



### Анонсы главных новостей:

- Airbus Helicopters утвердила эскизный проект демонстратора высокоскоростного вертолета Racer
- EASA создает правила для сертификации VTOL
- В ноябре будет вручена первая Всероссийская премия в области санитарной авиации «Золотой час»
- В Ньюбру доставлен вертолет с медицинским модулем
- В Санкт-Петербурге пройдет Восьмая конференция по воздушному праву
- В ЦАГИ продолжаются испытания вертолета VRT500
- Вертолеты России могут привлечь в ходе допэмиссии почти 23 млрд руб.
- Два Airbus H135 отправились в Бразилию
- Китай успешно испытал крупнейший в мире беспилотный транспортный самолет
- Компания «Медialogия» подготовила рейтинг самых цитируемых медиаресурсов авиационной отрасли за III квартал 2018 года
- Медведев исключил Рогозина из состава Авиаколлегии при правительстве РФ
- Межгосударственный авиационный комитет хотят лишить последних полномочий
- Мексика подтвердила планы по сборке российских вертолетов
- ОДК переведет на «цифру» свои предприятия
- Отечественные авиационные медицинские модули: история и перспективы
- Открыта регистрация участников на 11-й Вертолетный форум
- Российская авиационная медицина требует перемен
- ЮТэйр эвакуировал пациента с буровой платформы в Карском море

### Новости вертолетных программ

#### В ЦАГИ продолжаются испытания вертолета VRT500

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского успешно завершили первый этап испытаний несущего винта легкого многоцелевого вертолета VRT500. Исследования проводились совместно с коллегами из конструкторского бюро "BP-Технологии" холдинга "Вертолеты России" Госкорпорации Ростех.

По словам ученых, в ходе испытаний были подтверждены требуемые уровни КПД и тяги. Кроме того, получены необходимые запасы по флаттеру - опасному явлению двухступенных колебаний с нарастающей амплитудой лопасти несущего винта. Результаты подтвердили правильность выбранной аэродинамической компоновки. Далее их планируется использовать при проектировании вертолета в целом и уточнении его летно-технических характеристик.

Проведенные эксперименты стали очередным этапом после исследований модели планера вертолета в вертикальной штопорной аэродинамической трубе ЦАГИ. Следующая задача, стоящая

перед специалистами института, - определение характеристик несущего винта VRT500 в широком диапазоне полетных режимов.



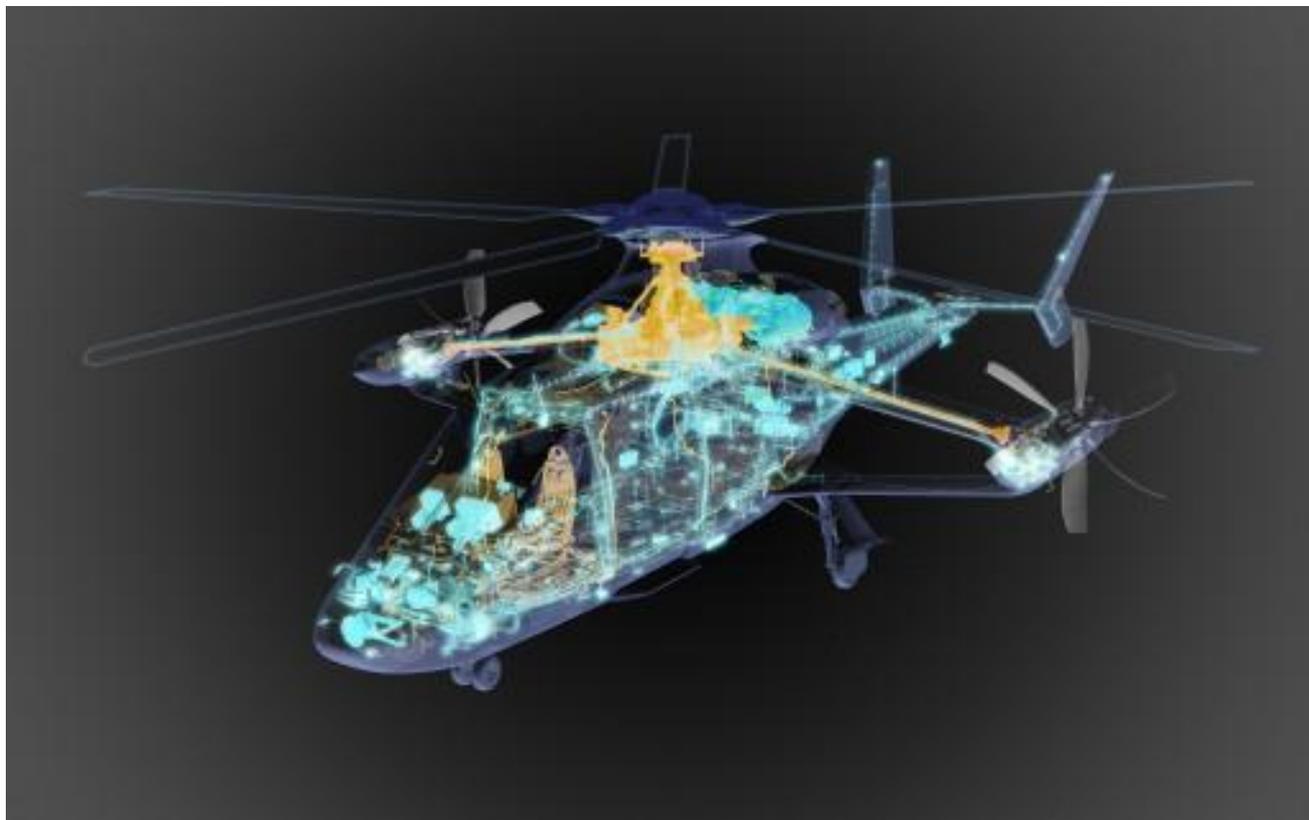
VRT500 - легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина обладает самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащается современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки. Вертолет создается в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и медико-эвакуационной конфигурациях.

[\(ЦАГИ\)](#)

### **Airbus Helicopters утвердила эскизный проект демонстратора высокоскоростного вертолета Racer**

Airbus Helicopters продолжает разработку демонстратора Racer (Rapid And Cost-Efficient Rotorcraft), которая финансируется Европейским Союзом как часть инициативы Clean Sky 2 в рамках научно-исследовательской программы «Горизонт 2020». Компания стремится создать средство передвижения, которое наилучшим образом сочетало бы показатели скорости, экономической эффективности и надежности.

Следующим шагом после проверки аэродинамических характеристик демонстратора, которая состоялась в прошлом году, и утверждения эскизного проекта станет запуск производства ключевых компонентов. Окончательную сборку прототипа планируется начать в четвертом квартале 2019 года. Компания Airbus Helicopters уже запустила производство трансмиссии аппарата, одного из самых инновационных элементов Racer.



В настоящий момент Airbus Helicopters вместе с партнерами по проекту разрабатывают программу демонстрационных полетов Racer в рамках Clean Sky 2 в 2020 году, которая включает порядка 200 летных часов. Первая часть программы посвящена последовательному расширению диапазонов эксплуатационных режимов полёта и оценке ключевых показателей, включая скорость, управляемость, устойчивость и аэродинамические качества. На втором этапе будет продемонстрирована пригодность аппарата для выполнения задач санитарной авиации, поисково-спасательных работ и частных перелетов. Также в рамках второго этапа будут отработаны уникальные для демонстратора Racer режимы полета с низким уровнем внешнего шума.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

### **Airbus Helicopters расширяет эксплуатационные возможности вертолета H145**

Компания Airbus продлила гарантию на двигатели Arriel 2E с двух лет или 1000 часов налета до трех лет или 2000 часов налета для вертолета H145. Продление актуально для всех машин этой модели, поставленных с января 2018 года.

Кроме того, Airbus запустил в эксплуатацию новое поколение авионики Helionix Step 3 для H145. Расширенная версия Helionix позволяет увеличить эксплуатационную доступность, повысить ситуационную осведомленность пилота, ускорить работу систем связи вертолета и сократить затраты на техническое обслуживание.

Основное отличие Helionix Step 3 от предыдущей версии Helionix Step 2 заключается в новой системе синтетического зрения, которая распознаёт препятствия и упрощает обнаружение аэронавигационных объектов – взлетно-посадочных полос, вертолетных площадок, наземных объектов, автомобильных и железных дорог, городских районов.



Вместе с этим Helionix отслеживает точное время полета от взлета до посадки. По сравнению с использованием традиционного бортового журнала, автоматика позволяет на 20% увеличить время эксплуатации в воздухе при аналогичных интервалах между техническим обслуживанием. Благодаря этому, прямые затраты на ТОиР могут сократиться на 6%.

Модернизация также позволит операторам передавать данные о состоянии вертолета через дополнительный сервер непосредственно во время полета.

«Продление гарантии на двигатели в сочетании с модернизацией Helionix станет дополнительным преимуществом для заказчиков с точки зрения безопасной эксплуатации и позволит операторам использовать большие объемы данных, которые регистрируются в ходе каждого полета», – отметил Аксель Хумперт (Axel Humpert), руководитель программы H145.

Авионика Helionix Step 3 также доступна для модели H175, а скоро появится и на H135. Вертолет H145 является лидером в сегменте правоохранительных и спасательных операций. Всего в мире эксплуатируется более 200 вертолетов этого типа, а их налет превысил отметку в 100 000 часов.

[Airbus Helicopters](http://www.airbus.com)



## Новости вертолетной индустрии в России

### Отечественные авиационные медицинские модули: история и перспективы

В России уже второй год реализуется масштабная программа развития санитарной авиации, которая позволила консолидировать научный потенциал отечественной авиационной и медицинской промышленности. Поставленная Владимиром Путиным задача создать «хорошо оснащенную службу санитарной авиации» нашла воплощение в современных отечественных разработках, в которых используется самые инновационные решения.

Ярким примером такой социально значимой кооперации можно назвать осуществляемую в Казани разработку и промышленное производство медицинских модулей для авиационной техники.

#### *С чего все начиналось?*

По словам заслуженного врача России, начальника отдела медицинского обеспечения проведения поисково-спасательных работ отряда Центроспас МЧС Александра Попова, вопрос о модернизации систем транспортировки пострадавших встал особенно остро после трагедии в Беслане, когда было необходимо срочно перевозить пациентов из больницы Владикавказа в специализированные ожоговые и травматологические центры Москвы.

В 2008 году медицинская служба отряда Центроспас, в составе рабочей группы с участием специалистов Минздрава, МЧС России, МВД и медицинских служб Казанского вертолетного завода приступила к реализации специальной программы, ориентированной на координацию и организацию работ по массовым, в т.ч. и медицинским, эвакуациям. Специалисты межведомственной рабочей группы посетили Италию и Германию, было изучено производство медицинского оборудования и специализированных модулей для авиационной техники. «Мы постоянно находимся во взаимодействии с нашими коллегами за рубежом, что позволяет отслеживать наиболее современные тенденции» — говорит Александр Попов.

На данный момент основные модульные системы для самолетов Ил-76, Ан-148, Sukhoi Superjet 100, вертолетов Ми-8 и «Ансат» производятся Казанским агрегатным заводом. Первые модули для самолета Ил-76 были рассчитаны на 4 пострадавших. В процессе модернизации осуществлялся подбор медоборудования, ставились новые задачи. Например — эвакуация недоношенных детей в инкубаторах, проведение экстракорпоральной мембранной оксигенации у пострадавших с тяжелыми заболеваниями легких и сердца, а также их доставки в специализированные кардиохирургические и торакальные хирургические центры России.

Сегодня в системе авиации МЧС 2 самолета Ил-76, каждый из которых рассчитан на загрузку около 20 крайне тяжелых и тяжелых реанимационных больных. Это, как правило, пациенты минно-взрывными травмами, ожогами, пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях. Первый вылет такого борта состоялся 10 лет назад — 18 декабря 2008 года, в Израиль, где в крупном ДТП пострадали



российские туристы. С того случая наши специалисты регулярно принимают участие в проведении медицинских эвакуаций за рубежом количество которых доходит до нескольких десятков в год.

### ***Развитие идет успешно***

Сегодня проводится огромная работа, как Министерством чрезвычайных ситуаций, медицинской службой отряда Центроспаса, так и Министерством здравоохранения в лице Всероссийского центра медицины катастроф. Министерство обороны Российской Федерации, также имеет крупный парк для авиамедицинских перевозок. Темой санитарных авиaperевозок продуктивно занимаются в Главном военном клиническом госпитале им. академика Бурденко и в Военно-медицинской академии им. Кирова. Большой парк специализированных медицинских вертолетов располагается на Северном Кавказе, в Хабаровском крае, Якутии, Ленинградской области, и Крыму.

Необходимо отметить, что санитарная авиация МЧС в России — многофункциональная. После проведения медицинских эвакуаций модули, как правило, снимаются с воздушного судна, отправляются на базу отряда Центроспас МЧС России где проводится их полное обслуживание инженерной группой медицинской службы, в т.ч.: заправка кислородом и электричеством, санитарная обработка, мойка специализированного оборудования.

Быстрое переоборудование позволяет самолетам и вертолетам, в случае необходимости, проводить пожаротушение и переброску спасателей, так что авиационная техника практически никогда не простаивает.

Один из важных плюсов модульной системы – универсальность применения. Медицинское оборудование модуля может работать как электросети воздушного судна, так и от резервных источников питания. Сформирован батарейный запас для аппаратов ИВЛ (искусственной вентиляции легких), санации трахеобронхиального дерева, мониторов дефибрилляторов, кардиомониторов слежения.

Фактически, медики могут реализовывать комплекс мер по защите почек, легких и сердца, применять безаппаратный плазмаферез, т.е. проводить детоксикацию, насыщение и обогащение крови кислородом, перевозить детей с врожденными пороками развития сердца и легких в кувезах с подключением к дыхательной аппаратуре и сохранением полной преемственности и лечебного процесса от момента госпитализации до транспортировки пациента в крупнопрофильный многоцелевой стационар в любой точке России. При модернизации существующих и разработке новых медицинских модулей, специалисты Казанского агрегатного завода находятся в постоянном взаимодействии с отрядом Центроспас. Богатый и успешный опыт МЧС позволяет определить наиболее актуальные и перспективные направления.

### ***«Новый медицинский модуль для вертолета «Ансат»***

2 октября 2018 года делегация «Казанского агрегатного завода» представила на территории авиационного учебного центра АО «Русские Вертолетные Системы» прототип нового медицинского модуля для вертолета «Ансат».



В формировании технического задания, а также разработке компоновки модуля принимали участие специалисты Центроспас МЧС России, ЦЭМП (ГБУЗ Научно-практический центр экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы), ВЦЭРМ (Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины им. А.М. Никифорова МЧС России), ПАО «КВЗ» и эксплуатанты вертолета – крупнейшим из которых является компания «РВС», в парке которой насчитывается 9 вертолетов «Ансат».

В основу данной концепции заложены следующие требования: медицинское оборудование в составе вертолета должно отвечать требованиям безопасности, позволять эффективно проводить медицинские мероприятия, быть легче наземных аналогов и отвечать строгим эргономическим и экономическим требованиям, сохранить принцип модульности конструкции, позволяющей переоборудовать многофункциональный вертолет в течение 15 минут, например, из транспортного варианта в медико-эвакуационный.

От своего предшественника модуль отличается изменённой компоновкой, облегчающей загрузку и выгрузку пациента, расширенным составом и вариативностью медицинского оборудования, а также более удобным расположением членов авиамедицинской бригады относительно пострадавшего. Изменения позволили сделать доступ медперсонала к пациенту более эргономичным и удобным. Применение унифицированных носилок, оборудования и каталки обеспечивает возможность осуществления сквозной транспортировки пациента на носилках, (как с каталкой, так и без нее) без перекладки пострадавшего на всех этапах эвакуации наземным и воздушным видами транспорта, при этом не происходит даже кратковременного отключения аппаратов жизнедеятельности, что значительно снижает риски для здоровья пострадавшего.

В новой модификации вертолета появятся специальные потолочные направляющие, позволяющие крепить медицинское оборудование к потолку вертолета, благодаря чему появилась возможность размещать систему освещения в требуемом медицинским работником месте, а также шприцевой насос и другое оборудование возможно перемещать вдоль кабины для оптимального положения относительно больного.

По словам Генерального директора Казанского агрегатного завода Георгия Глебовича Муштакова «Специалисты компании смогли качественно и оперативно реализовать интересную концепцию загрузки/выгрузки пострадавшего из вертолета. На данный момент модуль прошел предварительные заводские испытания и теперь ожидает сертификации в составе вертолета, а также регистрацию в Росздравнадзоре, после чего станет возможной его эксплуатация в составе новых и уже имеющихся вертолетов данной модели». Генеральный директор отдельно отметил, что «главным эксплуатантом вертолета «Ансат» остается компания «РВС» у которой накоплен большой и успешный опыт по предоставлению услуг санавиации на данном типе вертолетов. У Компании есть квалифицированные кадры, которые могут дать конструктивную оценку реализованным решениям».

По словам заслуженного врача РФ, врача анестезиолога-реаниматолога отряда Центроспас МЧС России Александра Попова, при разработке нового медицинского модуля была установка облегчить вес вертолета и не снижать целевую нагрузку по медицине. Миссия была успешно выполнена.



Появление в составе вертолета «закатного» устройства позволило облегчить погрузку пострадавшего с земли, экономить время и количество людей, участвующих в этом процессе. «Маленькие или большие новшества, все это позволяет постепенно повысить качество спасения пострадавших и оказания медицинской помощи на борту медицинского воздушного судна», заключил врач.

На данный момент Казанский агрегатный завод ведет работы по установке транспортного инкубатора на вертолет Ансат. Врачи МЧС России заявляют, что за последние три года система эвакуации детей с помощью кювезов стала рядовым событием. Медиками применяется полный комплекс реанимационного оборудования: от вентиляции легких в разноплановых режимах так и полного мониторинга вплоть до применения во время полета УЗИ исследования определенных полостей. Мониторинг состояния пациента и проведение лечебных процедур на борту воздушного судна, позволяет не прерывать лечебный процесс даже во время транспортировки пациента. Пострадавший фактически находится в реанимационном отделении многопрофильного крупного стационара уровня областной больницы.

### ***Планы на будущее***

Стартовавший в 2017 году приоритетный проект «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации» придал новый импульс развитию отечественной санитарной авиации.

Формирование развитого парка медицинских вертолетов – одна из самых приоритетных задач, которые стоят перед отечественной авиационной индустрией. Впервые за многие годы в ряде регионов на регулярной основе возобновились полеты медицинских вертолетов, компании-операторы вертолетной техники получили возможность заказать новые машины, специально разработанные для выполнения санитарных миссий, подготовить летно-технический состав и модернизировать наземную инфраструктуру даже в самых отдаленных районах, а территориальные центры медицины катастроф оперативно реагировать на любые вызовы.

Реализация такого амбициозного проекта позволит обеспечить заказами не только авиационные предприятия, но и разработчиков медицинского оборудования, привлечь в индустрию перспективные кадры, создать задел для дальнейшего успешного развития санитарной авиации и смежных областей, совершенствовать систему оказания экстренной медицинской помощи и, в итоге, повысить качество жизни граждан Российской Федерации.

[\(HeliMed\)](#)

### **КВЗ провел обучение специалистов Республики Судан**

Казанский вертолетный завод (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершил программу обучения специалистов из Судана по действующему контракту. Программа включала теоретическую и тренажерную подготовку на вертолет Ми-17В-5.

Обучение прошли пилоты, бортинженеры, специалисты по авиационному и радиоэлектронному оборудованию. Программа длилась с около месяца и включала в себя теоретические и практические

занятия, в том числе на комплексном тренажере вертолета с отработкой упражнений в части экстремальных случаев в полете и имитацией отказов двигателя. Специалисты заказчика успешно сдали экзамены, после чего был подписан акт завершения обучения.

"В авиапарке Судана - более 20 вертолетов типа Ми-17 разных модификаций производства КВЗ, поставленных с 2004 по 2015 годы. Данные вертолеты пользуются большой популярностью, поскольку надежность и простота эксплуатации, а также соотношение цены и качества делают их привлекательными для операторов", - отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Сейчас учебный центр КВЗ принимает второй поток обучающихся из Судана.

Авиационный учебный центр (АУЦ) КВЗ был создан в 1995 году. За более чем 20-летнюю историю работы центра, здесь прошли обучение почти 9000 специалистов. В центре проводятся курсы переподготовки и повышения квалификации специалистов летного и инженерно-технического состава. Преподаватели АУЦ постоянно совершенствуют свои навыки и проходят стажировку в ведущих учебных центрах России, а также за рубежом, обладают именными сертификатами авиационных компании-производителей. Сейчас АУЦ готовит специалистов на вертолетах типа Ми-8/17, Ансат. В перспективе планируется создать аналогичную программу обучения на вертолет Ми-38. ([КВЗ](#))

### «ЮТэйр» эвакуировал пациента с буровой платформы в Карском море

Экипаж вертолета Ка-32 АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» выполнил срочное санитарное задание по транспортировке заболевшего работника с плавучей полупогруженной буровой установки Nanhai VIII. Воздушным судном под наблюдением бригады парамедиков пациент доставлен в Салехардскую окружную клиническую больницу. Общая протяженность пути с дозаправкой в аэропорту Бованенково составила свыше 1300 км.



Медицинская эвакуация выполнена в рамках сотрудничества с компанией «Газпром геологоразведка», ведущей строительство разведочных скважин на Русановском и Нярмейском лицензионных участках в акватории Карского моря. Буровые работы осуществляются с платформ Nanhai VIII и «Арктическая». «ЮТэйр-Вертолетные услуги» обеспечивает круглосуточное авиамедицинское сопровождение при реализации проекта. Задействованный в работах вертолет Ка-32 базируется в Мысу Каменном.

В рамках действующего контракта в середине сентября экипаж Ка-32 также принял участие в комплексных учениях ООО «Газпром геологоразведка» по организации ликвидации чрезвычайных ситуаций на месте проведения буровых работ, отработав навыки экстренной медицинской эвакуации



пострадавших. Дежурство экипажей Ка-32 в Мысу Каменном продлится до конца октября текущего года.

«Второй сезон для работ в Карском море Заказчик выбирает «ЮТэйр-Вертолетные услуги», что свидетельствует о высоком уровне доверия к нашим экипажам, флоту и компании в целом», – сказал генеральный директор АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Андрей Ильменский.

[\(ЮТэйр-Вертолетные услуги\)](#)

### **«Вертолеты России» могут привлечь в ходе допэмиссии почти 23 млрд руб.**

АО "Вертолеты России" может привлечь в результате допэмиссии почти 23 млрд руб., следует из сообщения эмитента.

В нем говорится, что 10 октября совет директоров утвердил цену размещения 20 млн 150 тыс. обыкновенных акций компании в размере 1,124 тыс. руб. за каждую. Таким образом, объем размещения может составить до 22,65 млрд руб. А исходя из номинальной стоимости бумаг в 1 руб. уставный капитал "Вертолетов России" может увеличиться почти на 18%.

Сама допэмиссия утверждена советом 3 октября. Потенциальные приобретатели бумаг - Росимущество, госкорпорация "Ростех" и ООО "РФПИ Управление инвестициями-21" - компания, представляющая интересы Российского фонда прямых инвестиций и ближневосточных суверенных фондов, купивших в прошлом году 12% "Вертолетов России". Акции могут быть оплачены российскими рублями или путем зачета денежных требований к компании, а также акциями/долями в других структурах.

Сейчас "Ростех" владеет 85,71% акций "Вертолетов России", еще 1,56% - у "дочки" госкорпорации - АО "Объединенная двигателестроительная корпорация", у Росимущества - 0,81%, свидетельствуют данные "СПАРК-Интерфакс".

Холдинг "Вертолеты России" объединяет российские заводы, конструкторские бюро, предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий. Основные покупатели продукции - Минобороны, МВД, МЧС. В 2017 году холдинг получил около 27 млрд руб. чистой прибыли и порядка 228 млрд руб. выручки, говорил его глава Андрей Богинский.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

### **В ноябре будет вручена первая Всероссийская премия в области санитарной авиации «Золотой час»**

Одной из главных характеристик современного мира является скорость. Скорость обмена данными, скорость планирования и принятия решений, строительства, потребления, скорости жизни в целом. На одном из первых мест стоит скорость передвижения. Однако у очевидных преимуществ повышения скорости перемещения есть и обратная сторона медали – увеличение риска и повышение тяжести последствий аварий.



Когда счет идет на минуты, силам спасения необходимо как можно скорее прибыть на помощь для эвакуации пострадавшего в лечебное учреждение в течение «золотого часа» – отрезка времени после травмы или обострения заболевания, в течение которого пациенту можно наиболее эффективно оказать врачебную помощь, повысив шансы на сохранение жизни и здоровья. Здесь на помощь приходят медицинские вертолеты, не скованные загруженностью дорог или отсутствием подходящей транспортной инфраструктуры.

В работу по санитарной авиации вовлечен широкий круг различных специалистов – помимо пилотов, технического и медицинского персонала, это сотрудники и руководители авиационных и медицинских организаций, представители финансовых институтов и регулирующих органов, общественных организаций, проектных групп и объединений.

Люди, которые выполняют эту важную миссию, не ищут славы или признания. О них редко говорят в новостях. Принципы функционирования санитарной авиации порой являются загадкой даже для тех, кто непосредственным образом связан с медициной или авиацией. Ассоциация Вертолетной Индустрии, с 2012 занимающаяся проблематикой медицинской эвакуации, выступила с инициативой проведения конкурса на Всероссийскую премию в области санитарной авиации «Золотой час» за 2017 год, которая призвана отметить выдающиеся заслуги вовлеченных в нее людей, а также обратить внимание общественности на высокую социальную важность санитарной авиации.



Премия охватывает компании и организации, а также всех специалистов, работающих в сфере санитарной авиации и включает четыре номинации: «Врач санитарной авиации года», «Авиационная компания санитарной авиации года», «Инновации года в санитарной авиации», а также «Вклад в развитие санитарной авиации». Присуждать премию по каждой номинации будет экспертный совет, куда приглашены авторитетные представители авиационной индустрии и сферы здравоохранения, а также государственные и общественные деятели. Ознакомиться с положением о премии и дополнительной информацией можно на сайте АВИ в разделе «Мероприятия», где до 15 ноября ведется прием заявок на номинации.

Торжественная церемония награждения лауреатов премии «Золотой час» пройдет 22 ноября 2018 года в Казани в рамках 11-го Вертолетного форума АВИ, который является важнейшей коммуникационной площадкой, где ежегодно определяется вектор развития отрасли.

[\(АВИ\)](#)

### Открыта регистрация участников на 11-й Вертолетный форум

18 октября открыта регистрация участников 11-го Вертолетного форума Ассоциации Вертолетной Индустрии, который является важнейшей профессиональной коммуникационной площадкой отрасли. В этом году форум впервые состоится в Казани и будет проходить с 22 по 23 ноября. Участие в форуме бесплатно, при этом зарегистрированные участники получают дополнительные преимущества – скидки на авиаперелет и на проживание в гостинице. Регистрация ведется [на новом](#) сайте Вертолетного форума.



Тема 11-го Вертолетного форума – «Экономика вертолетной индустрии: слагаемые успеха». В рамках заявленной темы предлагается детально рассмотреть экономические процессы, протекающие в вертолетной индустрии, такие как ценообразование, субсидии, лизинговые инструменты, нюансы договорных отношений, нормативно-правовое регулирование и многое другое. Итогом работы форума должно стать отточенное понимание специфики экономики вертолетной индустрии не только самими её участниками, но также и заказчиками авиационных услуг из других отраслей.

В поддержку титульной темы Вертолетный форум включает в себя три тематические секции. Первая – «Межотраслевое взаимодействие в вертолетной индустрии». Она призвана обсудить вопросы взаимоотношений участников и регуляторов рынка вертолетной индустрии и решить накопившиеся проблемы.

Вторая секция посвящена злободневной теме и озаглавлена «Обновление вертолетного парка в России – естественный процесс или административное давление?». В рамках этой секции представители компаний-операторов, производители вертолетной техники и отраслевые регуляторы обсудят вопрос возможного ограничения или запрета эксплуатации вертолетов старше 25 лет в



России. Такое решение, с одной стороны, может позитивно повлиять на поставки новых российских вертолетов и повысить безопасность полетов, с другой же стороны «возрастные» вертолеты не являются по умолчанию небезопасными, а их массовое выбытие из действующего авиапарка может негативно сказаться на рынке вертолетных услуг в целом.

Третья секция – «Экономика санитарной авиации». Сегодня в России реализуется масштабная программа развития экстренной медицинской помощи, в которой ключевую роль играют вертолеты. Эта программа не только помогла спасти сотни жизней, но и дала сильный стимул развитию вертолетного бизнеса. 11-й Вертолетный форум выступит эффективной рабочей площадкой для представителей авиационной отрасли и сферы здравоохранения, где обсуждение накопленного опыта послужит основой выработки дальнейших планов и стратегий.

К участию в Вертолетном форуме приглашается широкий круг специалистов, от всех сфер деятельности, связанных функционированием вертолетной индустрии в стране: представители Минпромторга России, Минздрава России, Минтранса России и Росавиации, разработчики и производители вертолетной техники и оборудования, делегаты от отраслевых объединений и проектных групп, представители региональных органов власти и заказчики из различных отраслей, где используются вертолеты.

Секционные заседания 11-го Вертолетного форума пройдут 22 ноября на Казанском вертолетном заводе, а пленарное заседание – 23 ноября в зале «Адмиральский» гостиницы «Казанская Ривьера». Для зарубежных участников регистрация на секционные заседания форума открыта до 10 ноября, а для участников из России – до 17 ноября. Регистрация для участия в пленарном заседании открыта для всех до 21 ноября.

11-й Вертолетный форум проводится Ассоциацией Вертолетной Индустрии. Устроитель мероприятия – компания «Русские Выставочные Системы». Генеральный спонсор – холдинг «Вертолеты России». Партнерами выступают Казанский вертолетный завод, компания «Техноавиа» и гостиница «Казанская Ривьера», которая предоставляет всем участникам форума специальные условия по размещению. Скидку на авиабилеты участникам форума в размере 20% предоставит транспортный партнер форума – «Авиакомпания Utair».

[\(АВИ\)](#)

#### **Ночные бригады Московского авиационного центра пополнились новыми летчиками**

Еще несколько пилотов санитарных вертолетов Московского авиационного центра (ГКУ "МАЦ") получили допуск к ночным полетам, сейчас в учреждении идет их усиленная подготовка, говорится в сообщении пресс-службы столичного департамента гражданской обороны, ЧС и пожарной безопасности.

"До недавнего времени перед летным отрядом не стояла задача круглосуточных дежурств экипажей санитарных вертолетов, поэтому летчиков с ночным допуском было мало. Сейчас в ГКУ "МАЦ" более 50% пилотов имеют эти допуски, благодаря чему мы смогли организовать полноценное ночное дежурство. Сейчас наша задача - как можно быстрее подготовить всех пилотов, участвующих в



выполнении задач по санитарной эвакуации", - сказал заместитель командира второй авиационной эскадрильи, пилот ГКУ "МАЦ" Вячеслав Каленов.

Ночные полеты - достаточно сложный вид авиационных работ и у каждого пилота санитарного вертолета должно быть несколько допусков. Первый - к ночным полетам, второй - к посадкам на самостоятельно подобранные площадки.

Ночных вызовов с каждым дежурством становится больше. Чаще всего вертолеты вылетают в ТиНАО для спасения больных с инсультом или инфарктом. По имеющейся медицинской статистике данные приступы как раз и случаются, в основном, ночью или рано утром.

[\(РИАМО\)](#)

### **На аэродроме Черняховск провели облет первого модернизированного Ка-27М**

Сегодня вертолет Ка-27М совершил перелет на аэродром Донское к месту постоянной дислокации, где его экипаж встретили командование эскадрильи и личный состав авиационной части.

Следующим этапом подготовки вертолетчиков будет выполнение учебно-боевых задач на морских полигонах в Балтийском море.

Пять полученных вертолетов Ка-27М прибыли на один из аэродромов в Калининградской области на прошлой неделе. Представители промышленности и технический персонал в настоящее время проводят обслуживание и сезонные регламентные работы на обновленных винтокрылых машинах.

В ходе модернизации на вертолетах обновлено бортовое радиоэлектронное оборудование, установлена новая поисковая система и радиоакустическое оборудование. Все это вместе позволяет значительно повысить выполнение экипажами вертолетов задач по поиску и обнаружению подводных лодок противника.

*Справочно:*

Вертолёты модернизировали специалисты Кумертауского авиационного производственного предприятия (Башкирия), входящего в холдинг «Вертолеты России». Цель модернизации - улучшение боевых возможностей машин, в частности, по линии передачи информации в реальном времени как на наземные или корабельные командные пункты, так и на другие вертолёты. Ка-27М оснащен новой «радиолокационной командно-тактической системой», включающей новые акустическую и магнитометрическую системы, систему радиоразведки, информационно-вычислительную систему и бортовую радиолокационную станцию "Копье-А" с активной фазированной антенной решеткой.

[\(Отдел информационного обеспечения Балтийского региона\)](#)

### **Качество и надежность вертолетов – главный приоритет!**

«Вертолеты России» провели в Ростове-на-Дону Конференцию по улучшению качества и надежности вертолетов.

Акцент в обсуждениях был сделан на повышении качества комплектующих изделий, в том числе эффективности исследований по выявлению причин дефектов. Среди мер по повышению качества продукции назывались ужесточение договорных требований к поставщикам, увеличение качества мониторинга и аудитов, поиск альтернативных поставщиков.

Одним из докладчиков на конференции стал заместитель генерального директора по качеству и развитию АО «РТ-Техприемка» - Василий Семенович Никулин.

«Поднятые на конференции вопросы являются актуальными для Государственной корпорации «Ростех» и близки к целям в области качества, утвержденным первым заместителем генерального директора Корпорации В.В. Артяковым» - отметил Никулин.

В своем докладе он привел результаты анализа работы по повышению гарантийных сроков поставщиками комплектующих изделий, а также по обеспечению надежности поставляемой продукции, которую собирает и анализирует Центр компетенций Системы управления качеством госкорпорации «Ростех» созданный на базе АО «РТ-Техприемка».

[\(АО «РТ-Техприемка»\)](#)

### **В Нюрбу доставлен вертолет с медицинским модулем**

18 октября в Нюрбу прибыл новый вертолет санитарной авиации с медицинским модулем. С помощью современного оборудования будет оказываться качественная медицинская помощь во время полета Ulus.media.

18 октября на место базирования в Нюрбе прибыл новый специализированный вертолет санитарной авиации с медицинским модулем, состоящим из аппарата ИВЛ (искусственной вентиляции легких), дефибриллятора, монитора, инфузоматов, кислородной поддержки, консоли, аппарата ЭКГ.



Новая техника получена в рамках реализации проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медпомощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ". Всего республика получила 5 вертолетов, один из которых доставлен в Нюрбу.

[\(ЯСИА\)](#)



### **Югорские почтальоны переседают с катеров на вертолеты**

В Ханты-Мансийском автономном округе завершают речную доставку почты. Как сообщили "Уралинформбюро" в пресс-службе югорского филиала "Почты России", последний рейс по маршруту "Ханты-Мансийск – Горноправдинск – Цингалы" будет совершен в начале ноября.

В межсезонье, до открытия ледовых переправ и зимников, почтовые грузы будут возить вертолетами. При этом в региональном управлении "Почты России" уверяют, что осень не скажется на работе логистики филиала. Доставлять грузы будут не реже раза в неделю даже в самые отдаленные населенные пункты.

Следует отметить, что общая протяженность рек и озер в округе достигает 200 тысяч километров. При этом за период речной навигации югорские почтальоны доставили жителям труднодоступных населенных пунктов около 200 тонн писем и посылок, а также товаров народного потребления.

[\(Уралинформбюро\)](#)

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

#### **Airbus Helicopters представит эффективные решения для санитарной авиации на выставке Helitech 2018**

Airbus Helicopters представит широкую линейку вертолетов и цифровых услуг на выставке Helitech International, которая пройдет с 16 по 18 октября в Амстердаме. Особое внимание будет уделено решениям компании для санитарной авиации – сегмента, в котором производитель лидирует с долей рынка 60%.

На стенде Airbus Helicopters (павильон 8, стенд E60) будет представлен вертолет H145 в медицинской конфигурации голландского оператора ANWB. Высокая производительность и просторная кабина делают этот легкий двухдвигательный вертолет одним из бестселлеров компании. Модель универсальна: её можно оперативно переоборудовать для работы в условиях стихийных бедствий или проведения поисково-спасательных работ в условиях высокогорья.

Airbus Helicopters также покажет полномасштабный макет вертолета H160 в медицинской конфигурации. Вертолет обладает самой вместительной кабиной в своем классе, оснащенной широкими сдвижными дверями, которые позволяют быстро и без проблем загрузить в салон носилки. Это и многое другое делает H160 техникой следующего поколения и идеальным вертолетом для проведения интенсивной терапии на борту и транспортировки пациентов в критическом состоянии на дальние расстояния.

На статической экспозиции посетители выставки увидят вертолет H175 компании Heli-Holland в конфигурации для нефтегазовой отрасли. H175 задает новые стандарты в области перевозок на шельф, являясь бестселлером в своей категории. На сегодняшний день 29 машин этого типа эксплуатируются 14 нефтяными компаниями по всему миру. Суммарный налет этих вертолетов составляет 40 000 часов.



На выставке Helitech Airbus представит и обновленный сервис Skywise. Он представляет собой облачную платформу, способную хранить большие объемы данных от авиакомпаний, вертолетных операторов, производителей и поставщиков. Платформа позволяет оперативно получить ценную информацию и, как следствие, сократить количество перебоев в эксплуатации, повысить безопасность и качественнее планировать техническое обслуживание.

На выставке также будет показана уменьшенная модель демонстратора Racer (Rapid And Cost-Efficient Rotorcraft). Это один из проектов компании по созданию перспективных технологий в области вертикального взлета и посадки, созданный в рамках Европейской исследовательской программы Clean Sky 2. Гости выставки смогут «испытать» Racer в действии с помощью технологий виртуальной реальности.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

### **Два Airbus H135 отправились в Бразилию**

Как стало известно BizavNews, бразильская компания Helibras (официальный представитель Airbus Helicopter в Бразилии) передала два вертолета H135 оператору Líder Aviação, который специализируется на офшорных перевозках. Контракт на поставку был заключен летом этого года. Поставленные воздушные суда имеют универсальную конфигурацию для выполнения миссий на объекты нефтегазовой отрасли, а также пассажирские и медицинские полеты.



С момента ввода модели в эксплуатацию в 1996 году, общий налет вертолетов этого типа превысил отметку в 4,5 миллиона часов. Более 300 клиентов из 60 стран мира используют машины семейства H135 для выполнения различных задач, в том числе для санитарной авиации, охраны правопорядка, в качестве корпоративного транспорта, для перевозок персонала на ветряные электрогенераторы в море, а также для подготовки военных. Большинство легких двухдвигательных вертолетов этого типа эксплуатируется в Европе (641 вертолет), Северной Америке (316 вертолетов) и Азии (195 вертолетов).

Компания постоянно совершенствует популярную модель: так, в 2016 году в кабину пилотов был интегрирован комплекс авионики Helionix разработки Airbus Helicopters. Простая и интуитивно понятная система включает 4-осевой автопилот, который уже используется на моделях H175 и H145 и позволяет снизить нагрузку на экипаж, а также обеспечить непревзойденный уровень безопасности при выполнении полетов.

[\(BizavNews\)](#)

### **Первая сделка на авиасалоне Helitech в Амстердаме**

Королевский туристический клуб Голландии (Algemene Nederlandse Wielrijdersbond, ANWB) - оператор авиационной службы скорой помощи - заключил рамочное соглашение с Airbus на покупку 6 вертолетов H135 с авионикой Helionix. О подписании контракта во время выставки Helitech, которая началась сегодня в Амстердаме, сообщил участник выставки – глава компании Cofrance Sarl Виталий Архангельский. Первая партия 3-х винтокрылых машин будет поставлена в 2019-2020 годах.

«Голландское общество полагается на услуги HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), которые мы предоставляем в сотрудничестве с четырьмя университетскими больницами, и мы убеждены, что H135 - лучший вертолет, доступный для наших миссий. Авионика Helionix поможет нам улучшить нашу



работу 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, - сказала Петра ван Саза, директор ANWB Medical Air Assistance в беседе с В. Архангельским.

«Мы хотели бы поблагодарить ANWB за его постоянное доверие к Airbus Helicopters и особенно для H135. Это проверенный и современный вертолет, который является основным воздушным судном в спасательной авиации по всему миру», - прокомментировал Томас Хейн, глава отдела продаж вертолетов Airbus в Западной Европе.

ANWB Medical Air Assistance на 100 процентов принадлежит ANWB и является единственным оператором вертолетной службы скорой медицинской помощи в Нидерландах, выполняющей более 8500 миссий в год, в которых участвуют шесть вертолетов из семейства H135. Благодаря своим вертолетам ANWB круглосуточно, семь дней в неделю поддерживает работу 4 травматологических центров в Нидерландах.

ANWB также использует два вертолета H145, которые в сотрудничестве с местной службой экстренной помощи выполняют более 600 рейсов в год в качестве скорой помощи для жителей Фризских островов. В настоящее время во всем мире эксплуатируются более 1270 вертолетов семейства H135, которые пролетели почти 5 миллионов часов.

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

### **Uralhelicom получила одобрение Армении на обслуживание вертолетов Airbus**

Комитет гражданской авиации Армении признал сертификат одобрения организации по техобслуживанию и ремонту авиатехники уральской вертолетной компании Uralhelicom. Провайдер получил допуск к работе с вертолетами Airbus Helicopters с армянской регистрацией. Также специалисты компании могут обслуживать ВС непосредственно на территории Армении, сообщили в Uralhelicom.

Uralhelicom помимо допуска на техобслуживание Airbus Helicopters может проводить ТО вертолетов Robinson Helicopter и Leonardo Helicopters. Компания одобрена на проведение оперативного и периодического обслуживания, а также на замену агрегатов у таких ВС, как Robinson R44 I/II и R66 Turbine, Airbus Helicopters H120/H125/H130, Leonardo Helicopters AW119MkII и Airbus Helicopters EC145 (BK-117 C2).

Кроме основного ангара в Свердловской области обслуживание проводится также на линейной станции в подмосковном Жуковском и по месту нахождения воздушного судна.

Помимо проведения ТО Uralhelicom занимается и поставками вертолетов западного производства. Так, в 2018 г. заказчикам поставлялись легкие однодвигательные вертолеты — Airbus Helicopters H130 и Robinson R44/R66. В прошлом году дилер передал эксплуатантам в общей сложности 13 ВС.

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

## Мексика подтвердила планы по сборке российских вертолетов

Генеральный директор агентства Promexico Пауло Карреньо подтвердил во вторник, что Мексика планирует собирать у себя российские вертолеты.

Год назад о такой возможности говорил министр промышленности и торговли России Денис Мантуров во время визита в Мексику.

"Скоро Мексика может начать собирать здесь российские вертолеты", - заявил Карреньо в рамках деловой миссии в Мексике, организованной Российским экспортным центром.

В беседе с корреспондентом РИА Новости глава Promexico отметил, что пока возможной даты начала такой сборки нет. "Точной информацией о начале сборки мы не обладаем, ждем, когда об этом объявят сами компании, и тогда мы сможем подключиться к процессу и помочь", - заметил Карреньо.

В свою очередь заместитель министра промышленности и торговли России Алексей Груздев также заявил, что такая работа идет. "Есть конкретика. Сейчас ведутся работы через агента по валидации сертификата, в частности, речь идет о вертолете "Ансат". Это как первый шаг, затем должны быть проведены работы по оценке рынка. Нужно сделать первый шаг, потому что без валидации любые другие действия не оправданы", - сказал Груздев журналистам в Мехико.

[\(РИА Новости\)](#)

## EASA создает правила для сертификации VTOL

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) открыло общественные консультации по предложению о стандартах летной годности, которые позволят обеспечить сертификацию легких летательных аппаратов вертикального взлета и посадки (VTOL). Агентство заявило, что цель состоит в том, чтобы «разработать первый компонент нормативной базы, позволяющий безопасно эксплуатировать аэротакси и электрические VTOL (eVTOL) в Европе.

При отсутствии в настоящий момент сертификационных требований для VTOL агентство разработало ряд специализированных технических спецификаций в виде специального условия для существующих правил сертификации вертолетов. Уникальными особенностями VTOL, которые значительно отличаются от традиционных вертолетов или самолетов, и поэтому требуют такого особого специального условия, включают в себя тот факт, что распределенные подъемно-тяговые силовые установки используются для подъема и управления, и, хотя воздушные суда могут находиться в режиме висения, они не смогут выполнять авторотацию или контролируемое планирование в случае потери тяги.





Новые стандарты будут ограничены для VTOL с конфигурацией пассажирских сидений в пять или менее мест и максимальным сертифицированным взлетным весом 4400 фунтов или менее. Предложение открыто для комментариев до 15 ноября.

[\(BizavNews\)](#)

## Новости аэрокосмической промышленности

### В Санкт-Петербурге пройдет Восьмая конференция по воздушному праву

26 октября 2018 года в Павловском дворце, на территории государственного музея-заповедника «Павловск», состоится Восьмая научно-практическая конференция по воздушному праву, которая традиционно проводится в Санкт-Петербурге с 2010 года. За прошедшие годы конференцию посетило более 1000 делегатов, представляющих разные страны, прозвучали сотни докладов. В Восьмой конференции примут участие более 150 делегатов, многие из которых стали ее постоянными участниками.

Формат конференции включает пять дискуссионных панелей, в рамках которых спикеры представят свои доклады. На обсуждение будут вынесены ключевые проблемные вопросы отрасли. Среди докладчиков ученые и практикующие юристы авиационного сообщества из разных стран. Рабочими языками конференции являются русский и английский, обеспечивается синхронный перевод.

Сергей Леонов, ведущий эксперт Авиакомпании Волга-Днепр по работе с авиационными властями: «Конференция по воздушному праву, проводимая ежегодно в Санкт-Петербурге Институтом AERONHELP, является одной из немногих площадок для встреч экспертов в области воздушного права в России. В ходе этих встреч у участников конференции есть прекрасная возможность услышать доклады зарубежных коллег по вопросам воздушного права, обсудить наиболее актуальные вопросы правового регулирования деятельности воздушного транспорта, а также обменяться опытом работы в данной сфере».

Наталья Хижняк, директор юридического департамента Авиакомпании NordStar:

«С каждым годом Конференция повышает планку и свою значимость в международном авиационном сообществе. За счет этого повышается интерес к Конференции и как следствие увеличивается количество участников, докладчиков, на дискуссионных панелях обсуждаются самые горячие темы, как внутригосударственные, так и международные».

Восьмая конференция по воздушному праву пройдет при поддержке Минтранса России и Росавиации. К освещению мероприятия приглашены ведущие отраслевые и деловые СМИ.

Организаторами конференции являются Национальная ассоциация воздушного права и Институт воздушного и космического права AERONHELP. Научным партнером конференции выступает Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации.

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



## **ОДК переведет на «цифру» свои предприятия**

Объединенная двигателестроительная корпорация и компания «Цифра» подписали меморандум о сотрудничестве в области цифровизации производств. Реализация проекта приведет к сокращению сроков вывода новых двигателей на рынок и повысит загрузку промышленных мощностей более чем на 20%.

Подписание меморандума состоялось в ходе форума «Открытые инновации», который проходит в эти дни в «Сколково». Подписи под документом поставили заместитель генерального директора – генеральный конструктор ОДК Юрий Шмотин и генеральный директор компании «Цифра» Игорь Богачев.

Проект предусматривает перевод на «цифру» более 700 рабочих мест в нескольких регионах страны и станет одним из крупнейших в России в области внедрения промышленного «интернета вещей» (IoT). Его главная цель – создание единой многофункциональной цифровой платформы для управления жизненным циклом продукта, обмена информацией, хранения и обработки данных на всех этапах разработки и производства.

В рамках проекта ключевые инженерные и производственные объекты ОДК будут оснащены современными электронными системами на основе отечественных программно-аппаратных решений. В частности, сборочные операции будут осуществляться с использованием технологий «интернета вещей» и дополненной реальности. За состоянием промышленного оборудования и качеством выпускаемой продукции будут следить российские системы автоматического мониторинга и контроля.

«Проект «цифровизации» двигателестроительных компаний призван вывести стратегически важную отрасль на новый технологический уровень. Внедрение современных автоматизированных систем повышает эффективность производства и обеспечивает полную прозрачность всех процессов – от конструкторской разработки до производства готового изделия и поставки его заказчику. Результатом модернизации станет рост конкурентоспособности наших двигателей, в том числе на международных рынках», – прокомментировал индустриальный директор авиационного кластера Госкорпорации Ростех Анатолий Сердюков.

Стороны меморандума договорились о проведении совместных НИОКР, содействующих дальнейшей оптимизации технологических процессов и повышению контроля качества выпускаемой продукции.

«ОДК сегодня – это 92 тысячи человек, семь конструкторских бюро, 12 производственных площадок, четыре авиаремонтных завода. Для того чтобы обеспечить их эффективное взаимодействие, крайне важно организовать единую информационную платформу, единые стандарты обмена цифровыми данными, особенно производственными», – заявил Юрий Шмотин.

[\(Ростех\)](#)



### **Медведев исключил Рогозина из состава Авиаколлегии при правительстве РФ**

Генеральный директор государственной корпорации "Роскосмос" Дмитрий Рогозин исключен из состава Авиационной коллегии при правительстве РФ.

Соответствующее распоряжение правительства РФ за подписью премьер-министра РФ Дмитрия Медведева размещено на официальном портале правовой информации.

"Исключить из состава коллегии ...Рогозина Д.О", - сказано в документе.

Главой коллегии назначен зампред правительства Юрий Борисов, сменивший на этом посту Д.Рогозина, который прежде курировал авиационную промышленность.

Членами коллегии, согласно распоряжению, стали: глава Минтранса Евгений Дитрих, его заместитель Александр Юрчик, замглавы Минпромторга Олег Бочаров, замминистра обороны Алексей Криворучко, помощник президента РФ Игорь Левитин, замглавы Минэкономразвития Михаил Расстригин, гендиректор "ВЭБ Лизинга" Артем Довлатов, глава "Рособоронэкспорта" Александр Михеев, член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Андрей Ельчанинов, помощник вице-премьера Максима Акимова Екатерина Рыбина, замруководителя Федеральной антимонопольной службы Даниил Фесюк.

Кроме Д.Рогозина, из состава авиаколлегии исключены член Совета Федерации Виктор Бондарев (до этого был главнокомандующим Воздушно-космическими силами), экс-гендиректор ОАО "Ил" Сергей Вельможкин, первый вице-президент - генеральный конструктор ПАО "Корпорация "Иркут" Олег Демченко, экс-заместитель министра экономического развития РФ Евгений Елин, бывший министр транспорта Максим Соколов, генконструктор - вице-президент по инновациям ПАО "ОАК" Сергей Коротков и др.

Авиаколлегия была создана в начале 2017 года. Цель создания - "улучшение координации действий федеральных органов исполнительной власти, субъектов Федерации, организаций авиационной промышленности и воздушного транспорта в области разработки, производства, эксплуатации и продвижения на рынках отечественной гражданской авиационной техники", указано на сайте правительства.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

### **Правительство наступило на «МАКовое» поле**

*Межгосударственный авиационный комитет, который сегодня расследует авиакатастрофы, хотят лишить последних полномочий.*

Правительство России одобрило идею создания бюро по расследованиям авиакатастроф в рамках ЕАЭС (Евразийского экономического союза), то есть совместно с Казахстаном, Белоруссией, Арменией и Киргизией. Это означает, что российские власти лишат полномочий Межгосударственный авиационный комитет (МАК), именно он сейчас расследует происшествия с гражданскими



самолетами в странах СНГ, в том числе в России. Правительство пытается лишить полномочий МАК уже 15 лет. В 2015 году у комитета отобрали право сертифицировать самолеты. Эксперты считают, что и сегодня рано еще говорить о финале «МАКовой» драмы.

### **«МАКовые» войны**

Передел власти в гражданской авиации России продолжается уже второе десятилетие. Российские авиационные власти давно выступают за то, чтобы сосредоточить контроль над отраслью в одних руках, передав все полномочия одному органу (на тот момент Государственная служба гражданской авиации в составе Министерства транспорта). Дело в том, что с 90-х годов вопросами гражданской авиации в России занимаются сразу несколько ведомств. МАК, созданный в 1991 году решением стран СНГ (Содружество независимых государств), тогда вел расследования авиакатастроф и выдавал сертификаты типа для самолетов и вертолетов, то есть фактически подтверждал, что конструкция той или иной модели безопасна. С момента создания и по сегодняшний день комитет возглавляла Татьяна Анодина.

### **Старые лица новых споров**

Первый открытый конфликт МАК с авиационными властями России произошел в 2003 году — спор касался безопасности конструкции самолета Ил-86 (первый и самый массовый советский пассажирский широкофюзеляжный самолет). По итогам расследования катастрофы 28 июля 2002 года в Шереметьево-2 (авиалайнер Ил-86 авиакомпании «Пулково» разбился неподалеку от Дмитровского шоссе в Москве через несколько секунд после взлета) комитет приостановил действие сертификата Ил-86. По мнению МАК, причиной катастрофы могли стать недостатки в конструкции самолета.

После этого Государственная служба гражданской авиации (ГСГА) могла запретить российским авиакомпаниям использовать эту модель. Но этого не произошло. Руководитель ГСГА Александр Нерадько проигнорировал предложение МАК, назвав его безосновательным. По его мнению, Ил-86 оставался самым надежным российским самолетом. С 1980 года с ним произошла лишь одна катастрофа, хотя выпущено 103 машины, указывал Нерадько. Через неделю после этого СМИ сообщили о планах правительства передать полномочия МАК Государственной службе гражданской авиации. Причем уже тогда журналисты не исключали, что такое решение могло готовиться задолго до скандала с Ил-86. Но ничего не произошло.

Через 12 лет история повторилась. МАК, которым по-прежнему руководила Татьяна Анодина, поссорился с Росавиацией (ранее ГСГА), которой на тот момент руководил знакомый нам по истории с Ил-86 Александр Нерадько. На этот раз МАК отозвал сертификат самолета Boeing 737. К такому решению комитет пришел в ходе расследования катастрофы с Boeing в Казани в 2013 году. Однако Росавиация не стала запрещать компаниям использовать боинги.

С момента первого конфликта Анодиной и Нерадько в гражданской авиации России многое изменилось, в первую очередь это касается доли иностранных самолетов в парках авиакомпаний. Американские самолеты Boeing наряду с французскими Airbus стали одними из самых популярных машин у российских перевозчиков. По разным оценкам, в стране тогда использовалось от 100 до 300



таких самолетов. Запрет на их использование мог привести к коллапсу в отрасли. Высказывались мнения о том, что такой шаг может быть мстью МАКа за развал второй по величине авиакомпании в России — «Трансаэро», которая принадлежала сыну Анодиной. Да и сама руководитель МАК владела 3% акций компании. В пользу этой версии говорит тот факт, что комитет сообщил о проблемах Boeing после развала «Трансаэро», парк которого почти наполовину состоял из американских самолетов.

Именно Росавиация отказалась «спасать» компанию от банкротства, хотя у оказавшегося в кризисе перевозчика даже был потенциальный покупатель — группа компаний S7.

Кроме того, как позднее выяснилось, подозрения о дефектах американской машины в ходе расследования авиакатастрофы в Казани (17 ноября 2013 года авиалайнер Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан», следовавший из Москвы в Казань, рухнул на землю при заходе на посадку в аэропорту столицы Татарстана) возникли у Росавиации. Об этом говорилось в письмах ведомства, на которые МАК и решил сослаться в 2015 году, хотя мог с легкостью проигнорировать мнение ведомства в вопросе расследований (это полномочия МАКа).

Также Росавиация с МАК ссорились из-за недоработок российской авиатехники — Tu-204 и Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). Тогда МАК хотел «приостановить» сертификат производства российского самолета Tu-204 из-за ряда дефектов. Кроме того, комитет заметил увеличение количества инцидентов, связанных с «суперджетам» Сухого. МАК якобы посетовал, что Росавиация затянула проведение расследований инцидентов с «суперджетам».

В ведомстве Александра Нерадько ответили, что МАКу «хорошо известны результаты расследования инцидентов с самолетами SSJ-100».

Кульминацией отношений МАКа и Росавиации стал именно скандал с приостановкой сертификата Boeing. После этого правительство лишило Межгосударственный авиационный комитет полномочий по сертификации самолетов. Эту работу распределили между Росавиацией, Минтрансом и Минпромторгом. По словам источника «Штурма» в отрасли, именно выдача сертификатов была основным способом заработка МАКа. «Расследование авиапроисшествий приносит комитету несоизмеримо меньшую прибыль. Это крохи. Разумеется, после этого штат МАК сильно сократился», — отмечает собеседник.

### ***Сможет ли Россия без МАКа?***

По мнению источника, успешность затеи правительства России с созданием нового бюро расследований авиапроисшествий в рамках ЕАЭС, которое должно будет заменить МАК, будет зависеть от позиции Белоруссии и Казахстана: «Если стороны не сочтут идею привлекательной, процесс может очень сильно затянуться».

Однако переговоры с партнерами — не единственная проблема правительства на пути создания нового бюро по расследованию авиапроисшествий.



«Проблема в том, что специалисты, занимающиеся в МАК расследованиями инцидентов, — это штучный товар. За пределами комитета таких спецов в стране почти нет. Поэтому не исключено, что процесс расставания с МАК затянется на многие годы. К тому же мы помним, как развивалась ситуация с передачей полномочий МАКа по сертификации самолетов Росавиации. Ряд экспертов считают, что ведомство вообще провалило эту задачу», — говорит собеседник.

Действительно, у Росавиации возникали трудности с выполнением задач МАКа. Через полгода после решения правительства о передаче его полномочий Росавиации выяснилось, что Межгосударственный авиационный комитет продолжает проводить работу по ранее заключенным договорам. Эксперты отрасли тогда уже говорили, что двоевластие в этой сфере может сохраниться надолго.

Год спустя после передачи полномочий комитета авиационным властям, если верить публикациям СМИ, ситуация едва сдвинулась с места. Проверка под руководством генпрокурора Юрия Чайки показала, что Минтранс так и не издал нормативные акты, которые позволили бы Росавиации выполнять новые функции. Кроме того, министерство не заключило международные соглашения в области летной годности с иностранными авиавластями, писал «Коммерсантъ».

Авиационные власти Евросоюза отказались принимать документы Росавиации, выданные для российских гражданских самолетов, отправленных на экспорт. Это поставило под угрозу поставки «суперджетов» ирландской авиакомпании CityJet. Производителям пришлось проходить сертификацию дважды — в Росавиации и МАК, который фактически уже не имел полномочий выдавать сертификаты.

Международные соглашения — еще одна проблема для правительства при создании новой структуры вместо МАК. Комитет имеет международные соглашения с 77 странами и 19 международными организациями. «Государству будет очень трудно договорится с авиационными властями Европы, США и иными сторонами», — считает собеседник «Штурма».

[\(Daily Storm\)](#)

### Компания "Медialogия" подготовила рейтинг самых цитируемых медиаресурсов авиационной отрасли за III квартал 2018 года

Лидерами рейтинга стал интернет-ресурсы журнал Авиатранспортное обозрение, а также интернет-ресурсы Ato.ru и FrequentFlyers.ru.

#### **ТОП-10 СМИ авиационной отрасли:**

Место	Перемещение за квартал	СМИ	Категория	ИЦ
1	+2	Авиатранспортное обозрение	Журнал	7,40
2	+4	Ato.ru	Интернет	5,40
3	+5	FrequentFlyers.ru	Интернет	5,12
4	-3	Aviaport.ru	Интернет	3,99



5	-1	Avia.pro	Интернет	2,54
6	-1	Авиасоюз	Журнал	1,58
7	-5	Aex.ru	Интернет	1,56
8	new	Aeronautica.online.ru	Интернет	0,34
9	+1	Aviaru.net	Интернет	0,31
10	new	Крылья Родины	Журнал	0,09

### Методика

- В рейтинг вошли медиаресурсы авиационной отрасли.
- Основой для построения рейтинга стал Индекс Цитируемости (ИЦ) "Медиалогии".
- Рейтинг построен на основе базы СМИ системы "Медиалогия", включающей порядка 46 500 наиболее влиятельных источников: ТВ, радио, газеты, журналы, информационные агентства, Интернет-СМИ. При подсчете рейтингов не учитывались новостные агрегаторы.
- При расчете рейтингов не учитывается взаимная перекрестная цитируемость, если она масштабна и носит регулярный характер. Специалистами "Медиалогии" разработан математический алгоритм, который выявляет устойчивые пары СМИ, а также автоматически определяет допустимый порог аномальности на основании анализа взаимного цитирования у других СМИ. Цитаты между СМИ, уровень взаимного цитирования у которых превысил порог аномальности, исключаются из общего результата данных СМИ.
- Период исследования: 1 июля - 30 сентября 2018 года.

Индекс Цитируемости - интегральный медиапоказатель, учитывающий количество ссылок на источник информации в других СМИ и влиятельность\* источника, опубликовавшего ссылку. Влиятельность источника рассчитывается на момент публикации ссылки.

Значение ИЦ СМИ за исследуемый период - это сумма значений ИЦ СМИ в отдельных сообщениях с ссылками на материалы этого СМИ. ИЦ в отдельном сообщении рассчитывается по шкале от 0 до 1.

ИЦ рассчитывается на базе математико-лингвистического анализа текстов 46 500 открытых источников. Во избежание самоцитирования из анализа исключены ссылки на СМИ, входящие в один медиахолдинг, также объединенные единым брендом и редакцией. Не учитываются показатели посещаемости, тиража или аудитории.

Под ссылками подразумеваются упоминания источника в контексте всех возможных словосочетаний: "в газете ... опубликовано интервью", "по сообщению...", "как передали...", "по материалам..." и т.п., а также гиперссылки в интернет-изданиях. При обработке результатов учитывается написание упоминаемого источника и вариативность синонимичного ряда.

При расчете ИЦ цитируемость персон СМИ исключена.

Индекс является инструментом для решения задач пресс-служб, а также используется участниками медиаотрасли в качестве одного из критериев оценки опубликованных материалов.



Рейтинги по ИЦ публикуются с периодичностью: месяц, квартал, год.

\* - Влиятельность СМИ - рекурсивно рассчитываемый показатель, отражает взаимоцитируемость источников. Показатель рассчитывается в режиме реального времени на основе анализа материалов 46 500 СМИ за год. Расчет показателя происходит в несколько этапов, на каждом из которых происходит перерасчет и уточнение значения влияния. При этом на первом этапе расчета у всех СМИ одинаковая нулевая влияние, а после первого этапа влияние СМИ фактически равна простому количеству ссылок на это СМИ в других СМИ. На последующих этапах влияние СМИ рассчитывается как количество ссылок, умноженное на влияние ссылающихся СМИ. Перерасчет происходит до тех пор, пока влияние СМИ не перестанет меняться более чем на 0,1%. Таким образом, на последнем шаге получается показатель, который тем больше, чем больше влиятельных СМИ ссылаются на данный источник.

Медиалогия - независимая, не имеющая медиаактивов, исследовательская компания на базе информационных технологий, специализирующаяся на анализе СМИ и соцмедиа в реальном времени.

[\(Медиалогия\)](#)

#### **Пассажиропоток Utair побил рекорд прошлого года и вырос на 14%**

Utair подвел итоги работы за сентябрь 2018 года. Авиакомпания перевезла 785 920 пассажиров, что на 14% выше аналогичного периода прошлого года (+12% на внутренних и +25% на международных направлениях). Коэффициент занятости кресел вырос на 1,1 п.п., до 81,5%.

В сентябре 616,7 тыс. пассажиров Utair летали через аэропорт Внуково по всей России и за рубеж. Это на 13% (+ 71 тыс. пассажиров) превышает показатель сентября 2017 года. Авиакомпания обеспечила 27,4% всех перевозок столичной воздушной гавани.

"В сентябре 2018 года Utair выполнил 7 292 рейса - это на 4,7% больше, чем в аналогичный период прошлого года. Авиакомпания ввела 9 дополнительных ежедневных рейсов из Москвы: в Анапу, Берлин, Владикавказ, Минеральные Воды, Санкт-Петербург, Сочи, Ставрополь, Сыктывкар и Уфу, начала полеты из Внуково в Нижневартовск и из Минеральных Вод в Волгоград. Также Utair открыл новые региональные направления: из Перми в Когалым, Сургут, Ханты-Мансийск, из Ростова-на-Дону в Астрахань, Воронеж, Краснодар, Сочи, из Тюмени в Краснодар, Минеральные Воды и Сочи. Новый международный рейс Utair связал Краснодар и Самсун. Utair уверенно реализует миссию ключевого перевозчика в регионах России", - прокомментировал президент "Utair - Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков.

Пассажиропоток в январе-сентябре 2018 года вырос на 5% (+4% на внутренних и +11% на международных направлениях) - Utair перевез 5 796 154 пассажиров. Коэффициент занятости кресел вырос на 4,6 п.п., до 80,1%.

[\(Utair\)](#)



### **Евгений Каблов включен в новый состав Авиационной коллегии при Правительстве РФ**

Генеральный директор Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ), академик РАН Евгений Николаевич Каблов включен в новый состав Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации.

Состав Авиационной коллегии утвержден распоряжением Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева.

Целями деятельности Авиационной коллегии являются улучшение координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Федерации, организаций авиационной промышленности и воздушного транспорта в области разработки, производства, эксплуатации и продвижения на рынках отечественной гражданской авиационной техники.

Председатель коллегии - заместитель Председателя Правительства РФ Юрий Иванович Борисов. ([ВИАМ](#))

### **Российская авиационная медицина требует перемен**

Вчера в Москве начал работу I Международный конгресс "Актуальные вопросы авиационной медицины", инициатором и организатором которого выступила Ассоциация врачей авиационной медицины (АВАМ). Мероприятие, которое проходит при участии Федерального агентства воздушного транспорта и поддержке Европейского общества по аэрокосмической медицине (ESAM), собрало более 200 делегатов из 12 стран - России, Италии, Швейцарии, Турции, Саудовской Аравии, Бельгии, Египта, Великобритании, Словении, Азербайджана, Казахстана, Беларуси. С докладами выступили ведущие международные специалисты в области авиационно-космической медицины.

"Мероприятие получилось масштабным и знаковым для отрасли авиационно-космической медицины России и СНГ. Приехали все заявленные в программе мировые эксперты, представители ESAM, Аэрокосмической медицинской ассоциации (AsMA), работающие в тесной кооперации с такими организациями, как Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), Международная организация гражданской авиации (ICAO), - рассказывает первый вице-президент АВАМ, д.м.н. Ольга Верба. - На открытии были зачитаны приветственные адреса от помощника президента России Игоря Левитина, министра транспорта России Евгения Дитраха, руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Александра Нерадько. Все они отмечали первостепенное значение авиационной медицины в обеспечении безопасности полетов".

В первый день работы конгресса, специалисты обсудили, что общего и что различного в российском и мировом подходах к медицинскому освидетельствованию пилотов, диспетчеров, бортпроводников. "Девиз конгресса - объединение усилий на новом уровне. Мы сравнили две системы - западную и российскую, которая выросла из советской. Все преимущества и недостатки. И поняли, что системы у



нас разные, а цели одни, и нам нужно сближать и гармонизировать общие требования к состоянию здоровья авиационного персонала", - комментирует президент АВИАМ Елена Колесникова.

"Необходимость в изменении законодательства в части медицинского освидетельствования пилотов назрела давно, - говорит директор исполнительного комитета ESAM, главный специалист службы авиационной медицины Авиационной власти Республики Молдова Елена Катаман. - Медицинские технологии и гражданская авиация ушли далеко вперед по сравнению со стандартами, которые используются в России для оценки состояния пилотов, их профпригодности к летной работе. Российская система основана на стандартах военной авиации, когда целая комиссия определяет физическую способность летчика выполнять свою работу, а не один эксперт, как в Европе. И критерии оценки в России намного жестче. В результате получается так, что пилоты, признанные негодными в России, проходят экспертизу на Западе и продолжают летать. Ведь во всем мире хорошие летчики на вес золота".

В свою очередь европейцы высоко оценивают российскую практику реабилитации пилотов, профилактики заболеваний, более тщательного подхода врачей к обследованию авиационного персонала, что обеспечивает долголетие в профессии. Многие доклады, прозвучавшие в первый день, касались клинических аспектов авиационной медицины - сердечнососудистой системы, отоларингологии, неврологии, хирургии.

Сегодня участники конгресса обсудят аспекты управления рисками в медицинском освидетельствовании авиационного персонала, уделят внимания проблемам выявления патологий, представляющих угрозу безопасности полетов. Особое внимание будет уделено вопросам психологического обеспечения профессиональной деятельности авиационного персонала и оказанию медицинской помощи на борту самолета.

#### [ПРОГРАММА](#)

Конгресс проходит 17-19 октября на территории Корпоративного университета АО "МАШ", который находится на 5 этаже терминала Аэроэкспресс в Международном аэропорту Шереметьево.

[\(Ассоциация врачей авиационной медицины\)](#)

### **Новости беспилотной авиации**

#### **Китай успешно испытал крупнейший в мире беспилотный транспортный самолет**

Разработанный Китаем самый большой в мире беспилотный транспортный самолет успешно прошел первые летные испытания. Как сообщает в четверг шанхайский информационный портал Knews, самолет поднялся в воздух во вторник со взлетно-посадочной полосы на испытательном полигоне в городе Баотоу в автономном районе Внутренняя Монголия.

"Фэйхун 98" ("Летающий лебедь 98") спроектирован и создан на базе прототипа транспортного самолета "Юнь 5Б" Китайской корпорацией космической науки и техники (CASC). В нем применена разработанная CASC новейшая система беспилотного управления воздушным судном.

Максимальная взлетная масса "Фэйхун 98" составляет около 2,5 тонны, объем грузового отсека - 15 куб. м, грузоподъемность - 1,5 т. Самолет спроектирован для полетов на максимальной высоте до 4,5 тыс. м с крейсерской скоростью 180 км/ч. Без дозаправки "Фэйхун 98" может преодолевать расстояние до 1,2 тыс. км. Для взлета и посадки достаточно полосы в 150 м, что позволяет использовать его для транспортировки грузов в районах со сложным рельефом местности.



Самолет способен перевозить груз как гражданского, так и военного назначения.

[\(ТАСС\)](#)

### **В Госдуме разработали законопроект об ограничении полетов дронов**

Член комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции, бывший директор ФСБ Николай Ковалев разработал законопроект об ограничении полетов беспилотных воздушных судов (БВС). 18 октября инициативу вынесут на рассмотрение экспертного совета фракции «Единая Россия».

Как пояснил ТАСС парламентарий, беспилотникам запретят без разрешения летать над теми или иными зонами и объектами, а также над местами проведения массовых мероприятий. Для получения разрешения нужно будет подать в органы власти уведомление с названием типа воздушного судна, его технических характеристик. Также требуется указать, есть ли на дроне фото- или видеоаппаратура.

В случае принятия законопроекта, несанкционированные полеты будут пресекаться правоохранительными органами, отметил господин Ковалев. В частности, беспилотник может быть сбит из огнестрельного оружия или обездвижен средствами радиоэлектронного воздействия.



По словам Николая Ковалева, инициатива в целом нашла поддержку в силовых ведомствах. «Обнаружилась необходимость расширения затронутых в законопроекте моментов. К примеру, не охваченными регулирующим вниманием оказались беспилотные аппараты, используемые в разных целях под землей, под водой, в околоземном пространстве, на земле»,— рассказал он. Над урегулированием соответствующих вопросов работает межведомственная группа.

[\(Коммерсантъ\)](#)