



Анонсы главных новостей:

- В Сингапуре начинаются испытания воздушного такси
- Вертолетная «дочка» «ЮТэйр» пожаловалась на дефицит пилотов в России
- Вертолеты России обсуждают с ТЭК заказ на новый вертолет, изучают экономику проекта
- Вертолеты России покажут на МАКС-2019 три новые военные машины
- Генеральный директор ОНПП «Технология» принял участие в обсуждении перспектив развития серийного выпуска Т-500
- КВЗ и КумАПП займутся совместным производством вертолетов
- Конвертоплан V-280 впервые испытали с системой кругового обзора
- Конференция «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли»: итоги
- Леонид Якубович: малая авиация в России находится под угрозой
- На HeliRussia 2019 дебютирует Bell 505 с VIP салоном от Mesaer
- НПК «ПАНХ» - победитель Премии «Крылья России» в номинации «Вертолетные услуги»
- Первая женщина-пилот санавиации рассказала, как воплотила мечту о полетах
- Поставки вертолетов Bell в I квартале сократились на 34,8%
- РВС: Достижения и перспективы вертолетной компании «полного цикла»
- Ученые ЦАГИ исследуют профили лопастей скоростных перспективных вертолетов
- Юрия Грудина избрали генеральным директором ПАО "Ил"
- Airbus Helicopters открыла линию финальной сборки в Китае

Новости вертолетных программ

Конвертоплан V-280 впервые испытали с системой кругового обзора

Американская компания Lockheed Martin провела первые летные испытания системы кругового обзора для пилотов, установленной на перспективном конвертоплане V-280 Valor. Согласно сообщению компании, проверки системы, получившей название PDAS (Pilotage Distributed Aperture Sensor, навигационный сенсор с распределенной апертурой), признаны полностью успешными. Испытания PDAS состоялись в марте текущего года, однако информацию о них разработчики обнародовали только сейчас.

PDAS установили на конвертоплан V-280 в конце прошлого года, однако до испытаний в марте ее не задействовали. Система позволяет летчикам конвертоплана видеть все, что происходит вокруг аппарата, включая и "слепые" зоны. Система аналогична той, что установлена на истребителе F-35 Lightning II - набор камер, изображение с которых передается на нашлемный дисплей и синхронизировано с положением головы летчика. PDAS формирует 360-градусную панораму из тепловизионных изображений в режиме реального времени.

Во время испытаний PDAS передавала изображения на два дисплея, установленных в кабине пилотов. Позднее возможности системы планируется расширить, добавив в нее поддержку до шести дисплеев.



В частности, система сможет передавать изображения на дисплеи в других летательных аппаратах, а также на мониторы бойцов на земле. Предполагается, что в первую очередь PDAS позволит обеспечить безопасность бойцов при десантировании.

В перспективе возможности PDAS планируется дополнить. В частности, система сможет выводить круговую панораму с наложенными на нее данными с различных датчиков. Предполагается, что такое решение позволит летчикам садить конвертопланы в условиях плохой видимости.

Ранее стало известно, что конвертоплан V-280 совершил испытательный полет на скорости чуть более 300 узлов. Состоявшиеся проверки подтвердили, что машина будет соответствовать требованиям Армии США к крейсерской скорости полета в 280 узлов и ужесточенным требованиям Морской пехоты, подразумевающим полеты на скорости в 295 узлов. Кроме того, разработчики испытали конвертоплан полетом с открытыми дверями и выполнением различных маневров.

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

V-280 получил возможности F-35

Американский конвертоплан V-280 Valor получил систему PDAS (Pilotage Distributed Aperture Sensor), обеспечивающую экипажу в режиме реального времени круговой обзор, сообщает Lockheed Martin.

Как пишет The Drive, машина получила шесть инфракрасных датчиков, данные с которых после обработки поступают на нашлемные дисплеи первого и второго пилотов, а также стационарные мониторы в кабине. Это позволяет оперативно отслеживать ситуацию сразу во всех направлениях, в том числе вне зон прямой видимости, и при сложных погодных условиях.

Первый полет V-280 Valor с PDAS, которую ранее получили истребители F-35 Lightning II, состоялся в марте над городом Форт-Уэрт (штат Техас).

Также в марте на американском аэродроме Уэст-Пальм-Бич (Флорида) состоялся первый полет демонстратора многоцелевого скоростного военного вертолета Sikorsky-Boeing SB)1 Defiant.

В настоящее время Bell V-280 Valor и Sikorsky-Boeing SB)1 Defiant в рамках проекта FVL (Future Vertical Lift) конкурируют за тендер Пентагона, предполагающий после 2030 года обновление парка американских военных вертолетов, в том числе Sikorsky UH-60 Black Hawk.

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

Новости вертолетной индустрии в России

Вертолетная «дочка» «ЮТэйр» пожаловалась на дефицит пилотов в России

Компания "ЮТэйр - Вертолетные услуги" пожаловалась на дефицит пилотов в России, возникший из-за того, что естественный отток кадров значительно превышает приток выпускников профильных училищ.



"На сегодняшний день примерно 60-70 летчиков-пилотов, наверное, даже без учета бортмехаников - это то количество, которое в России списывается по здоровью. То есть это естественный отток, и его нужно компенсировать в полном объеме. Но сегодня отток этих кадров превышает их приток из училищ гражданской авиации", - заявил вице-президент - летный директор дочки "ЮТэйр" Дмитрий Стрельцов на конференции "Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли", проходящей в рамках выставки "Нефтегаз-2019".

Отток вертолетчиков сейчас превышает их приток даже на фоне того, что, "в общем и целом, объем вертолетных работ несколько снижается год от года", добавил он.

Одна из причин этого, по словам Стрельцова, - неспособность училищ выпускать курсантов в срок. С таким явлением компания столкнулась в 2017 году, и оно наблюдается до сих пор, сказал он. Подготовкой вертолетчиков в настоящее время занимается Омский летно-технический колледж гражданской авиации, уточнил Стрельцов.

Также он отметил, что необходимо пересмотреть учебные программы: для первоначальной подготовки пилота должны использоваться "простые вертолеты типа Robinson", а уже вторым типом, на котором курсант выпускается, может быть "Ансат" или Ми-8Т.

[\(Интерфакс, Интерфакс-АВН\)](#)

«Выходят из строя» раньше, чем приходят новые: Российские вертолётчики жалуются на дефицит кадров

В компании "ЮТэйр - Вертолётные услуги" (дочерняя компания "ЮТэйр") пожаловались на дефицит пилотов в РФ. Нехватка кадров возникла оттого, что из этой профессии уходит больше людей, чем приходит из профильных учебных заведений.

Вопрос обеспечения этой авиационной отрасли кадрами затронули на конференции "Вертолётные услуги в интересах нефтегазовой отрасли" (мероприятие организовали во время выставки "Нефтегаз-2019"). Вице-президент "ЮТэйр - Вертолётные услуги" Дмитрий Стрельцов констатировал, что около 60-70 пилотов вертолётов уходят из профессии как негодные к ней по состоянию здоровья. Этот отток называется естественным и должен компенсироваться свежими кадрами - то есть выпускниками учебных заведений из сектора гражданской авиации.

При этом, по словам Стрельцова, дефицит не облегчает даже то, что каждый год объём востребованности именно вертолётных услуг немного, но снижается. Проблема, по словам спикера, в учебных заведениях. Лётные училища якобы не могут в срок выпускать пилотов - это началось ещё 2017 году.

Он полагает, что нужно изменить нынешние учебные программы: для первоначальной подготовки пилота можно использовать простые вертолётные вроде Robinson, а уже вторым типом, на котором курсант выпускается, может быть "Ансат" или Ми-8Т.

[\(Царьград\)](#)



«Вертолеты России» обсуждают с ТЭК заказ на новый вертолет, изучают экономику проекта

АО "Вертолеты России" обсуждает с компаниями ТЭК заказ на новый офшорный вертолет на базе Ми-171А2, изучает экономику проекта, заявил директор по маркетингу и развитию бизнеса холдинга Олег Ландин.

"Мы сейчас в процессе формирования заказа (на вертолет, - "ИФ") от компаний ТЭК, потому что нам хотелось бы понимать, во что мы вкладываем деньги и когда они вернуться", - сказал О.Ландин в ходе конференции "Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли" в рамках выставки "Нефтегаз-2019".

"Это вопрос нескольких лет", - добавил он.

Ранее в апреле замгендиректора "Вертолетов России" Дмитрий Данилов заявлял, что новый офшорный вертолет на базе Ми-171А2, предназначенный для освоения шельфа арктической зоны, может быть создан в ближайшие два года.

"На базе Ми-171А2 мы развернули работы по созданию офшорного вертолета, который будет полностью соответствовать требованиям OGP (Международная ассоциация производителей нефтегазовой продукции, - "ИФ"). В ближайшие два года мы будем готовы представить этот вертолет на рынок", - говорил Д.Данилов.

Ми-171А2 - это развитие семейства Ми-8. В этом году эксплуатацию машины в интересах "Роснефти" начала авиакомпания "ЮТэйр".

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

На HeliRussia 2019 дебютирует Bell 505 с VIP салоном от Mecaer

Как стало известно BizavNews, в рамках ежегодной выставки HeliRussia (16-18 мая, Москва) Bell Helicopter впервые представит российской публике новейший вертолет Bell 505 с VIP салоном от Mecaer. На прошлой неделе российская компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России, сообщила о получении сертификата типа на вертолет Bell 505 и анонсировала ближайшие поставки вертолета отечественным заказчикам.

В ноябре 2016 года Bell Helicopter и Mecaer Aviation Group (MAG) представили новый вариант VIP-интерьера для Bell 505 Jet Ranger X. Как комментируют партнеры, сборка компонентов пассажирской кабины будет производиться в Италии на производственных мощностях Mecaer Aviation Group. Клиент может выбрать из нескольких вариантов отделки и конфигураций. Салон MAGnificent оборудован системой развлечений IFEEL (In-Flight Entertainment Enhanced Lounge) с сенсорным управлением, установлены электрохромные окна. Система подавления шума SILENS (Speech Interference Level Enhanced Noise System) свела шумы к минимуму и сделала возможным вести в салоне беседу без использования гарнитуры. Система развлечений IFEEL оснащена доступом к WI-FI, интерактивными

картам, средствами регулирования естественного освещения, разнообразному аудио и видео контенту. Все системы легко управляются прямо с экрана смартфона или смарт-часов.



Аналогичный интерьер доступен и для флагмана Bell 429. Базовая комплектация MAGnificent предлагает интерьер как для четырехместного, так и для пяти/шестиместного салона Bell 429. Красивые кресла, модульные консоли, динамичные линии – все приводит к чувству полного комфорта и стиля. Сиденья отделаны высококачественной кожей, на спинке вручную может быть вышита эмблема или логотип владельца. В наличии пульт регулирования яркости освещения в салоне. Опционально салон можно оборудовать IFEEL системой развлечения с сенсорным управлением и другое оборудование для комфорта пассажира. Установка интерьера MAGnificent обойдется клиентам от \$100 000 до \$120 000 и может быть установлен на 505 Jet Ranger, находящихся в эксплуатации.

По словам Грейсона Барроуза, директора по маркетингу и продажам MAG, из более чем 100 заказанных на сегодняшний день моделей Bell 505 Jet Ranger X от 20 до 30% клиентов выбирали интерьер MAGnificent.

По словам Патрика Мулая, старшего вице-президента Bell по международным продажам, Bell 505 стал успешной историей для производителя во всем мире. В конце прошлого года Патрик Мулай сказал, что Bell 505 забрал долю рынка у 1,2-тонного Robinson R66 и 1,7-тонного H120. В настоящее время Bell продвигает вертолет в сегмент рынка авиационных работ. По мнению Патрика Мулая, до дебюта Bell 505 не существовало «хорошего продукта» в сегменте легких машин для авиационных работ, и он считает, что JetRanger X дает компании конкурентное преимущество, которое позволит забрать долю на рынке у 2,25-тонного Airbus H125, особенно сейчас, когда FAA сертифицировала грузовой крюк, а сертификация EASA запланирована на ближайшее будущее.



Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионика G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Одним из факторов успеха новой модели считается ее сравнительно невысокая цена — \$1,4 млн., позволяющая конкурировать с Robinson R66 стоимостью \$1,15 млн. (примерные цены в России).

[\(BizavNews\)](#)

Танцующие в небесах: о пилотажной группе «Беркуты»

Пилотажная группа «Беркуты», выступающая на военных вертолетах Ми-28Н и Ка-52 производства холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех, в апреле отмечает день рождения – 30 лет создания эскадрильи и 27 лет с момента их первого показательного полета.

Мастерство аэробатики

Выполнять фигуры высшего пилотажа в составе вертолетной группы сложнее и опаснее, чем в самолетной. Причина тому – специфика аэродинамики машин и особенности взаимодействия в показательном полете. Расстояние между лопастями несущих винтов вертолетов в боевом порядке – не более 10 метров. На скорости 200 км/ч любая ошибка может стоить жизни. Если для самолета касание крыльями часто заканчивается лишь посадкой и ремонтом, то для вертолета это, как правило, обозначает катастрофу. К тому же вертолет менее устойчив в воздухе, чем самолет, и требует постоянного контроля.

Все пилоты команды «Беркуты» – уникальные специалисты, виртуозы управления, летчики высшего класса. Поэтому каждое их выступление приковывает внимание зрителей и вызывает неподдельный восторг.

«Беркуты» появились в 1989 году, но официальным днем рождения считается дата первого показательного выступления 11 апреля 1992 года в честь Дня космонавтики на аэродроме в подмосковной Кубинке. Создателем группы был Герой Российской Федерации, заслуженный военный летчик, генерал-майор Борис Воробьев. Широкая публика впервые увидела мастерство «Беркутов» на воздушном параде над Поклонной горой в честь 50-летия Победы в 1995 году.

Энтузиасты из Торжка

Группа существует как часть 344-го центра боевой подготовки и переучивания летного состава армейской авиации, расположенного в Торжке Тверской области. Все участники группы являются действующими военными летчиками-инструкторами, которые, помимо работы в «Беркуте», выполняют боевые задания и обучают других пилотов мастерству полета на вертолете. В этом одно из отличий «Беркутов» от штатных пилотажных групп, например «Стрижей» или «Русских витязей»,



где работа в группе – это основное занятие пилотов. Кроме того, команда выступает на чистом энтузиазме и не получает вознаграждения за свою работу.

Всего в «Беркутах» семь летчиков. Командиром группы является полковник Андрей Попов, летчик-снайпер, заслуженный военный летчик РФ. Состав группы несколько раз менялся, в том числе и по трагическим поводам. 2 августа 2015 года во время показательных выступлений под Рязанью одна из машин потеряла управление и упала. Летчик-оператор выжил, а командиру экипажа Игорю Бутенко спастись не удалось.

Герб группы состоит из двух частей: в правой – силуэты четырех грозных машин Ми-24, в левой – символ группы, хищный беркут. Герб украшает шевроны на одежде «Беркутов» и борта вертолетов команды.

Эскадрилья выступает на всех крупнейших авиационных мероприятиях и праздниках, на Дне Победы и Дне города в Москве. Кроме эффектных трюков, специально подготовленных для шоу, команда демонстрирует элементы боевой подготовки, такие как групповой воздушный бой, прикрытие высадки десанта, блокирование района и другие.

Ми-28Н и Ка-52: машины высшего пилотажа

«Беркуты» – одна из немногих пилотажных групп в мире, выступающих на боевых ударных вертолетах. Первыми машинами группы в самом начале были вертолеты Ми-24. Когда легендарные «Крокодилы» устарели, в 2012 году их пришлось заменить на шесть «Ночных охотников» Ми-28Н и одного «Аллигатора» Ка-52. Оба вертолета состоят на вооружении ВВС РФ.

Ударный Ми-28Н, применяющийся с 2009 года, предназначен для поиска и уничтожения танков, бронированной и небронированной техники, а также пехоты противника и малоскоростных воздушных целей в любое время суток. Благодаря своим летно-техническим характеристикам и повышенной маневренности, «Ночной охотник» может демонстрировать фигуры высшего пилотажа, такие как петля Нестерова («мертвая петля»), переворот Иммельмана, «бочка», полет боком, полет назад и другие. Производится вертолет в Ростове-на-Дону на предприятии «Роствертол», входящем в холдинг Ростеха «Вертолеты России».

Ка-52 – второй в мире после Ка-50 ударный вертолет соосной схемы, у которого пара основных винтов вращается параллельно в разные стороны, а рулевой винт отсутствует. Это придает машине компактность и маневренность, что, например, оказывается очень важным при ведении боя в горной местности. Другой особенностью «Аллигатора» является то, что экипаж сидит рядом в единой кабине, а не друг за другом, как в других ударных машинах. Это позволяет пилотам при необходимости дублировать функции.

Ка-52 способен поражать бронированную и небронированную технику, живую силу и воздушные цели на поле боя, а также выполнять разведывательную и командную функции. На машине можно демонстрировать фигуры высшего пилотажа: знаменитую «мертвую петлю», пикирование, «змейку», переходы из скольжения в скольжение, плоские развороты и другие. Вертолет состоит на вооружении

с 2011 года и выпускается авиастроительной компанией «Прогресс» в городе Арсеньев Приморского края. ААК «Прогресс» также является частью «Вертолетов России».

Коллеги «Беркутов» из других стран чаще всего используют более легкие машины, которыми проще управлять. Сложные фигуры высшего пилотажа выполняются не только для красоты, но и для демонстрации возможностей современной российской техники.

[\(Ростех\)](#)

Конференция «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли»: итоги

15 апреля в Москве состоялась конференция на тему «**Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли**». Организованное Ассоциацией Вертолетной Индустрии, это мероприятие впервые объединило представителей двух взаимосвязанных отраслей – вертолетной индустрии и нефтегазового сектора.



В рамках мероприятия обсуждались актуальные вопросы межотраслевого взаимодействия, проходило знакомство с новой вертолетной техникой для офшорных работ, рассматривалась практические и регулятивные аспекты применения вертолетов в интересах нефтегазовых компаний.

Модератором конференции выступил **Вячеслав Карцев** – советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» по региональному развитию. В своем вступительном слове он рассказал, что рост мирового энергопотребления стимулирует активность компаний энергетического сектора, которые



активно применяют вертолетную технику в своей работе. Нефтегазовый сектор – один из главных заказчиков предприятий вертолетной индустрии, вкладывающий реальные деньги в заказ техники и авиационных услуг. В вступительном слове модератор представил справочную информацию по основным стандартам, регулирующим применение вертолетной техники в интересах ТЭК.

Вячеслав Карцев также отметил, что опыт работ на вертолетах, наработанный в интересах компаний нефтегазовой отрасли, также имеет важное значение для развития арктических территорий, как одной из стратегических задач нашей страны. Он подчеркнул значимость подготовки летно-технического персонала в вертолетной отрасли и важность соблюдения стандартов **Международной ассоциации производителей нефти газа (IOGP)**.

Конференция открывалась докладом **«Комплексные авиационные услуги для нефтегазовых предприятий: опыт группы «ЮТэйр»**, который представил **Олег Семенов** – первый заместитель генерального директора **«ЮТэйр - Вертолетные услуги»**. Сегодня «ЮТэйр» — это одна из крупнейших авиационных групп в России, функционирующая более 50 лет. Примечательно, что одной из первых задач компании была именно работа в поддержку разработки нефтегазовых месторождений в Сибири. Компания обладает уникальным опытом организации комплексных переводов с помощью вертолетов и самолетов различного класса, имеет широкую сеть базирования техники. Олег Семенов рассказал о развитии направления медицинской эвакуации персонала нефтяных компаний с удаленных месторождений, а также об опыте применения беспилотных авиационных систем. Он особенно отметил тот факт, что, имея самый крупный коммерческий парк вертолетов серии **Ми-8/17** (112 бортов), около половины из числа этих машин имеют возраст менее 10 лет.

Дмитрий Стрельцов, вице-президент – летный директор компании «ЮТэйр - Вертолетные услуги» – продолжил тему опыта группы «ЮТэйр» важным докладом на тему **«Первый опыт эксплуатации вертолета Ми-171А2 и перспективы применения в нефтегазовой отрасли»**. Компания стала первым коммерческим оператором вертолета этой модели, применяя его с февраля этого года в интересах компании **«РН-Уватнефтегаз»** (входит в «НК «Роснефть»). Налет вертолета за этот срок составил порядка 200 часов, и компания наработала интересный всем коммерческим оператором вертолетов типа Ми-8/17 опыт. В первую очередь, Дмитрий Стрельцов рассказал о технических особенностях нового вертолета, обеспечивающих высокие летно-технические характеристики. К очевидным достоинствам машины по сравнению с вертолетами предыдущих серий специалисты «ЮТэйр - Вертолетные услуги» относят низкий уровень шума, удобные места для размещения пассажиров с доступом к аварийным выходам, систему кондиционирования воздуха. Экипаж вертолета отмечает значительное снижение нагрузки на пилотов за счет комплекса бортового оборудования КБО-17-1, включающего пилотажный комплекс ПКВ-171А, комплексную систему электронной индикации и сигнализации КСЭИС-В1-1, а также другие современные системы. Отмечается хорошая работа многофункциональных индикаторов, в том числе при низких отрицательных температурах. Вертолет устойчиво ведет себя на высоких скоростях (порядка 260 км/ч) и обладает уменьшенным километровым расходом топлива. В целом, по словам Дмитрия Стрельцова, для пилотов новый вертолет предлагает совершенно новый уровень удобства, требуя, вместе с этим, высокой квалификации.



Что касается неудовлетворительных черт нового вертолета, Дмитрий Стрельцов обратил внимание на необходимость увеличения количества посадочных мест, отметив при этом, что текущее число посадочных мест продиктовано современными требованиями к вертолетам такого класса. В силу невозможности оснащения вертолета дополнительными топливными баками по тем же требованиям, вертолет обладает недостаточной дальностью полета. Также ощущается определенный дефицит размещения багажа пассажиров. По мнению Дмитрия Стрельцова, эти аспекты нового вертолета могут быть решены.

В своем докладе Дмитрий Стрельцов остановился на **подготовке летно-технических кадров** на Ми-171А2. Так, в компании уже подготовлено 6 пилотов-инструкторов и 13 технических специалистов, а в перспективе рост потребности в новых кадрах не сложно спрогнозировать. В ходе сессии вопросов и ответов эта тема вызвала оживленную дискуссию. По словам Дмитрия Стрельцова, в России ежегодно по состоянию здоровья списывается порядка **60-70 пилотов** (без учета бортмехаников), а замену же им готовит только **Омский Летно-технический Колледж Гражданской Авиации им. А.В. Ляпидевского**, который не обладает ресурсом даже для того, чтобы компенсировать естественное выбытие пилотов, не говоря уже о покрытии роста потребностей рынка в новых пилотах. Отраслевые специалисты отмечают высокую значимость этой проблемы и необходимость развития дальнейших дискуссий по этой теме в рамках мероприятий Ассоциации Вертолетной Индустрии.

В современной продуктовой линейке холдинга **«Вертолеты России»** значительная часть моделей может использоваться – и используется – в интересах нефтегазовых компаний. Об этом в докладе **«Применение вертолетов холдинга для решения задач ТЭК РФ»** рассказал директор по маркетингу и развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» **Олег Ландин**. Он наглядно представил распределение видов авиаработ на вертолетах для нефтегазовых компаний по трем категориям:

1. Операции в обеспечение нефтегазовых месторождений материковой части (оншор)
2. Операции в обеспечение плавучих и стационарных морских платформ (офшор)
3. Вертолетное обеспечение поиска и спасания, медицинской эвакуации, патрулирования трубопроводов и решения специальных задач.

В своем докладе Олег Ландин подробно рассказал о возможностях отечественных вертолетов в области выполнения работ для ТЭК. Помимо **«Ансата»**, **Ка-226Т** и **Ми-8АМТ**, он представил **проект офшорного вертолета на базе Ми-171А2**. По словам Олега Ландина, такой вертолет должен полностью соответствовать стандартам IOGP, т.е. оснащаться системой аварийного приводнения с системой самоактивации, обладать возможностью инструментальной посадки на морские буровые платформы и пр. В дискуссии участников конференции было отмечено, что специалисты **Улан-Удэнского авиационного завода** проанализировали требования к офшорным вертолетам и пришли к заключению, что они могут быть реализованы на базе нового Ми-171А2.

Авиация в целом и вертолетная индустрия в частности – это отрасли с высокой международной кооперацией и взаимодействием. Точно также, как вертолеты российского производства применяются для выполнения авиаработ за рубежом, машины иностранного применения находят свою нишу применения в России. С докладом **«Линейка вертолетов Leonardo – безопасность эксплуатации для обслуживания морских буровых платформ»** на конференции выступил **Найджел**



Талбо (Nigel Talbot) – директор по безопасности и экспериментальным полетам, пилот **Leonardo Helicopters**. Главный тезис его доклада: безопасность равняется успеху. Это в равной степени касается и вертолетного, и нефтегазового бизнеса.

В своей презентации Найджел Талбо представил линейку вертолетов **AW139, AW169 и AW189** для нефтегазового бизнеса, а также перспективный конвертоплан **AW609**. AW139 получил мировое признание в нефтегазовой сфере – общий налет этих вертолетов превышает **2,370,000 часов**, при этом 60% этого числа по задачам ТЭК. В нефтегазовой сфере применяется 34% выпущенных вертолетов этой модели (в этом году был поставлен 1000-й вертолет). Компания Leonardo продолжает совершенствовать эту модель, к примеру, интегрируя в него систему диагностики **Skytrac STC** и **HUMS**, встроенные системы аварийного приводнения от компании **Dart Aerospace**, а также систему технического зрения **Primus Epic Phase 8**.

AW189 – новая, и не менее перспективная модель, которая унаследовала высочайшую надежность и традиционный дизайн вертолетов семейства AW, за что их особенно любят пилоты. Текущий совокупный налет вертолетов этой серии составляет свыше 58 тысяч часов, из которых **78% по задачам нефтегазовых компаний**. В настоящее время в мире эксплуатируется 64 такие машины, и Россия уверенно движется к лидирующим позициям, имея 11 таких машин.

Найджел Талбо в отдельности остановился на способах обеспечения повышенной безопасности вертолетов производства Leonardo, рассказав о подходах к конструированию и испытаниям вертолетов. Особым предметом гордости компании являются их сверхнадежные редукторы, используемые в конструкции военные технологии с многократным запасом прочности. Также все вертолеты системы AW проектируются в соответствии с новейшими требованиями по безопасности IOGP и EASA, в частности, обеспечивают покидание вертолетов не более чем двух пассажиров на один эвакуационный выход, а размеры иллюминаторов значительно превышают минимальные размеры, диктуемые требованиями по безопасности. Особенности конструкции, надежность и резервирование всех систем, дают вертолетам AW особенно высокий уровень безопасности в области офшорного применения.

Конференция продолжилась выступлением на тему «**Опыт и проблемы эксплуатации новых вертолетов в офшорных полетах**», которую представил **Олег Скориков** – первый заместитель генерального директора – начальник летно-испытательного комплекса **НПК «ПАНХ»**. Он отметил, что работы на вертолетах в интересах нефтегазовых компаний – это, с одной стороны, очень доходная, но, с другой стороны, очень сложная деятельность для компаний-операторов из-за строгих требований к оснащенности воздушных судов, квалификации сотрудников и международных требований по безопасности полетов.

Одни из основных проблем в этой сфере – отсутствие полноценной коммуникации между заказчиками и исполнителями, а также отсутствие единого и понятного подхода к формированию требований, предъявляемых к исполнителям авиаработ. Отсюда вытекают такие неконструктивные требования нефтегазовых компаний, как ограничение возраста вертолетов исполнителей в 25 лет.



Олег Скориков рассказал о требованиях IOGP и отметил наиболее проблемные для российских вертолетов требования:

- Спасательные плоты – требуется использование внешних плотов с автоматической активацией;
- Аварийно-выдавливаемые окна – все окна в салоне должны быть оборудованы, таким образом, чтобы в случае экстренного выхода под водой, можно было бы легко выдернуть резиновый шнур и вытолкнуть окно наружу;
- Освещение аварийных выходов вертолета (EXIS или HEEL) должно быть доступно при ночных полетах и автоматически включаться в случае задымления или затопления салона;
- Конфигурация кресел в салоне должна обеспечивать быстрый доступ к аварийным выходам, поэтому ряды кресел должны находиться вровень с аварийным выходом;
- Плавсредства вертолета должны автоматически активироваться при контакте с водой.

НПК «ПАНХ» входит в ассоциацию **HeliOffshore** имеет большой опыт выполнения офшорных полетов (с 2002 года) и широкую географию работ: в акватории Каспийского моря, Черного моря и Балтийского моря, на юге и северо-западе России, а также в Казахстане и Турции. В «портфолио» компании обслуживание более 30 различных вертолетных площадок, расположенных на различных судах, судатрубоукладчиках, вспомогательных кораблях и буровых платформах. Офшорные работы НПК «ПАНХ» проводились в партнерстве с такими компаниями, как **Saipem, CHC, Eni, НК «Роснефть», Allseas** и другими. Парк вертолетов компании отличается широким разнообразием, и по опыту работ компании Олег Скориков рассказал о соответствии применяемых машин нормам IOGP:

- **Ка-32 – не соответствует требованиям** при перевозке пассажиров ввиду отсутствия необходимого спасательного оборудования и оснащения.
- **Ми-8МТВ** – несмотря на индивидуальную доработку (установка баллонет, дополнительные аварийные выходы, их подсветка, кресла, багажные полки, система спутникового слежения и т. п.), вертолет лишь **частично соответствует требованиям IOGP**.
- **Airbus H135 – в основном соответствует** предъявляемым требованиям, однако требуются доработки под установку внешних плотов с автоматической активацией. Такие вертолеты не применяются НПК «ПАНХ» для перевозки пассажиров, а задействованы в экстренной медицинской эвакуации.
- **Leonardo AW189 – полностью соответствует** требованиям IOGP.

Компания «ПАНХ» стала первым российским оператором вертолетов AW189. Олег Скориков отметил, что это, безусловно, очень интересный для нефтегазового сектора вертолет, однако, как показал опыт, возможны частые отказы электронного оборудования при безангарном хранении и простои в связи со сложной логистикой и таможенным оформлением запасных частей. В ходе дискуссии Олег Скориков отметил, что Ми-171А2 в офшорной конфигурации может в целом успешно конкурировать с иностранными моделями, если будет решён вопрос по увеличению дальности полета.

В итоговой части выступления Олег Скориков остановился на безопасности и перспективах отрасли. В связи с увеличением в нефтегазовой отрасли доли шельфовых проектов, требования к безопасности офшорных полетов возрастают. Заказчики в России начинают предъявлять к авиакомпаниям требования, изложенные в международных документах (IOGP Report 590), предусматривающие



совершенно иной, более высокий, уровень соответствия компаний и их авиатехники. Однако в российских Федеральных авиационных правилах и в документах нефтегазовой отрасли единые требования отсутствуют. Таким образом, вертолетные компании либо модифицируют отечественные вертолеты, оснащая их необходимым дополнительным оборудованием (что не всегда в полной мере возможно), либо привлекают соответствующую требованиям IOGP зарубежную технику, что приводит к увеличению конечной стоимости оказываемых услуг.

С незапланированным выступлением на конференции выступил **Гурген Карапетян** – легендарный летчик-испытатель, Герой Советского Союза, занимающий сегодня позицию начальника службы безопасности полётов холдинга «Вертолеты России». Он рассказал об опыте создания и испытания на Московском вертолетном заводе им. М.Л. Миля антиоблиденительных систем, которые сегодня могут быть успешно интегрированы на любой вертолет производства холдинга «Вертолеты России». Он также упомянул опыт создания российского аналога системы HUMS. Обе эти системы могут применяться на офшорных вертолетах.

Безопасность полетов стала одним из главных лейтмотивов конференции. О том, что от реагирующего подхода на авиационные происшествия переходить к прогностическому, в докладе на тему **«Проблемы и вызовы перед нефтегазовыми компаниями»** рассказал **Сергей Потапов** – первый заместитель генерального директора компании **«Авиасистемы»**. Эта компания, консолидированный оператор по материально-техническому обеспечению воздушных судов, также работает в области авиационного консалтинга.

Сергей Потапов поделился информацией о построении эффективно работающей на практике **системы управления безопасностью полетов (СУБП)** и об инструментарии в этой области, который уже успешно применяется. В частности, он обратил особое внимание на обмен информацией и реализацию совместных стратегий управления в рамках СУБП между заказчиками (нефтегазовыми компаниями) и авиакомпаниями-подрядчиками. Здесь очень важна лояльность подрядчика и его готовность к открытому взаимодействию. При этом, зачастую у заказчика услуг нет своего квалифицированного персонала, способного качественно оценить уровень подрядчика в части безопасности полетов, и в этом случае привлечение квалифицированных независимых аудиторов является наиболее эффективным методом.

Как отмечалось на конференции, взаимодействие нефтегазовых и вертолетных компаний проходит на коммерческой основе и, помимо безопасности, важным фактором в этой области является финансовая составляющая. С докладом на тему **«Стоимость летного часа: унификация и прозрачность ценообразования авиационных услуг»** выступил модератор конференции – **Вячеслав Карцев**, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» по региональному развитию. Он наглядно продемонстрировал формирование расходов авиакомпаний, который может быть не всегда ясен заказчиком. Три главные категории – прямые переменные расходы (обслуживание, страхование грузов, ГСМ и пр.), прямые постоянные расходы (лизинг, амортизация, ТОиР, страхование ВС и людей, выплата зарплат и пр.), а также накладные расходы (оплата наземного персонала, прочие производственные и общехозяйственные расходы).



Вячеслав Карцев наглядно разобрал калькуляцию стоимости летного часа в современных условиях. По его словам, в современных российских условиях можно с определенной долей уверенности утверждать, что авиакомпании практически полностью исчерпали возможность снижения себестоимости перевозок за счет организационных мероприятий. Этому способствует постепенное и неизбежное выбытие из авиапарка возрастных вертолетов Ми-8Т, предлагающих наиболее низкий по стоимости летный час в семействе машин Ми-8/17. Эти факторы должны быть учтены при заказе авиаработ компаниями нефтегазового сектора.

Для улучшения ситуации предлагается перейти к унификации подходов при расчете стоимости летного часа. Это приведет к снижению трудозатрат авиакомпаний на формирование предложений по запросам заказчиков, а также к повышению прозрачности ценообразования авиационных услуг. В поддержку такого подхода холдинг «Вертолеты России» предлагает расчеты базовых параметров стоимости жизненного цикла и сервисного обслуживания для новых типов вертолетов. По словам Вячеслава Карцева, это приведет к повышению прозрачности расходов авиакомпаний на поддержание летной годности воздушных судов.

Внимание к офшорной инфраструктуре, связанной с применением вертолетной техники, было уделено в рамках доклада «Законодательная база для проектирования и строительства авиационных комплексов надводных объектов», который представил Виталий Петров – ведущий специалист компании «Конверс Авиа Эксперт». Компания специализируется на участии в проектировании, сопровождении строительства и вводе в эксплуатацию авиационных комплексов надводных объектов, оказывает услуги по комплексному консультированию в вопросах их эксплуатации, разрабатывает эксплуатационную документацию и организует авиационные работы с борта морских судов. На сегодняшний день компания «Конверс Авиа Эксперт» приняла участие в проектировании 21 авиационного комплекса надводных объектов и введении в эксплуатацию 14 авиационных комплексов судов.

Виталий Петров подчеркнул полное несоответствие российской нормативно-правовой базы, регулирующей авиационные комплексы надводных объектов. Так, действующие сегодня в России «Общие авиационные требования к средствам обеспечения вертолетов на судах и приподнятых над водой платформах» на 25 страницах введены в действие в **1990 году**, последняя актуальная правка датируется 1997 годом. Для сравнения актуальные аналогичные стандарты CAP 437 Управления гражданской авиации Великобритании содержат 297 страниц и с 1981 по 2018 получали **8 редакций**. Российские правила в значительной степени противоречат и не соответствуют международным стандартам, стандартам и рекомендуемой практике ICAO, и даже российским регламентам.

Для решения сложившейся проблематики, Виталий Петров предлагает Минпромторгу России включить в План законопроектной деятельности на 2020 год разработку проекта нормативного правового акта «**Об утверждении и вводе в действие «Правил проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию авиационных комплексов надводных объектов»**». При разработке документа следует учесть современные национальные и международные требования, в том числе стандарты и рекомендации ICAO, для получения комплексного и всестороннего документа.



В ходе сессии вопросов и ответов отдельно поднималась тема соответствия перспективных морских посадочных комплексов новым российским вертолетам, в частности **Ми-38**. Виталий Петров отметил, что все современные платформы могут принимать Ми-38, который по своим посадочным габаритам практически не отличается от вертолетов серии Ми-8/17.

Как и отмечал во вступительном слове Вячеслав Карцев, большое значение имеет подготовка кадров для осуществления авиаработ на вертолетах для нефтегазовой отрасли. С докладом на тему **«Подготовка специалистов для обеспечения полетов вертолетов на морские суда и морские буровые установки: международная и российская практика»** выступил **Андрей Дубовик** – директор **«Центра аэронавигационного обеспечения полетов»**. В своем докладе он сравнил описание позиций российских специалистов, работающих в обеспечении взлетов и посадок вертолетов на морских платформах, с общемировой практикой. Сравнение позволяет сделать вывод, что российские требования к персоналу, участвующему в обеспечении полетов, не соответствуют применяемой в мире практике, и не в полной мере обеспечивают работу посадочных площадок. Отдельные специалисты не получают полноценного обучения и вынуждены выполнять сдвоенные обязанности.

Для улучшения этой ситуации предлагается разработать новые стандарты, которые опираются на мировую практику, и обеспечивают качественное обучение специалистов. Это позволит не только повысить конкуренцию российского бизнеса, но и положительным образом скажется на безопасности полетов на суда и МБУ.

В завершение конференции был представлен доклад **«О некоторых подходах к полетному информационному обеспечению (ПИО) и совместному использованию пилотируемых и беспилотных средств при офшорных полетах»**, с которым выступил **Сергей Быбин** – заместитель директора центра разработок НПП **«Цифровые радиотехнические системы»**. В докладе был представлен прогноз на будущее в части информационного обслуживания полетов воздушных судов, в том числе офшорных. В частности, рассмотрены перспективы интеграции беспилотных воздушных средств (БВС) в различные сектора, технологическая готовность которых различается, а также базовая технология многопозиционного наблюдения за полетами воздушных судов **МПСН «Альманах»**.

В своем докладе Сергей Быбин остановился на проектах, которые в настоящее время реализует Минтранс России. Это **«Национальная сеть многопозиционной системы наблюдения (МПСН) и информационного обеспечения»**, которая помимо покрытия МПСН пространства классов А и С, способна обеспечить информационными сервисами и автоматически-зависимым наблюдением-вещанием (АЗН-В) нижнее воздушное пространство, в том числе в арктической зоне. Другой проект – **«Единая защищенная информационная система транспортного комплекса Арктики» (ЕЗИС ТКА)**, формирующая информационную инфраструктуру. Обе системы способны **существенно изменить облик аэронавигационной системы России**.

Проведенная конференция охватила широкий спектр вопросов, важных для вертолетного обеспечения работы нефтегазовых компаний: и консолидированный опыт применения вертолетов, и новые офшорные вертолеты, технологии, нормативно-правовая база, подготовка летно-технического и вспомогательного персонала, практика строительства морских объектов авиационной инфраструктуры и перспективы развития полетного информационного обеспечения. Безусловно,



каждая из обсуждаемых на конференции тем самостоятельно заслуживает всесторонней дискуссии с привлечением специалистов из различных отраслей, но будучи первым в своем роде мероприятием, конференция «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли» была ориентирована заложить основу последующих дискуссий.

Широкое внимание к тематике и уровень участников мероприятия позволяет сделать вывод об однозначном успехе мероприятия и к важности продолжения дискуссий на тему вертолетного обеспечения работы комплекса ТЭК. Ассоциация Вертолетной Индустрии запланировала проведение **второй конференции по этой тематике в 2020 году** и приглашает к участию большой круг специалистов из вертолетной и нефтегазовой индустрий.

Конференция «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли» организована Ассоциацией Вертолетной Индустрии и компанией «Русские Вертолетные Системы». Устроитель мероприятия – компания «Русские Выставочные Системы». Генеральный спонсор – НПК «ПАНХ». Лингвистический партнер – компания «ЭГО-Транслейтинг». Партнер конференции – Exclases Group. Арт-партнер – компания hupix.

[\(АВИ\)](#)

«Вертолеты России» покажут на МАКС-2019 три новые военные машины

Новейший транспортно-десантный вертолет Ми-38Т, тяжелый Ми-26Т2В и многоцелевой вертолет Ми-171 представят на авиасалоне МАКС-2019. Об этом журналистам рассказал в среду его генеральный директор Александр Левин на пресс-конференции в ТАСС, посвященной проведению авиасалона.

"Очень большая экспозиция будет у "Вертолетов России", больше, чем в прошлом году. Большая линейка гражданских вертолетов - это "Ансат", Ми-38, Ка-62, Ка-32 в противопожарном варианте. Из их новых продуктов это ВРТ-300 - беспилотник - и многоцелевой вертолет ВРТ-500. Также понятно, что у них будет представлена вся военная линейка - это новый Ми-26Т2В, Ми-38Т", - сказал Левин.

Транспортно-десантный Ми-38Т впервые поднялся в воздух в начале ноября 2018 года. Это военная версия среднего многоцелевого вертолета Ми-38, который занимает нишу между Ми-8 и тяжелым Ми-26 и может применяться для перевозки грузов и пассажиров, а также в качестве поисково-спасательной машины. Ми-38Т оснащен новыми двигателями ТВ7-117В российского производства и интегрированным пилотажно-навигационным комплексом. Контракт на поставку Минобороны двух Ми-38Т заключили в 2017 году. Первый из них военные должны получить до конца июня.

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



Левин добавил, что на авиасалоне также впервые представят многоцелевой вертолет семейства Ми-171 с комплексом управляемого вооружения (КУВ).

"На площадке выставки будет впервые продемонстрирован вертолет Ми-171 с управляемым оружием", - отметил Левин.

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

XIV Международный авиационно-космический салон МАКС - 2019 пройдет с 27 августа по 1 сентября в Жуковском. В этом году страной-партнером выступает Китай.

[\(ТАСС\)](#)

Ученые ЦАГИ исследуют профили лопастей скоростных перспективных вертолетов

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ "Институт имени Н.Е. Жуковского") провели аэродинамические испытания двух моделей крыльев с вертолетными профилями.

Ученые помещали модели в аэродинамическую трубу и с помощью экспериментальной установки ДИНКР ("ДИНамическое КРыло") изучали стационарные и нестационарные аэродинамические характеристики профиля при колебаниях по углу тангажа. Стационарные испытания проводились для двух конфигураций ДИНКР (с верхней сплошной крышкой и с верхней перфорированной крышкой) при числах Маха от 0,3 до 0,8, угол тангажа при этом изменялся в диапазоне от -8° до +28°. А для получения нестационарных характеристик профиль подвергали колебаниям с частотой 5, 10, 15 и 20 Гц и амплитудой 5° при скоростях потока, соответствующих числам Маха от 0,3 до 0,65.

Полученные аэродинамические характеристики профилей будут использованы при разработке лопастей несущих винтов для скоростных перспективных вертолетов.

Работы выполнялись в рамках НИР "Исследования в обеспечение создания научно-технического задела для перспективных винтокрылых летательных аппаратов и роботизированных авиационных систем", шифр "ВКЛА 2025".

[\(ЦАГИ\)](#)

В Мурманской области появился новый медицинский вертолет

Вертолет Ми-8АМТ с современным медицинским блоком будет обслуживать жителей Мурманской области. Как сообщили в среду ТАСС в региональном Минздраве, первый подобный в области вертолет предоставило Вологодское авиационное предприятие, с которым в рамках нацпроекта "Здравоохранение" заключен договор на оказание услуг санавиации в регионе.



"Исполнителем работ по предоставлению услуг санитарно-авиационной скорой помощи, Вологодским авиационным предприятием, предоставлен вертолет Ми-8АМТ 2018 года выпуска", - сказали в Минздраве.

Вертолет изготовлен на Улан-Удэнском авиационном заводе и оборудован дополнительными баками и современным медицинским модулем. Стоимость вертолета - 600 млн рублей, еще 20 млн стоит медицинский блок.

Вертолет будет использоваться для оказания медпомощи на всей территории области, в том числе для оказания экстренной помощи, доставки в больницы тяжелых пациентов. Медицинский модуль позволяет проводить диагностические исследования, реанимационные мероприятия и оперативные вмешательства.

Поступление других вертолетов санавиации в регион в этом году не планируется, но в рамках региональной программы закупят 10 машин "скорой помощи".

[\(ТАСС\)](#)

РВС: Достижения и перспективы вертолетной компании «полного цикла»

Интервью с генеральным директором АО «Русские Вертолетные Системы» Алексеем Зайцевым.

— Компания АО РВС получила свидетельство эксплуатанта. Опыт многих операторов показывает, насколько это непростая задача. Сколько на это потребовалось времени и какой совет можно дать коллегам по отрасли в части получения свидетельства?

— Действительно, получению сертификата коммерческого эксплуатанта предшествовал долгий подготовительный процесс, важнейшими элементами которого были целенаправленное развитие и становление компании в сфере безопасности, формирование современного вертолетного парка, и шаги по достижению высокого уровня в части технологического оснащения, инфраструктуры и кадрового состава компании.

Федеральным агентством воздушного транспорта определен строгий перечень требований, обусловленный спецификой эксплуатации воздушного транспорта в Российской Федерации и процессом развития отечественного рынка авиационных услуг. На государство возложена задача обеспечения не только безопасности воздушного движения, но и защита трудовых прав граждан, поэтому особое внимание уделяется не только техническим вопросам, но и финансовому благополучию компаний претендентов. И соответствие всем этим критериям и есть та сложность, с которой сталкиваются операторы на пути обретения подобного сертификата.

Получение такого документа, фактически является формой государственного признания высокого уровня профессионализма нашего коллектива. В первую очередь, это заслуга сформированной нами команды специалистов высочайшего уровня с многолетним опытом работы в авиационных структурах СССР и России.



Но для каждой компании этот путь слишком индивидуален и поэтому давать какие-то общие советы очень непросто.

— *РВС — это пример небольшой современной компании, очень мобильной, с широким профилем, способной к быстрому формированию авиационной инфраструктуры на новом месте. И мы знаем, что потребности даже крупных компаний нефтегазовой отрасли в авиационном обслуживании не могут быть полностью удовлетворены собственным парком судов. Что такие компании, как ваша, могут предложить добывающей отрасли?*

— За 13 лет на рынке авиационных услуг мы зарекомендовали себя как высокотехнологичная компания с одним из самых молодых парков вертолетной техники в России. Широкая география деятельности соответствует широкому спектру услуг, которые мы предоставляем.

Собственно, наши заказчики были заинтересованы в расширении сотрудничества с таким надежным и гибким партнером, как РВС, так что получение сертификата коммерческого эксплуатанта было продиктовано постоянно растущим спросом на наши услуги.

Нашими специалистами приобретен богатый опыт работы в том числе и с компаниями ТЭК в разных климатических условиях.

Мы можем предложить вертолеты разных категорий, от самого современного отечественного «Ансата» и среднего многофункционального Ми-8АМТ/МТВ до вертолетов AW109 и AW139 производства Leonardo Helicopters (бывш. Augusta Westland).

Такой широкий выбор типа вертолета позволяет точно подобрать воздушное судно для выполнения конкретной задачи, что в свою очередь сокращает расходы на выполнение широкого круга авиационных миссий, включая мониторинг, перевозку грузов, доставку пассажиров, а также экстренную медицинскую эвакуацию.

— *Материковая добыча в нашей стране постепенно уступает место оффшорной добыче нефти и газа. Насколько развитие оффшорного вертолетного парка поспевает за ростом добычи на шельфе?*

— Воздушный транспорт в таких проектах играет одну из ключевых ролей. Без вертолета невозможно осуществлять оперативную доставку персонала и грузов на отдаленные морские платформы. Такие объекты могут находиться на расстоянии многих километров от берега. Например, месторождение имени Юрия Корчагина находится в 180 км от Астрахани, а платформа «Приразломная» в 60 км от поселка Верандай. На таких расстояниях экстренная медицинская эвакуация возможна только с применением специализированной вертолетной техники.

В мире парк операторов офшорных работ в основном состоит из машин западного производства. Конкуренция в данном сегменте очень серьезная — это и Leonardo, и Airbus, и Sikorsky и Bell, успешно выводящие на рынок новые модели. Например, новейший AW189 уже успешно эксплуатируют в



России. Использование этого вертолета позволяет осуществлять посадку на те платформы, которые имеют ограничения по массе вертолета в 11 тонн.

Исторически сложилось, что на отечественном рынке офшорных работ два лидера, это компании «Ютейр» и «Авиашельф». Традиционно эти компании эксплуатируют хорошо зарекомендовавшие себя в суровых российских погодных условиях вертолеты Ми-8.

Однако, многие современные морские платформы имеют ограничения по весу воздушного судна и на данный момент в линейке вертолетов отечественного производства отсутствуют вертолеты среднего класса для таких объектов. В перспективе таким вертолетом мог бы стать разрабатываемый холдингом «Вертолеты России» вертолет Ка-62 в офшорной версии.

Сейчас государство и бизнес вкладывают огромные средства в развитие топливно-энергетического комплекса в северных широтах. Это связано с освоением новых месторождений и развитием Северного морского пути (СМП). В тоже время, разработка отечественных вертолетов, способных органично «влиться» в шельфовую инфраструктуру, практически не ведется.

На Дальнем Востоке ведется строительство суперверфи «Звезда», где планируется организовать выпуск крупнотоннажных кораблей для топливно-энергетического комплекса, а также самых крупных в мире атомных ледоколов «Лидер» для обеспечения судоходства во льдах. Вертолеты на таких судах осуществляют ледовую разведку, доставляют людей и грузы до удаленных объектов и фактически являются единственным транспортом, позволяющим поддерживать связь этих плавучих городов с внешним миром. Стоит отметить, что в условиях Крайнего Севера к вертолетам предъявляются более строгие требования в связи с экстремальными температурами и иными погодными явлениями свойственным этому региону.

— В какие региональные вертолетные проекты сегодня вовлечена компания РВС. Как это поддержано инфраструктурно и технически?

На сегодняшний день по заключенным контрактам мы оказываем авиационные услуги в Приволжском, Южном, Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах. Львиная доля нашего парка выполняет санитарные рейсы в рамках госпрограммы «развитие санитарной авиации».

Наша компания обладает единственным в России авиационным учебным центром, сертифицированным для подготовки летно-технического состава для вертолетов «Ансат». Работа нашего центра позволила в кратчайшие сроки сформировать летно-технический состав для эксплуатации вертолета «Ансат» не только для нашей компании, но и для наших коллег и партнеров. Это позволило максимально быстро интегрировать новый тип ВС в отечественную систему санитарной авиации.

РВС — крупнейший гражданский эксплуатант данного типа вертолетов, и мы находимся в постоянном контакте как с производителем и разработчиком вертолета — холдингом «Вертолеты России», так и с разработчиками и производителями оборудования для него. Такой подход позволяет проводить



модернизацию техники с учетом приобретенного в различных климатических и географических условиях опыта, что позволяет улучшить характеристики вертолета и, в конечном итоге, спасти больше жизней.

Являясь одной из немногих отечественных вертолетных компаний «полного цикла», мы не просто осуществляем эвакуацию больных из удаленных районов, но и на базе собственного научно-технического потенциала реализуем комплексное развитие инфраструктуры санитарной авиации в наших регионах ответственности. Всего лишь за полтора года специалистами «РВС» было подобрано и оборудовано порядка 200 вертолетных площадок для обеспечения нужд системы здравоохранения. В регионах присутствия создан эффективный топливозаправочный комплекс, соответствующий самым высоким стандартам. В Волгоградской и Псковской областях построены 2 центра постоянного базирования, оснащённые современным светотехническим оборудованием, позволяющие осуществлять ночные старты/посадки, а также оперативное техническое обслуживание вертолетной техники. В феврале 2018 года в Курганской области открылся первый в России «вертолетный центр оперативной медицины». Сейчас компания прорабатывает проект создания аналогичного центра в Нижегородской области.

В наших планах также создание по всей стране сети вертолетных центров, оснащенных самым современными техническими средствами отечественного производства.

В рамках государственной программы г. Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг» специалистами нашей компании построены и введены в эксплуатацию вертолетные площадки «Москва-Сити» и Хелипорт «Дом музыки». Современное светотехническое оборудование позволяет эксплуатацию этих объектов в том числе и в ночное время.

— *Каков следующий этап в развитии компании?*

— Мы постоянно стремимся к диверсификации спектра услуг, которые оказывает Компания «Русские Вертолетные Системы» и получение статуса коммерческого эксплуатанта стало очередным и очень значимым шагом в нашем развитии. Повторюсь, фактически, на государственном уровне состоялось признание высоких стандартов безопасности, внедряемых нашей компанией. Ее надежности, эффективности применяемых технических и бизнес-решений.

В 2019 году мы продолжаем существенное увеличение парка воздушной техники. Так согласно договору, заключенному в рамках проводимого в Казани «Вертолетного форума» с «Государственной транспортной лизинговой компанией», ожидается поставка 8 вертолетов Ми-8 (МТВ и АМТ версии), а также двух вертолетов «Ансат».

Таким образом, уже в этом году вертолетный парк компании достигнет 28 машин (15 Ансатов, 11 Ми-8, а также вертолеты AW109 и AW139 производства Leonardo).

Новые вертолеты позволят нам расширить количество регионов присутствия и спектр выполняемых авиаработ, повысить эффективность работы компании, и выйти на новые перспективные рынки как в России, так и за рубежом.

[\(РВС\)](#)



КВЗ и КумАПП займутся совместным производством вертолетов

В рамках бизнес-форума "Татарстан-Башкортостан" управляющий директор Казанского вертолетного завода (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) Юрий Пустовгаров рассказал о перспективах создания машиностроительного кластера на базе предприятий Татарстана и Башкортостана. В частности, в данный момент идет интеграция между КВЗ и Кумертауским авиационным производственным предприятием (КумАПП), которое займется производством отдельных агрегатов и узлов вертолетов Ансат и Ми-38.

На сегодняшний день заключено 12 договоров на освоение и поставку сборочных узлов для вертолета Ансат, деталей заготовительно-штамповочного и механообрабатывающего производства. В Кумертау передается оснастка для изготовления деталей и агрегатов из полимерно-композиционных материалов, литейных заготовок.

Также Кумертауское предприятие займется производством оснастки с последующей серийной поставкой боковых и донных панелей фюзеляжа, хвостовой балки, грузового трапа и других узлов для вертолета Ми-38.

"В настоящее время также рассматривается возможность передачи части работ с КумАПП на Казанский вертолетный завод, в частности – по финальной сборке и летным испытаниям вертолетов марки "Ка". Такие меры позволят нам выстроить современную кооперацию, которая будет выгодна обеим предприятиям как с экономической точки зрения, так и в плане обмена компетенциями, производственной загрузки, сохранения рабочих мест", - отметил Юрий Пустовгаров.

Бизнес-форум "Татарстан-Башкортостан" проходит в рамках "Дней Татарстана в Башкортостане", участником которых выступает КВЗ. Мероприятия проводятся в рамках празднования 100-летия со дня образования Башкирской АССР. Казанское предприятие демонстрирует вертолеты Ансат в модификации "Салон" и патрульном варианте исполнения. Вторая модификация также предназначена для выполнения спасательных операций, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях и экологических катастрофах.

[\(Вертолеты России\)](#)

Троих месячных малышей доставили в Томск вертолетом санавиации

С начала этого года санавиация эвакуировала 505 жителей сел Томской области. Из них вертолетами до областного центра доставили 170 человек.

Напомним, в этом году служба санитарной авиации Томской областной клинической больницы стала впервые использовать вертолеты Ми-8 и «Ансат».

«С января 2019 года врачебные бригады совершили сто экстренных вылетов в отдаленные районы Томской области: 55 — на вертолете „Ансат“ и 45 — на Ми-8. Воздушное сообщение наиболее востребовано в северных Парабельском и Каргасокском районах», — сообщил замначальника департамента здравоохранения Томской области Вадим Бойков.



Самыми маленькими пациентами санавиации стали трое малышей, которым не исполнилось и месяца. Их доставили в Томск из молчановской больницы с подозрением на пневмонию. А в Парабельском районе медики спасли охотника с ожогом голени прямо их глухой тайги.

Как уточнил Вадим Бойков, вертолет санавиации привлекают только тогда, когда пациенту требуется высококвалифицированная помощь в специализированных медицинских центрах. Оба медицинских вертолета базируются в Колпашеве и ведут круглосуточное дежурство.

tomsk.ru

Медицинский вертолет в Псковской области в прошлом году перевез 131 пациента

Число пациентов, госпитализированных по экстренным показателям в течение первых суток, выросло почти до 91% выросло, рассказала Марина Гаращенко, передает корреспондент "Комсомольской правды-Псков.

В прошлом году поступило 245 заявок на использование медицинского вертолета из медицинских учреждений области, выполнен 131 полет, 131 человек эвакуирован, в том числе 5 детей.

Решение о госпитализации пациента на основании заявок из межрайонных центров принимают эксперты специального центра, который работает на базе Псковской областной клинической больницы. Во внимание берут состояние человека, графики изменений жизненных показателей, возможность транспортировки в этих условиях.

Пациентов бортами санавиации доставляют не только в Псков, но и в медицинские учреждения других регионов.

[\(Комсомольская правда - Псков\)](#)

Первая женщина-пилот санавиации рассказала, как воплотила мечту о полетах

Екатерина Орешникова - первая и пока единственная женщина в России, которая пилотирует санитарный вертолет. В беседе с РИА Новости она рассказала, почему решила стать пилотом, как сумела реализовать мечту и какие сложности стояли на пути к ее воплощению.

Через тернии к вертолетам

Решение стать пилотом Орешникова приняла в старших классах школы, причем тогда она еще не знала, на чем именно будет летать - на самолетах или вертолетах.

"Когда я поступила в Московский авиационный институт, параллельно пошла заниматься в аэроклуб. В тот год набора на самолетное отделение не было, набирали только на вертолеты. Тогда я, конечно, расстроилась, считала вертолеты чем-то непонятным и несерьезным, но сейчас я считаю, что это было знаком судьбы", - рассказала Орешникова.

Перед первым полетом на вертолете, вспоминает пилот, целый год они изучали теорию, сдавали экзамен и зачеты, потом делали два обязательных прыжка с парашютом и только после этого начинали практиковаться.

Учеба в аэроклубе была только первым шагом в освоении профессии пилота, в дальнейшем приходилось учиться летать ночью и осваивать новые типы вертолетов. Сама Орешникова, например, за свою карьеру освоила четыре модели машин - Ми-2, Ми-8 в различных модификациях, Во 105, Robinson R22.

"Я бы с удовольствием посмотрела и изучила новые вертолеты, например, VRT500, Ка-62, "Ансат". Все новое всегда интересно, тем более, если это отечественные вертолеты. А вот работать на них... Сейчас я освоила новый тип вертолета ВК-117С2 и других планов у меня пока нет. Но посмотреть, почерпнуть для себя что-то новое - с удовольствием", - поделилась она.

Успела она получить и второе высшее образование - юридическое, которое, как уверена Орешникова, тоже помогает управлять вертолетом.

"Диплом юриста приучает быть ответственным и думать о юридических последствиях своих решений. Можно сказать, что он приучает к юридической дисциплине - начиная от правильности заполнения документации и заканчивая аргументацией принятых решений", - рассказала она.



Женщинам-летчикам стоит получать и второе, и третье высшее образование, подчеркнула она: диплом в любом случае пригодится для саморазвития.

После учебы Орешникова попала на работу в МЧС, в санитарную авиацию.



"Это работа, которая близка мне по своей сути. Я очень долго решала эти задачи в МЧС. Тогда их выполняло МЧС, сейчас ими занимается Московский авиационный центр. Можно даже сказать, что это было не совсем мое решение о переходе. По факту я перешла в Московский авиационный центр (МАЦ) в результате организационных преобразований", - вспоминает она.

За время работы в министерстве, по словам Орешниковой, ей удалось полетать не только в небе СССР и России, но и Финляндии, Германии, Греции и Индонезии.

"В Финляндии были учения, в Берлине была выставка. В ходе нее мы показывали нашу методику работы со спасателями на Во 105 вместе с самолетами Ил-76 и Бе-200. В Греции - тушение пожаров, а в Индонезии - поисковые работы на месте катастрофы самолета Sukhoi Superjet 100", - рассказала она.

Семейное дело

Долгое время в МЧС Орешникова проработала бок о бок с мужем, он тоже пилот вертолета.

"Мы длительное время проработали в МЧС, летали по одним задачам, но в разных экипажах. По требованиям безопасности в инструкциях было тогда прописано, что члены одной семьи при наличии несовершеннолетних детей не могут летать в одном экипаже. Поэтому у нас общий круг друзей, проблем, профессиональных нюансов", - поделилась она.

Даже сейчас, когда ни Орешникова, ни ее муж уже не работают в МЧС и летают на разных типах вертолетов, они понимают проблемы друг друга и делятся опытом.

"Он прекрасно понимает все проблемы, с которыми я сталкиваюсь, я понимаю все проблемы, с каким сталкивается он. Какие-то нюансы обсуждаем, конечно, и сейчас", - рассказала она.

Спасает команда

На вопрос, сколько людей спасла она сама за время работы, Орешникова отвечает, что сам по себе людей пилот не спасает - этим занимается вся команда.

"Меня очень смущает, когда меня спрашивают, сколько я спасла людей. Не я спасаю, спасает команда. Множество людей работает, чтобы вертолет вылетел и спас жизнь. Это и инженерно-технический состав, который готовит машины к вылету, и врачи, которые оказывают помощь пострадавшим, и пилоты, которые стараются быстрее и точнее летать, и еще множество служб, которые координируют работу спасательных вертолетов и пилотов. Поэтому нельзя говорить, что спасает один человек, спасает команда", - рассказывает Орешникова.

Самыми тяжелыми в работе, по словам пилота, становятся моменты, когда сообщают, что эвакуация пострадавшим уже не нужна.



"Прилетаешь и понимаешь, что пострадавший настолько тяжелый, что ни врачи, ни ты сделать уже ничего не можем. И, конечно, тяжело, когда есть пострадавшие дети. Тяжело видеть, когда у людей все в жизни меняется в одночасье, особенно когда не они виноваты: ехала машина, водитель соблюдал все правила, а в нее влетел пьяный за рулем", - рассказывает она. В такие моменты, как отметила Орешникова, начинаешь по-другому оценивать свою жизнь и понимаешь, что собственные проблемы, даже самые серьезные, не настолько уж тяжелы.

Рабочие будни

Перед 12-тичасовой сменой все пилоты обязательно проходят медосмотр и предполетную подготовку, после этого они получают штурманскую консультацию, метеосводку и только после этого принимают вертолеты у техников, рассказала пилот.

"Сначала выслушиваем доклады, потом совместно с техниками осматриваем машины и после этого вылетаем на дежурство в больницы. Так что получается, что летаем мы каждый день, если позволяют погодные условия", - заявила Орешникова.

Летают вертолеты московского авиацентра на высоте в 150 метров, рассказала она, а небоскребы облетают сбоку, не забираясь на высоту.

Дежурят вертолеты на двух площадках в городе - круглосуточно у 79-й горбольницы и днем - у 15-й.

Ночные вылеты вертолеты МАЦ впервые начали проводить во время Чемпионата мира по футболу в России, эта практика оказалась настолько востребованной, что их ввели на постоянной основе, рассказывает Орешкина.

Ночью летать сложнее, по словам пилота, одни и те же ориентиры днем и ночью выглядят по-разному, не так хорошо видны препятствия, например, провода. "Поэтому мы облетаем места посадки, на которые садимся ночью, и знаем их особенности" - отметила она.

Проблемой становятся и лазеры: иногда пилоты сталкиваются с тем, что с земли их слепят мощными портативными приборами.

"Ночью доступно и меньше площадок для посадки. Сейчас вертолеты могут садиться только на шести площадках в ТиНАО, в то время как днем они могут посадить вертолет почти в любом месте столицы. Кроме этого, ночью посадить вертолет можно только на МКАД, а не на любую подходящую дорогу", - рассказала она.

При этом перерывов в ночных полетах допускать нельзя, это требование безопасности, поэтому пилоты МАЦ постоянно тренируются летать в темное время суток.

Учеба всю жизнь



Сейчас, как рассказывает Орешкина, у молодых людей, которые хотят стать летчиками, есть множество возможностей попробовать себя в авиации и понять, хотят они летать или нет.

"Шансы сейчас есть, можно попробовать свои силы в аэроклубе. Конечно, раньше можно было прийти, заниматься бесплатно, но был жесткий отбор. Сейчас же на платной основе можно попробовать полетать и понять, твое это или нет", - пояснила она.

"Я, например, закончила МАИ, кафедру с летной практикой на первом факультете. Диплом дает базу знаний, на которой дальше уже строится профессиональная компетенция. Также диплом расширяет эрудицию, вводит человека в тему, "настраивает мозги". К тому же как пилот, я должна грамотно эксплуатировать вертолет и в случае нештатной ситуации объяснить все инженерам и принять правильное решение, если это произошло в полете. Но у меня, к счастью, таких проблем не возникало", - рассказывает Орешникова.

Она полагает, что будущие пилоты должны понимать: легко не будет, учиться придется всю жизнь.

"Мечта просто так не дается, но нет ничего невозможного, если есть цель и желание. Легко не будет. Во время учебы надо думать не только об оценках и портфолио, но в первую очередь о тех знаниях, которые нужны. Нужно подготовиться и к тому, что учеба будет идти всю жизнь, ни один пилот не скажет, что он все знает и ко всему готов", - делится она.

Сейчас, как считает Орешникова, молодым девушкам, которые хотят стать пилотами, очень повезло - они могут поступить и отучиться даже в военном летном училище.

"Это счастливое поколение, у которого есть возможность поступить и закончить военное летное училище. Во время моего поступления такого не было, но мое училище, в котором я училась в системе ДОСААФ, давало нам шанс получить пилотское удостоверение и на его основании уже продолжать летать профессионально", - рассказала она.

Переживать из-за снисходительного отношения или предрассудков, с которыми может столкнуться женщина-пилот во время работы, по ее мнению, не стоит - во время работы о таких вещах просто не думаешь.

[\(РИА Новости\)](#)

Новый вертолёт санавиации уже задействован в Мурманской области

Вертолет Ми-8АМТ, который предоставлен Мурманской области, в рамках нацпроекта «Здравоохранения» для обслуживания пациентов региона уже совершил первую доставку пациента. Об этом рассказал главный врач Апатитско-Кировской центральной городской больницы Юрий Ширяев.

Вертолёт изначально приземлился на трассе, а не на специальной площадке в старом аэропорту ввиду экстренной ситуации и оперативного принятия решения.

На его борт была доставлена пациентка, которую в дальнейшем отправили в МОДКБ им.Баяндина, где она будет проходить лечение.

Также главврач больницы сообщил о перспективах строительства стационарной вертолётной площадки.

«Совместно с администрацией Кировска и специалистами аэропорта «Хибины» уточнили параметры вертолетной площадки в старом аэропорту. В дальнейшем будем прорабатывать вопрос о стационарной вертолетной площадке там же, соответствующей всем требованиям законодательства», - сообщил Ширяев.

[\(Би-порт\)](#)

НПК «ПАНХ» - победитель Премии «Крылья России» в номинации «Вертолетные услуги»

В Москве прошла 22-я церемония вручения национальной авиационной премии «Крылья России» имени Евгения Чибирёва. Награда присуждалась лучшим в России авиакомпаниям и аэропортам по итогам 2018 года.



В торжественной церемонии награждения приняли участие заместитель министра транспорта Александр Юрчик, руководитель Росавиации Александр Нерадько, а также заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Шнырев.

Победителем в номинации «Вертолетные услуги» признана НПК «ПАНХ». Наряду с прочими достижениями, компания «ПАНХ» стала первой в России, получившей допуск к коммерческой



эксплуатации вертолета AW189. Кроме того, компания в этом году отмечает 55-летний юбилей, и данное событие, несомненно, стало одним из подарков к грядущему торжеству.

(НПК «ПАНХ»)

Мечта о полете

Муж моей дочери учится на пилота вертолета в Омске. Он прислал мне письмо, написанное одним из курсантов, и попросил опубликовать его. Курсанты готовы подписаться под этими словами:

«Я курсант «Омского лётно-технического колледжа гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского» — филиал ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева». Это единственное в нашей стране учебное заведение, которое готовит пилотов вертолётов для гражданской авиации. Несмотря на свой исключительный статус, положение дел у нас, мягко говоря, катастрофическое. Нормативный срок обучения пилота составляет 2 года 10 месяцев, но на деле, курсанты вынуждены ожидать получения своей лётной практики и диплома годами. Это произошло, потому что штат пилотов-инструкторов и инженерно-технического персонала укомплектован далеко не полностью. В колледже трудится 3 инструктора из положенных 14. Они физически не могут обеспечить необходимый налёт часов всем курсантам. Работать просто некому. Остро стоит проблема с вертолётной техникой и ее техническим состоянием. Зарплата пилотов-инструкторов и технического персонала в учебных заведениях гражданской авиации, по меркам индустрии смешная: в 2-3 раза меньше, чем в авиакомпаниях. В СССР пилот-инструктор в лётном училище получал зарплату больше, чем командир воздушного судна в «Аэрофлоте», т.к. эта работа сложнее. Вертолётам Ми-8 советского производства, которые находятся на авиабазе нашего учебного заведения, почти 40 лет. Лёгкие вертолёты западного производства AS-350 и Bell-407 часто простаивают из-за проблем в техническом обслуживании.

Сейчас курсанты выпускаются с задержкой в два года. Я обучаюсь на втором курсе, и, если положение дел хотя бы не станет хуже, то срок обучения моего курса составит 7-8 лет. Стипендия курсантов составляет 700 рублей в месяц и после окончания установленного законом срока обучения, не выплачивается. Ситуация парадоксальная. В авиакомпаниях сейчас острая нехватка вертолётчиков. По статистике, каждый год из вертолетной индустрии уходит порядка 200 пилотов, т.к. почти 50% вертолётчиков — это люди старше 50 лет. В свою очередь, наш колледж может выпустить максимум 40-50 курсантов в год, вместо положенных 100.

В своем письме не могу не коснуться педагогического состава нашего учебного заведения. В большинстве своём это люди, которым за 60 лет. Люди идейные, как принято говорить, «советской закалки». Преподают они далеко не из-за денег, зарплата едва дотягивает до 15 000 рублей в месяц. Они понимают, что кроме них эту работу никто не сделает. На место разрушенной советской системы образования, в том числе и авиационного образования, не пришло ничего. Они передают нам свои знания, потому что иначе авиационному образованию придет конец. Честь им и хвала. Авиакомпаниям часто жалуются на недостаточный уровень подготовки пилотов после окончания лётных учебных заведений. Корень этой проблемы лежит в школьном образовании. Курсантов порой ставят в тупик простейшие арифметические задачи, не говоря уже о тригонометрии, без которой не обойтись в аэронавигации, одной из базовых дисциплин для пилота.



В нашей стране достаточно мест, где вертолёт едва ли не единственное средство передвижения. Кто будет доставлять детей в школу? Кто будет доставлять людей в больницы? Кто привезёт рабочих на места добычи нефти и газа? Наверное, это будут делать иностранные пилоты, из КНР, например, ведь свои нам, по всей видимости, не нужны. Руководство колледжа говорит, что о нашей проблеме известно на всех уровнях власти, но каких-то активных мер по её устранению не предпринимается. Курсанты, ожидая своей очереди, вынуждены трудиться на низкооплачиваемой работе, подрывая своё здоровье, которое необходимо для выбранной ими специальности. Мы вынуждены это делать т.к. не можем получить диплом о среднем профессиональном образовании, пока не получим необходимые для этого часы лётной практики.

По словам преподавателей, происходящее сейчас похоже на то, что было в гражданской авиации в 90-е годы. Новостные заголовки всё чаще пестрят авиационными происшествиями с вертолетами. Это естественный ход вещей. Вертолёт сложная техника, сложнее чем самолёт, и требует соответствующего уровня подготовки от экипажа. Из-за кадрового голода в авиакомпаниях командирами становятся при первой возможности. Часто пилоты не имеют достаточного опыта и квалификации для этой работы. В скором времени нас ожидает настоящий «вертолётпад».

P.S. Надеюсь, что хоть часть из написанного получит освещение у вас. Может быть огласка проблемы нам поможет, но, откровенно говоря, мы в это уже не верим. У курсантов опускаются руки, есть те, кто уходит из колледжа по собственному желанию. Мечта обернулась безысходностью. Чтобы не быть голословным, прилагаю ссылки на новости по нашей проблеме.

([Блог mi3ch](#) - топовая запись в ЖЖ)

Новости вертолетной индустрии в мире

Американские СМИ назвали российский вертолет Ми-26 «монстром»

Обозревателей американского журнала Defense News впечатлили способности российского вертолета Ми-26, которой они назвали «монстром». Такое «прозвище» обусловлено внушительными размерами судна, превосходящего по габаритам даже Boeing CH-47 Chinook и Sikorsky S-61 Sea King.

Американские СМИ назвали российский вертолет Ми-26 «монстром»

По мнению журналистов, Ми-26 может «править небом», являясь уникальным вертолетом. РФ использует его в тех ситуациях, когда желает продемонстрировать свое превосходство в области перевозки тяжелых грузов. Грузоподъемность «машины» превышает 20 тонн, а ее производство осуществляется уже порядка 40 лет, за это время Ми-26 успел распространиться далеко за пределами России.

Своим опытом Москва готова делиться с Пекином, уже вскоре РФ и Китай могут подписать контракт, подразумевающий совместную разработку тяжеловесного вертолета нового образца. Проект носит наименование Advanced Heavy Lift, он может получить некоторые решения, реализованные в Ми-26.

([Актуальные Новости](#))



Deer Jet запустит вертолетный проект

Китайский Deer Jet планирует начать вертолетные перевозки в районе Большого залива, отмечая растущий спрос в Гонконге, Чжухае, Шэньчжэне и Макао.

Deer Jet планирует сотрудничать с Beijing Capital Helicopters Co. Ltd. и в рамках этого проекта и делает ставку на вертолеты Airbus Helicopters H125 и H135. Однако в настоящий момент менеджмент компании не готов комментировать даты начала полетов. Скорее всего, компания сделает своей «вертолетной базой» Макао.

В соответствии с новой инициативой, предложенной правительством Китая, Макао в ближайшее время станет региональным центром деловой авиации. Опубликованный «План развития округа Гуандун, Гонконг и Макао» является частью «плана транспортного развития района Большого залива», который призван объединить города «Большого залива». Область Залива включает в себя провинцию Гуандун, а также Гонконг и Макао. Два крупнейших мегаполиса Китая, Гуанчжоу и Шэньчжэнь, находятся в провинции Гуандун.

Согласно плану, Макао станет региональным центром деловой авиации со всей связанной инфраструктурой, необходимой для бизнес-перевозок в регионе, включая объекты ТОиР и стоянки для деловых самолетов. Чтобы облегчить это, нынешний аэропорт Макао будет перестроен за счет расширения «в море». После появления «новых земель», здесь начнется грандиозное строительство ангарных комплексов, пассажирского терминала и новых стоянок исключительно под нужды деловой авиации. Сейчас Центр бизнес-авиации Макао (МВАС) может обслуживать до 22 самолетов. Однако следует учесть, что Департамент гражданской авиации Макао подтверждает парковочные места только за 72 часа до расчетного времени прибытия (ETA). Помимо этого, разрешение на посадку требуется для всех перелетов в Международный аэропорт Макао, а сроки подачи заявок — три рабочих дня. Как показывает практика, Департамент гражданской авиации Макао сообщит о статусе разрешения в течение 48 часов до прибытия.

Согласно плану, особая роль отводится и вертолетным перевозкам. Для этого правительство ускорит реформу воздушного пространства класса G в районе залива, открывая возможности для большего количества полетов вертолетов между городами.

[\(BizavNews\)](#)

Airbus Helicopters открыла линию финальной сборки в Китае

Компания Airbus Helicopters — крупнейший производитель вертолетов в мире, открыла линию финальной сборки легких двухдвигательных вертолетов H135 в Китае. Она расположена на востоке страны, в г. Циндао (провинция Шаньдун). Как сообщает производитель, этот объект стал первой линией финальной сборки вертолетов в КНР, построенной зарубежным авиастроителем.



Новая сборочная линия была запущена в рамках твердого контракта на 100 вертолетов H135, подписанного Airbus Helicopters в 2016 г. с консорциумом из КНР, состоящего из компаний China Aviation Supplies Holding Company (CAS), Qingdao United General Aviation Industrial Development Company (Qingdao United) и CITIC Offshore Helicopter (COHC). Сумма сделки оценивалась в 700 млн долл.

Как сообщил производитель, 95 из 100 заказанных вертолетов будут собраны в Циндао. Изначально линия сборки рассчитана на производство 18 вертолетов в год — в дальнейшем ее возможности могут расширить.

Основные компоненты вертолета, в том числе основная и хвостовая часть фюзеляжа, будут доставляться в Циндао с европейских заводов Airbus из городов Донаувёрт (Германия) и Альбасете (Испания) соответственно.

Линия финальной сборки в Циндао занимает площадь в 6500 кв. м. Она состоит из четырех рабочих станций, камеры покраски, зон наземных и летных испытаний, а также центра передачи вертолетов заказчику. В общей сложности на предприятии будут работать порядка 40 человек, 23 из которых прошли подготовку в городе Донаувёрт.



Выкатка первого ВС на линии финальной сборки в Циндао назначена на вторую половину 2019 г. Напомним, поставка первого из 100 заказанных вертолетов H135 китайскому консорциуму прошла в 2018 г.

Стоит отметить, что в прошлом году на фоне роста продаж и увеличения доли рынка компания снизила объемы поставок винтокрылых машин — авиастроитель передал заказчикам 356 вертолетов, что почти на 13% меньше, чем в 2017 г., и на 14,8% меньше, чем в 2016 г. Однако портфель заказов компании увеличился на 13,7%, до 381 ВС.

ATO.Ru

Airbus намерен поставить 34 вертолета Узбекистану

Французская авиастроительная компания Airbus 17 апреля подписала письмо о намерении поставить Узбекистану 34 вертолета. Об этом заявил журналистам на брифинге государственный секретарь при министре по делам Европы и иностранных дел Франции Жан-Батист Лемуан, находящийся с визитом в Ташкенте.

«[Это] проект, который уже реализуется на протяжении нескольких лет, и речь идет о продолжении его, — сообщил госсекретарь. — Это вертолеты, которые содействуют укреплению суверенитета Узбекистана и также позволяют оснастить службы транспортом, допустим, для медицинской эвакуации».

По словам Жан-Батиста Лемуана, речь идет о модели Écureuil («Белка»). Этот вертолет приспособлен к эксплуатации в условиях высокогорья и жаркого климата. Машина, по данным производителя, используется для широкого ряда задач, включая пожаротушение, мониторинг линий электропередач, подъем грузов, опыление урожаев, аэровидеосъемку, парашютирование и геологоразведку.

Стоимость и срок поставки вертолетов пока не озвучиваются, однако Жан-Батист Лемуан отметил, что премьер-министр Узбекистана Абдулла Арипов, с которым госсекретарь Франции встретился 17 апреля, «выразил удовлетворение той скидкой, которая была применена».

Госсекретарь также сообщил, что французский производитель информационных систем для авиационной отрасли Thales подписал контракт на поставку симуляторов для подготовки пилотов в Узбекистане.

«То есть для того, что узбекские пилоты имели практический опыт, повышали свою квалификацию до самого высшего уровня», — уточнил он.

Кроме того, в ходе брифинга Жан-Батист Лемуан заявил, что при поддержке Франции на Чарвакской гидроэлектростанции в Ташкентской области будет реализован проект по разработке интегрированной стратегии управления ГЭС. Этот объект госсекретарь также посетил в ходе визита.

«Это будет первый проект такого рода в Центральной Азии, — сказал он. — Речь идет о проекте по модернизации этой ГЭС, чтобы обеспечить ее комплексное интегрированное управление».



В финансировании проекта по модернизации Чарвакской ГЭС примет участие Французское агентство развития. Непосредственно в Чарвакскую ГЭС будет вложено 13 млн евро, тогда как сумма вложений в каскад из трех гидроэлектростанций в этом комплексе составит 60 млн евро.

Газета.uz

Embraer X и Airbus размышляют над eVTOL

В начале этого месяца на Rotorcraft Asia в Сингапуре Embraer X, дочерняя компания Embraer, занимающаяся городскими авиационными средствами передвижения (urban air mobility – UAM), и Airbus высказывали конструктивные соображения для своих проектов электрических аппаратов вертикального взлета и посадки (eVTOL).

По словам директора по развитию бизнеса Embraer X Дэвида Ротблатта, в конце прошлого года начались переговоры с более чем пятью регуляторами из Азиатско-Тихоокеанского региона, начиная с Сингапура, чтобы лучше понять среду UAM и ожидания региона. «Мы здесь, чтобы выяснить, что ожидают население и регулирующий орган, и какова дорожная карта для UAM и eVTOL», - сказал он. «Мы говорили со всеми – регуляторами, пилотами и населением».

В мае 2018 года Embraer X представил свою первую концепцию eVTOL. По словам Ротблатта, это будет первый опыт Embraer в сфере вертолетов после более 60 лет разработки самолетов. «Мы не торопимся, чтобы удостовериться, что наши дизайнеры правы. А так как мы все еще находимся на этапе, предшествующем конкуренции, важно, чтобы мы все вместе работали над разработкой концепции UAM как сообщество», - сказал он, отбрасывая любые опасения, что компания отстает от конкурентов в гонке eVTOL.

Тем временем Airbus надеется запустить свой четырехместный eVTOL City Airbus к июню. По словам руководителя Airbus по стратегии UAM в Азиатско-Тихоокеанском регионе Дерек Ченга, компания находится в процессе разработки следующей платформы eVTOL, основанной на уроках, извлеченных при разработке City Airbus и его одноместном испытательном стенде Vahana. Финальный дизайн проекта ожидается к концу года, а первый полет далее в течение года.

Дерек Ченг заявил, что нынешними тремя препятствиями в проектировании eVTOL являются разработка аккумуляторной батареи для полета продолжительностью более 15 минут, которая станет «основным фактором для кардинальной перемены», зрелость автономных систем и уровень шума. В итоге он сказал, что Airbus работает над верхним пределом шума в 65 дБ, который совпадает с проходящим поездом метро, и это будет влиять на то, где аппарат сможет приземлиться в городе.

BizavNews

Поставки вертолетов Bell в I квартале сократились на 34,8%

По итогам работы за первые три месяца американский производитель вертолетов Bell поставил заказчикам 30 машин против 46 годом ранее. Прибыль производителя выросла до 104 млн долл., в

то время как выручка снизилась на 2%, следует из квартального отчета корпорации Textron, куда входит Bell.



На протяжении прошлого года компания Bell демонстрировала положительную динамику по поставкам. Напомним, что по итогам 2018 г. производитель поставил 192 коммерческих вертолета. Это на 45% больше, чем в 2017 г.

Согласно последнему отчету, несмотря на снижение объемов поставок по итогам I квартала, в компании ожидают общего увеличения коммерческих поставок в течение года. Гендиректор Textron Скотт Доннелли заявил аналитикам, что оптимистично смотрит на перспективы производителя винтокрылых машин в будущем. "Мы наблюдали стабильную активность заказов в этом квартале в области всех представленных в линейке коммерческих моделей", — сказал он.

Доннелли отметил, что в течение трех месяцев Администрации гражданской авиации Китая сертифицировала вертолет Bell-407GX_i, что позволяет осуществить первую поставку легких однодвигательных вертолетов местной компании Shaanxi Helicopter (входит в Shaanxi Energy Group). В середине 2017 г. производитель получил 100 заказов из Китая на данный тип ВС.

Задолженность Bell на конец квартала составила 6,3 млрд долл., что на 459 млн долл. больше, чем в конце 2018 г.

Конкуренты Bell — машиностроительный холдинг Италии Leonardo и франко-немецкий Airbus Helicopters — еще не отчитались о результатах работы за I квартал 2019 г.



Компания Bell по итогам прошлого года занимала третью строчку в рейтинге мировых вертолетостроителей по объемам поставок ВС гражданского и государственного назначения. Лидером рынка является Airbus Helicopters с долей в 54% (+4 п. п. к 2017 г.). На втором месте по объемам поставок оказался итальянский вертолетостроитель Leonardo Helicopters, нарастивший свою долю на 4 п. п., до 21%.

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

Новости аэрокосмической промышленности

Власти Франции объяснили отказ от пожарной авиации при тушении собора Парижской Богоматери

Использование пожарной авиации для тушения собора Парижской Богоматери может привести к разрушению конструкции храма и ущербу для соседних зданий, сообщило в Twitter главное управление гражданской безопасности Франции.

«Использование самолета или вертолета с интенсивным сбросом воды может ослабить конструкцию собора и нанести ущерб соседним зданиям», – говорится в сообщении.

Пожар в соборе Парижской Богоматери начался вечером 15 апреля, полностью обрушилась крыша здания и шпиль, пламя охватило северную звонницу собора. Пожарным службам пока не удается локализовать возгорание.

Как отмечает Euronews, МВД Франции не уверено, что собор удастся спасти, тушение осложняет сложное расположение собора, пожарные могут работать только со стороны южного фасада.

Предварительными причинами пожара называются реставрационные работы, пишет BFMTV.

Собор Парижской Богоматери (Notre-Dame de Paris) был заложен в XII веке, его строительство продолжалось в течение почти двух столетий. Собор сильно пострадал во время Великой французской революции, в середине XIX века на его реконструкцию ушло более 20 лет. Вторая крупнейшая реконструкция состоялась в 2013 году к 850-летию собора.

Ежегодно собор посещали более 13 млн туристов.

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

В Сингапуре начинаются испытания воздушного такси

Управление гражданской авиации Сингапура (CAAS) планирует в 2019 году начать тестирование воздушного такси, сообщает Channel News Asia.



Сообщается, что такси будет выглядеть как вертолет, но при его создании предполагается использовать технологии беспилотных летательных аппаратов.

Взлет и посадка будут производиться в вертикальном положении с помощью дистанционного управления или полностью автономно.

В кабине смогут разместиться два человека. Машина способна преодолевать расстояние в 30 километров.

Тестирование будет проводиться над водой, а не над жилыми массивами, уточняет издание.

[\(РИА Новости\)](#)

Против UTair возбудили дела после покупки матерью для детей-инвалидов 11 билетов

Этим занимается Сургутская транспортная прокуратура.

Административные дела открыты по статьям «Обман потребителей» и «Оказание услуг при отсутствии установленной информации». Материалы направлены в управление Роспотребнадзора по Ханты-Мансийскому автономному округу, передаёт ТАСС.

Прокуратура вынесла представление гендиректору авиакомпании с предложением вернуть деньги.

Инцидент с жительницей Хабаровска произошёл в начале года. Она возвращалась из Кургана с сыновьями-близнецами после лечения. Представители UTair заявили, что один ребёнок на носилках займёт 9 мест, второй, с гипсом на ноге, — два места. В результате женщина была вынуждена заплатить за билеты более 60 тысяч рублей.

[\(Говорит Москва\)](#)

Utair погасила долг перед одной из требовавших ее банкротства компаний

Авиакомпания Utair погасила долг перед компанией "Флеш лайт капитал", требовавшей ее банкротства. Об этом заявил представитель перевозчика в ходе заседания Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (ХМАО - Югра) в среду.

Четыре контрагента Utair - компании "Юган-Юнион кард", "Гидпромэнергострой", "Интер" и "Флеш лайт капитал" - 19 и 20 марта подали иски о банкротстве Utair на общую сумму около 1,5 млн рублей. Арбитражный суд ХМАО - Югры в конце марта принял иски и назначил судебное разбирательство по первому из них на 17 апреля.

В пресс-службе авиакомпании Utair ТАСС пояснили, что из-за минимального размера задолженности риск начала процедур банкротства перевозчика отсутствует. Также там добавили, что для авиакомпании не составляет трудности выплатить сумму долга, но "справедливость такого решения является предметом арбитражного разбирательства".



В среду представители "Флеш лайт капитал" не явились на заседание суда. "Оплата долга произведена (на сумму 308,1 тыс. рублей). Вчера оплата произошла", - сказал представитель Utair.

Четвертая по величине авиакомпания в России - Utair, которая в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек, испытывает финансовые трудности. В 2015 году авиаперевозчик заключил соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам - на 18,9 млрд рублей (снижен до 15,4 млрд рублей) с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей с погашением в 2027 году.

Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году. В декабре 2018 года перевозчик не заплатил 1 млрд рублей процентов по кредиту на 15,4 млрд рублей. ([ТАСС](#))

Юрия Грудинина избрали генеральным директором ПАО "Ил"

Новый генеральный директор ПАО "Ил" Юрий Грудинин начнет исполнять свои обязанности с 20 апреля. Об этом говорится в распространенных в среду данных компании.

Вместе с этим совет директоров прекратил с 19 апреля 2019 года полномочия действующего генерального директора Алексея Rogozina.

Помимо этого, ранее в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) был принят ряд решений, касающихся изменений в топ-менеджменте предприятий корпорации. Функции единоличного исполнительного органа ПАО "ТАНТК имени Г. М. Бериева передаются ПАО "Ил". Таким образом, предприятие, реализующее большой объем проектов на платформах самолетов марки "Ил", также станет составной частью дивизиона транспортной авиации ОАК.

ОАК - российский холдинг, объединяющий 24 основных компании отечественного авиапромышленного комплекса и 15 авиаремонтных заводов. Владеет правами на марки гражданских и военных самолетов Су, МиГ, Ил, Ту, Як, Бе. Входит в перечень стратегических предприятий РФ.

([ТАСС](#))

ОДК будет внедрять в российском двигателестроении передовое отечественное ПО ЛОГОС

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) подписала дорожную карту по верификации и внедрению отечественного семейства программных продуктов ЛОГОС в российском двигателестроении в сотрудничестве с Госкорпорацией «Росатом» и ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ» (Российский федеральный ядерный центр — Всероссийский научно-исследовательский институт экспериментальной физики).

Документ был подписан на состоявшемся в г. Рыбинск VI Международном технологическом форуме «Инновации. Технологии. Производство» (МТФ-2019) в рамках организованной ОДК сессии «Цифровые фабрики. Цифровые двойники ГТД».



Дорожная карта направлена на взаимовыгодное сотрудничество ее участников в области применения программных продуктов ЛОГОС для решения основных классов задач в проектировании авиационных двигателей, связанных с моделированием физических процессов, включая моделирование течения жидкости и газа, процессов теплообмена и прочностной анализ.

«Это — очередной шаг на пути к внедрению современного отечественного ПО на предприятиях ОДК, — говорит подписавший дорожную карту заместитель генерального директора — генеральный конструктор АО «ОДК» Юрий Шмотин. — Отдельно хотелось бы подчеркнуть, что для ОДК важно сотрудничество с Росатомом и РФЯЦ ВНИИЭФ в развитии программного комплекса ЛОГОС в областях численного моделирования, которые имеют ключевое значение для процесса проектирования и доводки газотурбинных двигателей. Это позволит создавать конкурентноспособные продукты двигателестроения с использованием CAE-решений российских математиков, программистов и инженеров».

Пакет программ инженерного анализа и суперкомпьютерного моделирования ЛОГОС разработан в Институте теоретической и математической физики РФЯЦ-ВНИИЭФ (ИТМФ) и является отечественным продуктом мирового уровня, предназначенным для комплексного математического моделирования с использованием ресурсов современных супер-ЭВМ.

Международный технологический форум «Инновации. Технологии. Производство» является коммуникационной платформой для обмена взглядами на будущее развитие, научно-техническими идеями и технологическими решениями, обсуждения механизмов их реализации в жизнь и выработки путей взаимодействия представителей различных сфер экономики.

[\(ОДК\)](#)

Подмосковье расширит сотрудничество с Airbus

Один из крупнейших авиапроизводителей в мире Airbus готов расширить сотрудничество с компаниями Московской области, сообщил зампред регионального правительства Вадим Хромов по итогам первого дня роуд-шоу во Франции. Его цитирует корреспондент "Ленты.ру" в четверг, 18 апреля.

Подмосковная делегация посетила завод Airbus в Тулузе, осмотрела участок сборки A-380, A-350, A-320, а также цех, где проводят испытания новых самолетов.

"Мы обсудили вопросы российских поставщиков комплектующих и кооперацию с производителями компонентов. Компания уже имеет крайне тесные связи с Центральным аэрогидродинамическим институтом в Жуковском, уже ведется много работ по заказу Airbus", - рассказал Хромов.

По его словам, порядка 20 региональных компаний заинтересованы в сотрудничестве с Airbus. Обсуждение этого вопроса продолжится в рамках авиасалона МАКС, добавил он.



В свою очередь, вице-президент Торгово-промышленной палаты Тулузы Жак Лопес и Ласо заявил, что французские предприниматели готовы к сотрудничеству по ряду направлений. Накануне он анонсировал их визит в Подмоскovie, однако точная дата пока не определена.

Губернатор Андрей Воробьев неоднократно заявлял о необходимости увеличения инвестиционных потоков.

[Lenta.Ru](http://lenta.ru)

Генеральный директор ОНПП «Технология» принял участие в обсуждении перспектив развития серийного выпуска Т-500

Директор кластера «Вооружение» Госкорпорации Ростех Сергей Абрамов посетил сегодня Республику Татарстан и обсудил с президентом республики Рустамом Миннихановым текущий статус и планы по развитию серийного выпуска специализированного воздушного судна для авиахимработ Т-500, а также перспективы развития производства гражданской продукции на заводе POZIS.

В мероприятии приняли участие заместитель премьер-министра Республики Татарстан – министр промышленности и торговли Альберт Каримов, председатель совета директоров ООО «Дигинавис» Николай Никифоров, генеральный директор ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина Андрей Силкин.

Сергей Абрамов проинформировал главу Татарстана о текущем статусе проекта Т-500. В настоящее время первая серийная партия из десяти специализированных воздушных судов готовится к передаче лидерному эксплуатанту – авиакомпании «РусАвиа». Поставка этих самолетов будет выполнена в рамках соглашения, подписанного между дочерним предприятием ОНПП «Технология» компанией «Аэропрактика» и авиакомпанией «РусАвиа» 8 сентября прошлого года на «Гидроавиасалоне-2018».

В дальнейшем проект планируется развивать на базе инновационного центра и города Иннополис, где будут сосредоточены компетенции в области разработки и серийного производства новых типов самолетов с использованием композитных материалов.

«В настоящее время десять первых серийных самолетов Т-500 собраны и проходят финальную стадию подготовки к вводу в эксплуатацию - приемку независимой инспекции. Мы планируем передать первые самолеты авиакомпании «РусАвиа» в мае. Таким образом, уже в новом аграрном сезоне эксплуатант сможет использовать их для выполнения авиационно-химических работ», – сказал Сергей Абрамов.

Сергей Абрамов и Николай Никифоров осмотрели сборочное производство Т-500, которое развернуто на базе разработчика – фирмы «МВЕН». В ходе визита на предприятие обсуждались также вопросы подготовки летного и технического персонала, технического обслуживания воздушных судов.

Т-500 – самолет нового поколения для выполнения авиахимработ, имеющий композитный планер. Может эксплуатироваться в разных климатических условиях. Оснащен быстродействующей парашютной системой, позволяющей обеспечивать спасение самолета вместе с экипажем. Возможна эксплуатация на колесном, лыжном и поплавковом шасси. Воздушное судно может применяться



также для мониторинга окружающей среды, обследования промышленных объектов большой протяженности, воздействия на гидрометеорологические явления, обработки лесов от вредителей, ликвидации разливов нефтепродуктов, выполнения патрульных, поисково-спасательных работ в прибрежных зонах, обеспечения мероприятий на реках и озерах, окруженных большими лесными массивами. Самолет можно также использовать для доставки малогабаритных грузов в отдаленные местности, расположенные на воде, специальных грузов — спассредств, медикаментов. Он имеет сертификат типа, выданный 6 сентября 2018 года Федеральным агентством воздушного транспорта России.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Сотни пилотов малой авиации слетелись на первый Всероссийский Конгресс

Как игрушку для богатых превратить в полезную для всех отрасль. Об этом сегодня говорили в Москве на первом Всероссийском Конгрессе малой авиации.

Сотни авиаторов слетелись со всей страны обсудить проблемы, которые тормозят освоение воздушных дорог и одновременно заявить: легкомоторный авиапарк способен решать важные задачи.

Пилот Александр Шапочкин отлично помнит те времена, когда на дозаправку приземлиться можно было в любой деревне. Но за 25 лет количество малых аэродромов в стране сократилось в 4 раза. А обслуживаться в крупных воздушных гаванях слишком проблематично.

"В аэропортах бензина авиационного нет. Единицы, где есть авиационный бензин. В основном - это керосин, и поэтому либо нужно с собой везти бензин, договариваться", - рассказал пилот Шапочкин.

Малая авиация сейчас переживает не лучшие времена. У нас зарегистрировано всего лишь 3500 легкомоторных самолетов и вертолетов, еще 1500 находятся в тени.

"Мы не можем сравниться даже с маленькими странами. Например, Чешская Республика - страна, которая, так сказать, может сравниться с Московской областью. Там около 8000 воздушных судов. Для того, чтобы развиваться, должна быть создана целевая программа", - заявил президент общероссийской общественной организации "Федерация любителей авиации общего назначения", - заявил президент общероссийской общественной организации "Федерация любителей авиации общего назначения" Николай Мазурин.

О развитии отрасли сегодня говорили на первом в России конгрессе, куда слетелись авиаторы со всей страны. По словам участников, в стране, по сравнению с 90-ми, резко сократилось количество предприятий малой авиации. Заводы выпускают около 30 воздушных судов в год. Технику приходится закупать за рубежом.

"Сегодня проектировать, производить и сертифицировать легкую технику в России ну если не практически невозможно, очень тяжело, то есть это так-то препятствия, которые нам мешают во всем мире сертификации продукции, это оружие для проникновения на чужие рынки", - отметил



председатель совета директоров научно-производственного объединения "Аэроолга" Сергей Алафинов.

Проникнуть нужно и на наши рынки. Воздушный кодекс сейчас фактически запрещает малой авиации совершать регулярные пассажирские рейсы. А ведь чтобы долететь, например, из одного сибирского региона в другой, приходится выполнять пересадку в столице. Еще малая авиация могла бы отчасти заменить вертолетный парк, который используется сейчас для мониторинга лесных пожаров и паводков. Это сэкономит время и деньги.

Еще одна проблема - кадровая. Количество учебных центров в России сократилось, когда вместо знаний они начали продавать корочки.

"Человек, имеющий желание, способный платить, проходит круги ада и не в состоянии получить обучение", - отметил летчик-космонавт Валерий Токарев.

Будущие пилоты теперь едут учиться в Чехию или Белоруссию. Но если ситуация не изменится, авиаторы уверены, что совсем скоро управлять самолетами в России будет просто не кому. Ведь малая авиация - школа для начинающих летчиков. Увеличение учебных центров, восстановление инфраструктуры, развитие авиаспорта - важные пункты резолюции, которую сегодня приняли на конгрессе. Готовый документ пилоты отправят в Росавиацию. Если там согласятся с предложениями, то малой авиации удастся вернуть былую славу.

[\(Рен-ТВ\)](#)

Леонид Якубович: малая авиация в России находится под угрозой

В России сложилось угрожающее положение для малой авиации и авиации общего назначения. Об этом заявил в пятницу, 19 апреля, известный телеведущий Леонид Якубович, переквалифицировавшийся в летчика коммерческой авиации 3-го класса, на Первом всероссийском Конгрессе авиации общего назначения.

"Авиация общего назначения является отраслью мобилизационных ресурсов страны. Однако сейчас эта отрасль находится под угрозой. Нам надо объединиться и выступить с практическими предложениями для президента страны, надо рассказать ему об угрожающем положении в сфере, не надо только лить слезы и жаловаться самим себе", - отметил телеведущий.

По его словам, в России было много хороших воздушных средств для подготовки пилотов малой авиации.

"Это Як-52 - лучший самолет для пилотажа, и вертолет Ми-2, лучше которого в мире нет, так как после того, как пилот научится управлять им, он сможет летать даже на табуретке", - сказал Леонид Якубович.

Леонид Якубович рассказал также, что изначально он учился управлять самолетом Як-40, однако сегодня так увлекся полетами, что получил квалификацию на полеты на Ан-2, Як-52 и даже Як-410.



"Всего у меня общий налет 1602 часа", - заключил телеведущий.

[\(Инвест-Форсайт\)](#)

Прочее

Российские компании примут участие в SIAL CHINA 2019

12 апреля эксперты Российского экспортного центра провели специализированный семинар для отечественных участников продовольственного форума SIAL CHINA 2019.

Речь шла об особенностях оценки соответствия и патентования продукции агропромышленного комплекса в Китайской Народной Республике, правовой охране и защите интеллектуальной собственности в Китае, логистических решениях и сервисах по организации поставок продукции в КНР, экспорте с помощью каналов электронной торговли и многом другом.

Материалы семинара, а также видео доступны для скачивания по ссылке

[\(РЭЦ\)](#)

Первый российский экспедиционный корабль построят в 2024 году

Первый российский экспедиционный корабль будет перепроектирован и построен в 2024 году, заявил журналистам в среду президент Объединённой судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

"Нас торопят, мы хотим его закончить в 2024 году, но это тяжёлая история. Его придётся перепроектировать", - сказал он, отвечая на вопрос журналиста.

Ранее в прессе разгорелась дискуссия о необходимости создания отечественных вертолетоносцев. Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил, что Россия вместо вертолетоносцев будет строить универсальные десантные корабли, которые будут способны нести вертолеты на своем борту.

В свою очередь глава "Объединённой судостроительной корпорации" Алексей Рахманов сообщил РИА Новости, что ОСК построит для ВМФ РФ экспедиционный корабль. После этого Мантуров в интервью РИА Новости рассказал, что Россия способна произвести вертолетоносцы.

Позднее Рахманов пояснил, что перспективное экспедиционное судно будет создано на базе большого десантного корабля типа "Иван Грен".

[\(РИА Новости\)](#)

ГТЛК успешно разместила 6-летний выпуск еврооблигаций на 500 млн долл. США

Публичное акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК») разместило на ирландской бирже Euronext Dublin новый выпуск еврооблигаций на сумму 500 млн долл. США по правилу Regulation S. Ставка купона составила 5,95% годовых, бумаги имеют



полугодовой купонный период, дата погашения – 17 апреля 2025 г., выплата номинальной суммы выпуска предусмотрена в дату погашения.

Новый выпуск еврооблигаций ПАО «ГТЛК» вызвал большой интерес со стороны международных инвесторов. Около 70% выпуска приобрели инвесторы из Великобритании, Германии, Австрии, Швейцарии и других стран континентальной Европы. Аллокация российским инвесторам составила 21%. Большая часть выпуска была приобретена инвестиционными фондами и управляющими компаниями, специализирующимися на долгосрочных вложениях, около 40% выпуска выкупили банки.

Совместными организаторами выпуска выступили банки J.P.Morgan, Societe Generale, Renaissance Capital, Gazprombank, VTB Capital и Совкомбанк. Эмитентом является GTLK Europe Capital DAC – специализированная компания по привлечению внешнего финансирования в интересах Группы ГТЛК, зарегистрированная в Ирландии и находящаяся в 100% собственности GTLK Europe DAC. По выпуску предусмотрена гарантия ПАО «ГТЛК» и GTLK Europe DAC.

Привлеченные от размещения средства будут использованы на общие корпоративные цели, в том числе на рефинансирование задолженности, номинированной в долларах США.

Выпуску еврооблигаций ПАО «ГТЛК» присвоены рейтинги «BB» от агентства Fitch Ratings и «Ba2» от агентства Moody's Investors Service.

«Реализуя проекты национального масштаба в транспортной отрасли, ГТЛК пользуется безусловной поддержкой государства в лице Министерства транспорта Российской Федерации. Интерес широкого круга инвесторов к новому выпуску еврооблигаций компании подтверждает не только эффективную работу руководства и менеджмента ГТЛК, но и инвестиционную привлекательность российской транспортной отрасли в целом», - прокомментировал итоги размещения Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих.

«ГТЛК остается единственной российской лизинговой компанией, которая привлекает инвестиции через инструмент еврооблигаций. На текущий момент объем средств, привлеченных компанией на зарубежных рынках, составляет 3,3 млрд долл. США, в том числе за счет выпуска еврооблигаций - 1,5 млрд долл. США. Нам было приятно видеть много новых для ГТЛК инвесторов в прошедшем размещении. Мы продолжаем успешно работать в направлении дальнейшего расширения инвесторской базы и диверсификации источников фондирования, направленных на привлечение внебюджетного финансирования в транспортную отрасль России», – подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

«Размещение третьего по счету выпуска необеспеченных еврооблигаций за последние три года – значимое событие, которое подтверждает наши возможности по привлечению финансирования на международных рынках капитала. Тот факт, что книга заявок была переподписана почти в 3 раза, а также аллокация 79% выпуска иностранным инвесторам, подтверждают высокий интерес международных инвесторов к нашей компании. Данное размещение является продолжением реализации нашей стратегии по привлечению долгосрочного финансирования, в рамках которой в



течение последних 12 месяцев мы привлекли обеспеченное финансирование от американских, французских и китайских финансовых институтов. Являясь квазисуверенным заемщиком с рейтингами ВВ, мы видим перспективы дальнейшего роста на базе глобальной лизинговой платформы, в состав которой помимо GTLK Europe DAC вошли недавно созданные компании GTLK Asia Ltd (Гонконг) и GTLK Middle East FZCO (Дубай)», - добавил Директор компании GTLK Europe DAC Роман Лядов.

«Мы искренне рады продолжению нашего стратегического партнерства с крупнейшей лизинговой компанией России – ГТЛК и возможности выступить совместным организатором размещения еврооблигаций компании. Широкий охват дистрибуции выпуска со стороны высокопрофессиональной команды участников синдиката размещения, а также системная работа команды ГТЛК по развитию долгосрочных отношений с инвесторами создали синергию, результатом которой стало формирование качественной книги заявок и заметное снижение стоимости заимствований относительно первоначальных ориентиров», – отметил руководитель КИБ, Заместитель Председателя Правления ПАО «Совкомбанк» Михаил Автухов.

На момент размещения нового выпуска еврооблигаций в обращении находилось два выпуска евробондов Группы ГТЛК общим номинальным объемом 1 млрд долл. США. Дебютный выпуск еврооблигаций ПАО «ГТЛК» объемом 500 млн долл. США с погашением в 2021 году был размещен в июле 2016 года под 5,95% годовых. В 2017 году компания разместила второй выпуск еврооблигаций на срок 7 лет со ставкой купона 5,125% годовых.

В настоящее время ПАО «ГТЛК» имеет долгосрочные международные кредитные рейтинги «Ba1» (прогноз «стабильный») от Moody's, «BB» (прогноз «позитивный») от Fitch Ratings и «BB-» от S&P Global Ratings (прогноз «позитивный»).

[\(ГТЛК\)](#)

Юрий Слюсарь возглавил Комитет предпринимателей Россия - Мексика

17 апреля состоялось заседание Комитета предпринимателей Россия-Мексика при Торгово-промышленной палате РФ, в ходе которого президент Объединённой авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь избран председателем.

В мероприятии приняла участие Чрезвычайный и Полномочный Посол Мексиканских Соединенных Штатов в Российской Федерации г-жа Норма Берта Пенсадо Морено, вице-президент ТПП РФ Владимир Падалко, директор департамента стран Латинской Америки МИД РФ Александр Щетинин, директор департамента стран Азии, Африки, Латинской Америки Минпромторга России Сергей Носов, заместитель директора департамента международного сотрудничества Минсельхоза России Артем Малхасян, представители деловых кругов и общественных организаций.

Торгово-экономические отношения между Мексикой и Россией в последние годы значительно укрепилась. Товарооборот между странами устойчиво растет. По итогам 2018 года этот показатель достиг 3 млрд долларов США. По словам вице-президента ТПП РФ Владимира Падалко Комитет предпринимателей Россия-Мексика существует с 2006 года.



Однако сейчас с активизацией деловых контактов, возникла необходимость активизировать связи на новом уровне и развивать положительные тенденции сотрудничества, которые существуют на мексиканском направлении.

По словам Юрия Слюсаря, в планах Комитета вместе с укреплением текущих форматов торговых связей - сделать приоритетным сотрудничество в высокотехнологичных сферах для создания новых совместных проектов и конкурентоспособных продуктов. Для этого необходимо привлекать научные институты, образовательные учреждения, предпринимателей, которые заинтересованы выйти на российский и мексиканский рынки с продуктами и услугами новой цифровой экономики.

ОАК имеет опыт реализации проектов в Латинской Америке. Мексиканская авиакомпания Interjet – один из крупнейших эксплуатантов российских самолетов SSJ100.

Интерес для бизнес-сообщества на новом этапе развития сотрудничества могут представлять такие сферы как электроэнергетика, металлургия, машиностроение, электротехника, информационные технологии, нефтегазовая отрасль, сельское хозяйство, транспорт и инфраструктура.

Заместителями председателя Комитета предпринимателей Россия – Мексика избраны директор по внешним связям ПАО «ОАК» Дмитрий Безруков и генеральный директор Некоммерческой организации по развитию связей и экономики со странами Латинской Америки Татьяна Машкова.

[\(ОАК\)](#)