широкую программу приема официальных делегаций, так что на авиашоу предполагается присутствие большого числа потенциальных покупателей как гражданской, так и военной авиатехники. Ну а прозрачные воды Средиземного моря и всемирно известные пляжи Анталии в самом начале курортного сезона (в апреле уже комфортно тепло, но еще не очень жарко) должны стать дополнительным фактором в пользу решения об участии в авиасалоне.

[\(BizavNews\)](#)

Оборона в банке: почему отрасль ВПК стала токсичной

Частные банки сокращают работу с компаниями ВПК из-за опасения попасть под санкции



Частные банки спешат сократить свои связи с предприятиями ВПК. В конце 2017 года Альфа-Банк отказался от работы с ВПК, о чем публично заявил в интервью Forbes владелец «Альфа-Групп» Михаил Фридман F 7. Он рассказал, что санкции влияют на работу банковского сектора, например, ранее Альфа-Банк обслуживал предприятия оборонного комплекса, но теперь риски пришлось максимально сократить. Уже в начале января 2018 года первый зампред совета директоров Альфа-Банка Олег Сысуев подтвердил, что банк уведомил предприятия ВПК о том, что не будет их обслуживать из-за западных санкций. Также в конце декабря Совкомбанк вышел из капитала компании РТИ, занимающейся оборонными решениями и системами безопасности (владел 10%).

Таким образом, отказываясь от работы с «оборонкой», Альфа-Банк может снова выступить информационным триггером для других кредитных организаций. Стоит вспомнить «список Гаврилова», поднявший волну, поглотившую «Открытие», Бинбанк, Промсвязьбанк.

Оборонный кусок пирога – довольно значимый для банков сегмент. Так, по данным рейтинга топ-100 крупнейших военно-промышленных компаний мира по объему продаж, который опубликовал в декабре 2017 года Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (SIPRI), совокупный объем продаж компаний ВПК в России увеличился за год на 3,8%, до \$26,6 млрд. Среди крупнейших оборонных предприятий, например, «Объединенная авиастроительная корпорация» (оцениваемый объем продаж более \$5 млрд), «Объединенная судостроительная корпорация» (более \$4 млрд), «Вертолеты России», концерны «Алмаз-Антей», «Калашников», и др. Они успешно продолжают работать и в условиях санкций, в том числе, на экспорт. Россия занимает второе место после США по экспорту оборонной промышленности (рэнкинг SIPRI). По данным «Ростеха», в 2016 году экспорт вооружений из России составил \$15,3 млрд, в 2017 году объем экспорта был точно не ниже. Тем не менее, потенциальные проблемы от работы с ВПК для банков могут нанести урон, который не покроешь комиссиями от обслуживания миллиардных счетов и процентами от кредитов.

Под санкциями уже находится ряд российских кредитных организаций, в частности, ВЭБ, Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, РСХБ, СМП-Банк, банк «Россия», Инвестторгбанк, Собинбанк. При этом США и ЕС выпускают все новые пакеты санкций, в списки попадают российские чиновники, бизнесмены и организации, так или иначе связанные с государством.

В августе 2017 года США выпустили закон о санкциях. Теперь санкционные действия могут применяться практически к любым контрагентам санкционных компаний. В частности, закон предусматривает запрет на осуществление существенных транзакций с российскими военными или разведкой.

Впоследствии, на основании этого запрета, появились и новые санкции. В октябре 2017 года госдеп США обнародовал список, в который вошли 39 российских компаний, в основном, из отрасли ВПК. Новый пакет санкций обсуждается и сейчас, и, по разным версиям, в зону риска могут попасть известные российские бизнесмены.

В начале января президент Путин подписал закон, который позволяет банкам засекретить операции с предприятиями оборонного комплекса. Засекречивание банков, работающих с ВПК отчасти защитит



кредитные организации, но полностью скрыть все данные о транзакциях не получится. Это может вылиться в массовый отказ от работы банков с оборонкой.

В октябре 2017 года в список банков, работающих с ВПК, входили Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, Россельхозбанк, Всероссийский банк развития регионов, Новикомбанк, «Россия» и банк «Санкт-Петербург» (сейчас ЦБ убрал список с сайта). Однако с оборонкой работает гораздо больше банков, чем в аккредитованном списке, например, по так называемым операциям второго уровня, когда платежи производятся из полученных авансов. К примеру, в 2017 году ЦБ отчитывался о проверке 27 банков на предмет выполнения требований закона о гособоронзаказе.

У оборонной отрасли и без санкций есть свои скелеты в шкафу, в частности, весомая часть операций, по данным мониторинга ЦБ, приходится на обналичивание средств. Так, по результатам проверки ЦБ, в 2016 году 25% нарушений банков пришлось на отмывание доходов, причем показатель вырос: в 2015 году он составлял 21,1%. По экспертным оценкам, эта цифра может быть даже выше – около 50% всех сумм гособоронзаказа идет на обналичивание, например, зарплат, подрядов, платежей контрагентам. Таким образом, свернув обслуживание оборонной отрасли, Альфа-Банк стремится и снизить санкционные риски, и риски, связанные с отмыванием денежных средств через «оборонку».

Санкции банка могут ударить и по его клиентам, в том числе, физическим лицам. И речь даже не идет о блокировках средств за границей. Так, в 2014 году платежные системы Visa и Mastercard блокировали карты, выпущенные санкционными СМП-Банком и банком «Россия». Снять с них деньги все же можно было — но в банкоматах других банков, входящих в ОРС. В тот период, например, СМП-Банком было выпущено порядка 170 000 карт. Потом банк нашел способ обойти проблему: он стал санатором Мособлбанка и раздал клиентам карты этой кредитной организации, не попавшей под санкции. В моменте банк потерял порядка 4 млрд рублей в результате оттока средств клиентов. Не исключено, что новые санкционные действия против оборонных компаний и, как следствие, обслуживающих их банков вновь приведут к аналогичным последствиям.

Российские власти думают над решением всех обозначенных проблем, пока это вылилось только в засекречивание операций банков с ВПК. Кардинальный способ решения — финансирование оборонки через отдельный банк, которому бы санкционные риски были не страшны. Это может быть как новый созданный банк, так и уже работающая кредитная организация. В частности, среди «претендентов» на эту зону ответственности назывались Глобэксбанк, Связь-Банк, Новикомбанк.

[\(Forbes\)](#)

В Детройте представлен беспилотный летающий электрокар от AirSpaceX

Американская компания AirSpaceX в рамках проходящего в эти международного автосалона в Детройте представила новый концепт AirSpaceX MOBI-ONE. Отмечается, что новинка представляет собой полностью электрический беспилотный автомобиль, который способен взлетать в воздух вертикально.



Молодой американский стартап AirSpaceX, основанный компанией Detroit Aircraft Corporation, в рамках автосалона в Детройте представил новый полностью электрический летающий автомобиль AirSpaceX MOBi-ONE. Отмечается, что модель способна подниматься в воздух вертикально, как это делают вертолёты, но дальнейший принцип движения более схож с технологиями самолётов.

Сообщается, что новый AirSpaceX MOBi-ONE предназначен для перевозки пассажиров и грузов между аэропортами и городами, которые находятся на расстоянии в 96 километров друг от друга. Разработчики заявили, что модель способна взять на борт четверых человек и 100 килограммов груза, а скорость полёта составляет 402 километра в час.

Джон Риманелли, основатель и руководитель Detroit Aircraft, заверил, что новый AirSpaceX MOBi-ONE представляет собой современный и экологичный тип транспорта, который оснащается самыми современными беспилотными функциями, актуальными и в полёте. К 2026 году бренд планирует произвести 2 500 таких моделей.

[\(Версия.Инфо\)](#)



Авионика на пороге перемен

С изменениями в политике FAA, позволяющей использовать современное бортовое оборудование с меньшими затратами, ожидается дальнейшее развитие этой тенденции и множество новых возможностей для модернизации старых самолетов.

Коллиматорные дисплеи (Head-up display – HUD), ранее применяемые на крупных самолетах из-за их веса и сложности, найдут новые рынки в сегменте небольших воздушных судов. Такие продукты, как HGS-3500 – компактный HUD от Rockwell Collins и новый Garmin GHD 2100, позволяют суперсредним бизнес-джетам получить это ценное для обеспечения безопасности оборудование. А небольшие самолеты вскоре смогут также получить HUD, так как MyGoFlight завершает разработку своего недорогого комплекта SkyDisplay HUD.

Наряду с разработками HUD появились новые типы датчиков, которые позволят видеть сквозь сырой туман, что невозможно осуществить с помощью современных инфракрасных сенсоров. Например, компания Kerr Avionics разрабатывает систему, которая соединяет видеокамеру на самолете с закодированным светодиодным маяком на земле. Другие производители работают над различными усовершенствованными сенсорами, которые устраняют проблему тумана, что, возможно, приведет к истинной способности совершать посадку при нулевой видимости без существующих в настоящее время сложных систем автоматической посадки.

Но взгляд на будущее авионики не был бы полным без упоминания о достижениях в технологиях связи. Высокоскоростная широкополосная сеть Ka-диапазона на новых спутниках Inmarsat и ViaSat меняет способы, которыми путешественники могут подключаться к Интернету. На подходе также новые технологии соединений «воздух-земля», которые будут предлагать более дешевый доступ к высокоскоростному Интернету в регионах, где такие компании, как Gogo и SmartSky, расширяют и строят новые сети. В следующем году должна выступить строй новая спутниковая группировка Iridium, предлагая высокоскоростные услуги спутниковой связи с охватом, включающим полярные регионы, и меньшей задержкой. Все эти технологии позволят появиться новым продуктам, которые будут обслуживать пассажиров, пилотов и даже беспилотные платформы.

[\(BizavNews\)](#)

Вышли из штопора: количество авиапроисшествий в прошлом году уменьшилось

Аварийность в российской авиации снижается: количество погибших в происшествиях с воздушным транспортом упало в прошлом году до 51 человека. В 2016 году было 59 смертей при большем количестве самих инцидентов — 52 против 39 в прошлом году. Основные причины происшествий год от года не меняются. Это низкая подготовка пилотов, халатность и пьянство.

В прошлом году в России наибольшая доля воздушных происшествий пришлась на авиацию общего назначения (АОН). К этой категории относятся небольшие частные самолеты и вертолеты, медицинская и сельскохозяйственная авиатехника, а также любые другие воздушные суда, не перевозящие пассажиров и грузы за плату. По данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), в числе основных причин инцидентов — низкая подготовка пилотов, халатность и пьянство.



В МАКе констатировали, что ситуация с аварийностью в гражданской авиации РФ в 2017 году улучшилась по сравнению с предыдущим годом. В 2016 году было зафиксировано 52 происшествия, в том числе 23 катастрофы, в которых погибли 59 человек.

В коммерческом секторе гражданской авиации РФ произошло девять авиационных происшествий с легкими и сверхлегкими самолетами, а также восемь инцидентов с вертолетами. Как и все последние годы, наибольшее количество работы следователям принесла авиация общего назначения. Она потеряла за прошлый год 22 воздушных судна, что унесло жизни 14 пилотов и 11 пассажиров. В 2016 году в АОН произошло 33 происшествия, в том числе 16 катастроф, в которых погибли 29 человек.

— Подавляющее большинство авиационных происшествий в АОН связано с ошибками и нарушениями, допущенными пилотами, — заявил «Известиям» заместитель председателя МАКа Сергей Зайко. — Факторы недостаточной подготовки, халатности, алкогольного опьянения при выполнении полетов по-прежнему актуальны. Принимают массовый характер в АОН полеты за плату — обзорные, прогулочные и другие, когда на борту воздушного судна, кроме пилотов, находятся пассажиры. В подобных случаях следует предъявлять такие же требования по безопасности подготовки и выполнения полетов, как и к коммерческим воздушным перевозкам.

По словам Сергея Зайко, наиболее тяжелые катастрофы в отечественной АОН в истекшем году — это происшествия с самолетом Л-410 в Хабаровском крае и вертолетом Ми-8 в районе российского поселка Баренцбург (Шпицберген). В первом случае погибли шесть человек, во втором — восемь. По результатам расшифровки информации бортовых регистраторов уже были даны оперативные рекомендации, направленные на предотвращение подобных происшествий в будущем. Расследования по этим катастрофам еще продолжаются.

По словам президента общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Владимира Тюрина, Росавиация не ведет статистику по количеству рейсов АОН. Измерять же безопасность полетов в абсолютных цифрах, по мнению эксперта, некорректно — необходимо учитывать отношение аварийности к налету.

[\(Известия\)](#)

Ростехнадзор оштрафовал "КрасАвиа" на 220 тыс. руб. за многочисленные нарушения

Енисейское управление Ростехнадзора при проведении плановой проверки ГПКК "КрасАвиа" (единственная государственная авиакомпания в Красноярском крае) обнаружило 151 нарушение правил эксплуатации опасных производственных объектов, сообщила пресс-служба ведомства.

"В частности, обнаружено разрушение кровли и стен, осадка фундамента склада хранения нефтепродуктов в таре, на пункте слива-налива отсутствуют сигнализаторы дозрывных концентраций, резервуарный парк хранения нефтепродуктов не оснащен средствами автоматического контроля и обнаружения утечек нефтепродуктов и их паров", - уточняется в сообщении.

Специалисты Ростехнадзора наложили на "КрасАвиа" штраф в размере 220 тыс. рублей.
([Интерфакс](#))

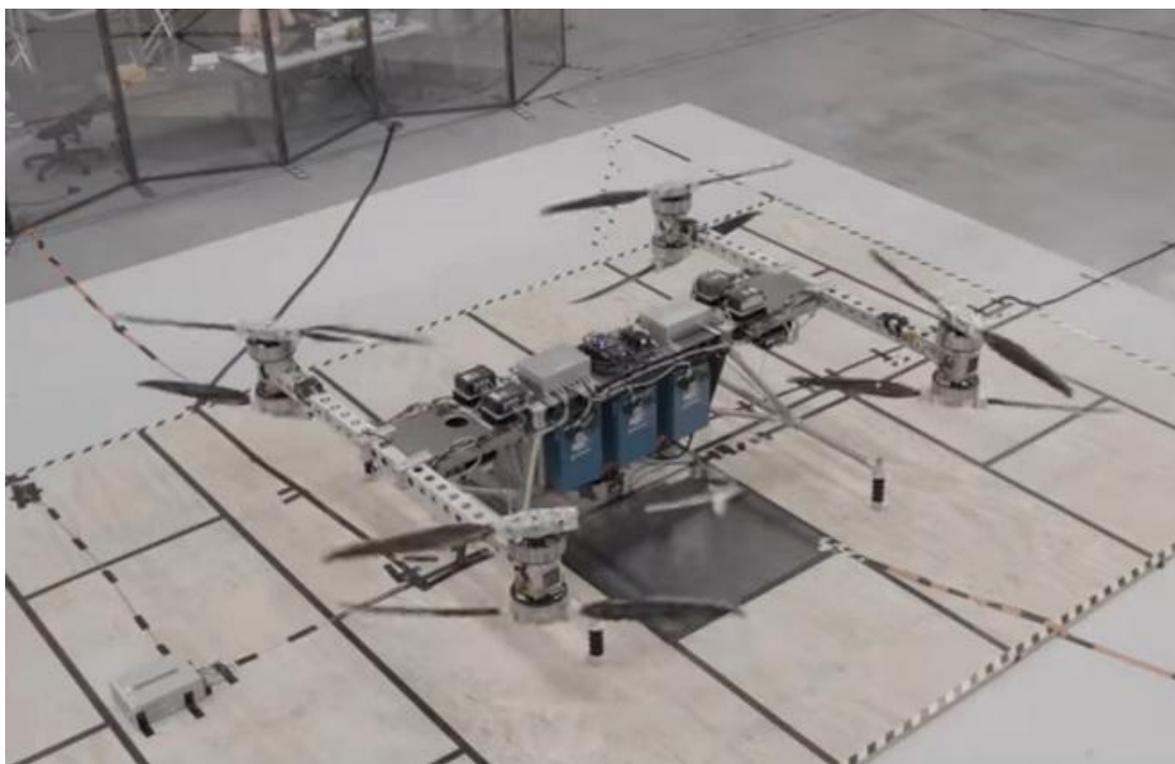
Новости беспилотной авиации

Boeing представила свой первый гражданский грузовой беспилотник

Американская корпорация Boeing представила свой первый гражданский проект электрического грузового беспилотного летательного аппарата (БПЛА). Отличительной чертой нового БПЛА с вертикальным взлетом и посадкой станет электродвигатель, сообщил авиастроитель.

Беспилотник будет оснащен, помимо электродвигателя, восемью лопастями с контрвращением для обеспечения вертикального взлета. Масса новинки составит 339 кг, полезная нагрузка — до 226 кг. Габаритные размеры составят 4,57 м в длину, 5,49 м в ширину и 1,22 м в высоту.

Новый беспилотник в первую очередь предназначен для использования в процессе летных испытаний в качестве опытного прототипа для создания и оценки автономных технологий, которые можно использовать в будущем. В частности, руководство подразделения Boeing HorizonX (создано в начале 2017 г. для инвестирования в перспективные стартапы и поддержку проектов внутри корпорации) отмечает, что представленный БПЛА опирается на существующие в арсенале Boeing разработки в области беспилотных технологий, а также демонстрирует новые возможности по автономной доставке грузов, логистике и решению других транспортных задач.





На разработку нового беспилотника, которой занималась команда инженеров и техников подразделения Boeing HorizonX, ушло три месяца. Первые летные испытания БПЛА были успешно завершены в лаборатории Boeing Research & Technology's Collaborative Autonomous Systems Laboratory, которая расположена в штате Миссури (США).

В последнее время спрос на гражданские беспилотники для решения различных бизнес-задач постепенно увеличивается. В России такими аппаратами всерьез заинтересованы МВД и МЧС. Часть беспилотников уже нашли применение в практической деятельности для контроля за движением на трассах и выявления нарушений ПДД. МЧС использует беспилотники для поиска и спасания пострадавших во время стихийных бедствий. "Почта России" в текущем году планирует запустить пилотный проект по доставке корреспонденции с помощью БПЛА в Якутии. Небольшие летательные аппараты, как считают в почтовом ведомстве, смогли бы доставлять посылки весом от 50 до 300 кг в удаленных регионах нашей страны.

Отметим, что отечественный холдинг "Вертолеты России" также имеет в своем арсенале беспилотник-конвертоплан RHV-30, который может использоваться для перевозки небольших грузов. Серийное производство этих беспилотников должно стартовать в конце 2018 г. При этом ряд российских компаний уже продемонстрировали свою заинтересованность в таком аппарате.

ATO.Ru

Подмосковный Госадмтехнадзор планирует приобрести квадрокоптеры в 2018 году

В этом году на балансе у Госадмтехнадзора Московской области могут появиться квадрокоптеры, сообщила в интервью РИАМО глава надзорного ведомства Татьяна Витушева.

«Безусловно, что-то нужно покупать и ставить на баланс, особенно такую технику, которая легка в обслуживании и эксплуатации. Например, квадрокоптеры – ими легко управлять и анализировать полученную ими информацию тоже несложно. Мы подали соответствующую заявку на 2018 год», - сказала Витушева.

Она отметила, что в летний период инспекторы Госадмтехнадзора используют технику, предоставленную МЧС.

Ранее Витушева сообщила, что в 2017 году инспекторы Госадмтехнадзора Московской области для обнаружения свалок и мусорных навалов активно использовали беспилотники, вертолеты и самолеты малой авиации. Техника была предоставлена региональным главком МЧС. Воздушный мониторинг помог выявить свыше 400 кубометров мусорных навалов в регионе.

[РИАМО](http://RIAМО)