



Анонсы главных новостей:

- Volocopter 2X пролетел над Сингапуром
- Британцы испытали грузоподъемное электрическое аэротакси
- В Курганской области санавиацией эвакуировано 162 пациента
- Вертолет из принтера: российские ученые впервые «напечатали» крупногабаритный корпус вертолетного двигателя
- Вертолеты останутся без пилотов
- Вертолеты России представят Ми-35П и Ансат на форуме "Россия-Африка"
- ВЦМК «Защита» провели совместный тренинг с «Русскими Вертолетными Системами»
- Госдума разрешает иностранным летчикам испытывать самолеты в России
- Двигатель ВК-2500П для перспективных боевых вертолетов Ми-28НМ вышел на госиспытания
- Менее 5% беспилотников в России поставлены на учет
- На XII Вертолетном форуме пройдет дискуссия об инвестициях в вертолетную индустрию
- Полиция Словении получила первый из двух Leonardo AW169
- Ростуризм и ассоциация воздушного транспорта IATA подписали меморандум о взаимопонимании
- РТ-Техприемка увеличила гарантийный срок эксплуатации комплектующих Ми-26 и модификаций Ми-8
- Технодинамика инвестирует в модернизацию производства
- У двух воронежских больниц появились площадки для вертолетов медицины катастроф
- Уникальный центр малой авиации создадут в Подмосковье
- Финансирование санавиации Прикамья увеличат на 2,5 млн рублей

Новости вертолетных программ

«РТ-Техприемка» увеличила гарантийный срок эксплуатации комплектующих Ми-26 и модификаций Ми-8

АО «РТ-Техприемка» и холдинг «Вертолеты России» (обе компании входят в Госкорпорацию Ростех) завершили совместный проект по увеличению гарантийного срока эксплуатации комплектующих для вертолетов на 6-12 месяцев и гарантийного ресурса на 500 часов. Это позволит выполнить требования государственного заказчика в отношении гарантийных обязательств.

Ряд покупных комплектующих изделий холдинга «Вертолеты России» поставлялся в 2018 году с меньшими гарантийными сроками эксплуатации и ресурсами, чем соответствующие показатели финальных изделий. В рамках реализации стратегической инициативы Государственной корпорации Ростех по построению эффективной производственной системы для выпуска высокотехнологичной продукции был организован совместный проект АО «РТ-Техприемка» и холдинга «Вертолеты России» по выполнению требований государственного заказчика в отношении гарантийных обязательств. Рабочая группа проекта провела работу по систематизации мер взаимодействия с 11 поставщиками 50 комплектующих изделий.

«В результате реализации проекта договорная работа холдинга «Вертолеты России» с поставщиками была перестроена и теперь учитывает необходимость соблюдения соответствия всех гарантийных обязательств. Гарантийные показатели 100% заявленных комплектующих приведены в соответствие с гарантийными обязательствами на финальные продукты», - отметил генеральный директор АО «РТ-Техприемка» Владлен Шорин.



Ранее, в 2018 году подобный проект был реализован «РТ-Техприемкой» совместно с Уралвагонзаводом. В планах компании развитие сотрудничества с холдингами Госкорпорации Ростех и предприятиями внешнего контура в части взаимодействия с поставщиками и внесения изменений в технические условия на все комплектующие, гарантийные обязательства которых еще не скорректированы в нормативных документах.

[\(РТ-Техприемка\)](#)

Двигатель ВК-2500П для перспективных боевых вертолетов Ми-28НМ вышел на госиспытания

Вертолетный двигатель ВК-2500П, которым оснащаются новейшие модернизированные боевые вертолеты Ми-28НМ, проходит государственные испытания и сертификацию в интересах Минобороны России. Об этом в интервью ТАСС сообщил исполнительный директор АО "ОДК-Климов" Александр Ватагин.



"ВК-2500П - последняя разработка, считается лучшим мотором. В нем полностью цифровое управление. С этим мотором будут летать наши новые вертолеты Ми-28НМ, которые в скором времени начнут поступать в российские войска. На сегодняшний день начаты госиспытания, сертификация для Минобороны ВК-2500П", - сообщил Ватагин.

По его словам, ключевой особенностью нового двигателя является наличие электронной системы автоматического управления типа FADEC. Это позволяет установить двигатель ВК-2500П на все изделия, штатно оснащаемые двигателями ТВЗ-117 и ВК-2500.

"Мы считаем, что очень целесообразно переходить на этот мотор, потому что он имеет совершенно другие ресурсы, облегчает процесс управления машиной. Ни у кого ничего подобного нет", - подчеркивает Ватагин.

По его словам, в новом моторе реализована возможность не терять управления двигателем даже в случае полного выхода из строя электроники, что повышает безопасность вертолетов. "То есть с точки зрения боевой живучести это уникальная вещь, такого еще никто не реализовал", - поясняет собеседник.

Двигателями ВК-2500 оснащаются вертолеты семейств Ми-8/17, Ми-24/35 и Ка-50/52, а также гражданские Ка-32. Модификация ВК-2500П использована в Ми-28НМ - модернизированной версии боевого вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Кроме того, как ожидается, именно этот двигатель будет использован в разрабатываемом в России перспективном палубном вертолете, известном как "Минога".

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

На XII Вертолетном форуме пройдет дискуссия об инвестициях в вертолетную индустрию

7 и 8 ноября 2019 года в Тюмени пройдет XII Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии. Форум является важным отраслевым мероприятием, нацеленным на решение локальных и глобальных проблем, с которыми сталкивается вертолетная отрасль страны. Во второй части пленарного заседания форума 8 ноября состоится дискуссия на тему «Инвестиции в вертолетную индустрию».

XII ВЕРТОЛЕТНЫЙ ФОРУМ
7 - 8 ноября 2019 года
г. Тюмень

Деятельность оператора
как «зеркало» вертолетной индустрии

Генеральный директор
ВЕРТОЛЕТЫ
РОССИИ

Организатор
АВИ

Устроитель
РВС
Российская
Вертолетная
Ассоциация

Партнер
U Utair

Вертолетный форум • Helicopter forum
XII
Вертолетный форум • Helicopter forum



Вертолетная индустрия требует значительных финансовых ресурсов на всем цикле функционирования – начиная от разработки и производства вертолетной техникой, заканчивая эксплуатацией и обслуживанием. Дискуссия «Инвестиции в вертолетную индустрию» будет интересна как компаниям-операторам, так и финансовым институтам.

Своевременный и корректный обмен информацией, внимание к потребностям рынка, работа с государственной политикой в области авиации и изучение современных глобальных трендов в отрасли позволят выстроить грамотную финансовую политику, рассчитать возможные выгоды и потенциал, повысить приток инвестиций в отрасль.

Вертолетный форум собирает представителей всех сфер, так или иначе связанных с вертолетным бизнесом. Тема форума в этом году – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». В рамках темы планируется рассмотреть современное положение дел в области вертолетной индустрии с точки зрения компаний, которые являются конечными потребителями вертолета как продукта и поставщиком авиационных услуг. Вертолетный форум зарекомендовал себя как эффективная отраслевая коммуникационная площадка, которая объединяет широкий круг компаний и профессионалов.

Участие в форуме бесплатное с условием обязательной предварительной регистрации, которая открыта на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе «МЕРОПРИЯТИЯ – ВЕРТОЛЕТНЫЙ ФОРУМ» (<https://events.helicopter-forum.ru/avi2019>). Там же ведется аккредитация СМИ и информация о форуме.

Генеральный спонсор форума – холдинг «Вертолеты России». Партнер форума – Группа компаний «ЮТэйр». Устроителем форума выступает компания «Русские выставочные системы», имеющая богатый опыт проведения деловых и выставочных мероприятий авиационной тематики.

[\(Ассоциация Вертолетной Индустрии\)](#)

"Вертолеты России" представят Ми-35П и Ансат на форуме "Россия-Африка"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) принимает участие в Экономическом форуме Россия – Африка, который проходит 23-24 октября 2019 года в Сочи. На экспозиции холдинга, находящейся в зоне "Промышленность", демонстрируются модернизированный ударный вертолет Ми-35П, гражданский многоцелевой Ансат в корпоративном исполнении, а также мобильный сервисный центр для ремонта вертолетов типа Ми-8/17.

"В странах Африки зарегистрировано более 900 вертолетов, произведенных на предприятиях холдинга "Вертолеты России". Это практически каждый четвертый вертолет на континенте, а если говорить о военной технике, то доля наших машин достигает 40%. Безусловно, это создает огромный потенциал для сотрудничества по обслуживанию, модернизации и обновлению этого парка. В гражданской сфере мы предлагаем нашим партнерам многоцелевые вертолеты Ансат и Ми-171А2, в военной – модернизированный ударный вертолет Ми-35П. Это дальнейшее развитие

зарекомендовавшего себя в Африке семейства Ми-24/35", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.



В странах Африки эксплуатируются более 250 вертолетов типа Ми-24/35. Холдинг предлагает всем заинтересованным африканским партнерам модернизированный вертолет Ми-35П с новыми двигателями, обновленным прицельным и навигационным комплексом, а также с расширенным составом вооружения. Усовершенствованный Ми-35П производится на предприятии "Роствертол" холдинга "Вертолеты России". Он может использоваться в боевом варианте для уничтожения танков и бронетехники, в десантном – для перевозки восьми военнослужащих, а также в санитарной и транспортной модификациях. Значительно улучшена управляемость вертолета, оптимизирован состав его вооружения. Ми-35П может применяться в условиях высокогорья, в жарком и влажном климате, днем и ночью.

Более половины вертолетов советского и российского производства в Африке – это машины всемирно известного семейства Ми-8/17 различных модификаций. Для упрощения обслуживания данного парка холдинг предлагает мобильные сервисные центры контейнерного типа. Они предназначены для выполнения капитального ремонта вертолетов типа Ми-8/17 и их модификаций в условиях авиационных баз заказчиков. Их можно развернуть в любом месте даже без электрической сети - они оснащены собственным дизель-генератором. Такой мобильный сервисный центр также представлен на экспозиции форума Россия – Африка в Сочи.



Из гражданской линейки "Вертолеты России" на форуме представлен легкий многоцелевой Ансат в корпоративном исполнении с салоном повышенной комфортности. В России этот двухдвигательный вертолет активно эксплуатируются в качестве летающей скорой помощи. Он обладает одной из самых больших кабин в классе и может использоваться для грузовых, пассажирских и медицинских перевозок, поисково-спасательных операций и патрулирования. Выход Ансата на международный рынок состоялся в 2018 году – на международном авиасалоне Airshow China "Вертолеты России" заключили контракт на поставку 20 машин этого типа для Ассоциации медицины катастроф КНР.

[\(Вертолеты России\)](#)

Воздушный путешественник из Подмосковья рассказал, какую свободу дает собственный вертолет

Сергиев Посад, Звенигород, Новый Иерусалим, Лондон, Стокгольм, Оттава – глава истринского вертолетного клуба путешественников Сергей Мельников в свои пятьдесят лет объездил, а вернее, облетел не только все Подмосковье, но и почти всю Европу. Причем на своем собственном вертолете. Насколько опасен этот вид путешествий, что нужно знать, когда отправляешься в путь, и какие прелести таит в себе столь необычный вид туризма, узнал корреспондент «Подмосковье сегодня».

ШЕСТЬ СТЕПЕНЕЙ СВОБОДЫ

Пилотом Сергей Мельников мечтал стать с детства. Тем не менее первую профессию мужчина получил более чем земную – геодезист-картограф. Однако страсть к небу Мельникова никогда не покидала. Почти в пятьдесят лет он получил лицензию пилота и приобрел собственный вертолет. Сегодня на его счету уже четыре тысячи часов налета.

– Успешный собственный бизнес позволил наконец-то подкопить денег и исполнить заветное желание. Выбор пал именно в пользу вертолета, потому что он более маневренный, чем самолет. Его можно посадить где угодно, хоть в подмосковном поле, хоть на диком острове, – поясняет Мельников. – Единственный минус – цена. Вертолет примерно в три раза дороже самолета. Зато обзор при полете совершенно другой. Он может летать во все стороны. Даже назад. Это называется шесть степеней свободы.

ИРЛАНДСКИЙ ПАБ И ГОРЫ

На собственном летательном аппарате Мельников уже облетел все Подмосковье, видел с высоты птичьего полета все европейские столицы и горы. Однажды даже отправился в захватывающее путешествие ради кружки пива.

– Летал в паб Old Forge в Шотландии, который расположен в деревне Инвери, – рассказывает Сергей. – К нему не ведет ни одна дорога. Добраться до него можно, только пройдя 30 км по горам, либо проплыв по воде около 11 км из ближайшего поселка. Поэтому это очень интересное место для вертолетчиков.

Несмотря на обилие мест, где успел побывать Мельников, больше всего ему запомнились полеты над Родиной.



– Природа России уникальна, и с высоты птичьего полета она просто завораживает, – поясняет путешественник. – Камчатка, Поволжье. Я видел все горы Европы, но самые красивые пейзажи на нашем Кавказе.

ПРОЩЕ НЕКУДА

Свой летательный аппарат мужчина хранит на дачном участке. По его словам, это очень удобно: в любой момент можно выкатить его из укрытия и отправиться в путешествие. Достаточно предоставить план полета Центру Единой системы организации воздушного движения РФ во Внуково. Сделать это можно по телефону или через интернет, сообщив свой персональный код, который присваивается при получении свидетельства пилота.

– Нет никаких проблем и с путешествиями за границу. На всех пограничных пунктах есть вертолетные площадки. Достаточно посадить машину и пройти паспортный и визовый контроль.

При этом, по словам путешественника, на вертолете расходы на бензин будут примерно такими же, как и при поездках на машине. Гражданский летательный аппарат в среднем расходует от 30 до 80 л на 100 км. Зато добраться на нем до мест назначения можно намного быстрее.



КЛУБ ПО ИНТЕРЕСАМ

Несколько лет назад Сергей Мельников стал руководителем вертолетного клуба путешественников в Истре. Сейчас в него входит несколько десятков человек, как тех, кто имеет свое воздушное судно, так и тех, кто ни разу не сажился за штурвал. Такие члены клуба, например, могут совершать полеты в качестве пассажиров.

– У нас в клубе существует несколько стандартных маршрутов вокруг МКАД – это занимает минут сорок, – продолжает Мельников. – Также можно слетать в Звенигород или Новый Иерусалим. Более опытные пилоты и пассажиры могут уже замахнуться на другие регионы и даже страны. Самые дальние точки, куда удавалось добраться членам клуба, – Новая Зеландия и Северный полюс. Путешествие в Зеландию длилось два месяца, причем летели на двух бортах.

Как, например, рассказал предприниматель Денис Рубцов, членство в клубе значительно расширило его возможности как путешественника.

– Теперь, если бываю в командировках за границей, беру вертолет в аренду: стоимость во всех странах примерно одинакова – от пятисот до семисот долларов за час. Конечно, нужна летная лицензия. Однажды мы из Греции добирались на вертолете до Москвы, через Словакию, Венгрию и Польшу. Такая поездка заняла всего два дня.

[\(Подмосковье Сегодня\)](#)

Отказываться от санавиации в пользу ФАПов в Удмуртии не будут

Вопрос отказа от санитарной авиации обсудили на встрече главы Удмуртии Александра Бречалова с руководителями фракций и заместителями председателя Госсовета республики 21 октября. Об этом руководитель региона написал в соцсетях.

На встрече прозвучало предложение отказаться от санавиации в пользу фельдшерско-акушерских пунктов (ФАП) на селе.

"Не могу согласиться: за два месяца в этом году сделано 59 вылетов, всех пациентов спасли. Будем развивать оба направления", - Александр Бречалов, глава Удмуртии.

Глава Удмуртии отметил, что в этом году построят ФАПы в Камбарском, Вавожском и Глазовском районах. В 42 фельдшерско-акушерских пунктах завершают ремонт за счет средств республиканского бюджета. В 2020 году в рамках нацпроекта «Здравоохранение» на строительство 88 ФАПов в Удмуртии направят 411 млн рублей.

Напомним, первого пациента эвакуировали на вертолете санитарной авиации в Удмуртии 19 июля текущего года.

[\(Деловой квадрат\)](#)

В Курганской области санавиацией эвакуировано 162 пациента

Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи — одно из центральных направлений национального проекта «Здравоохранение».

Профилактическими медицинскими осмотрами, включая диспансеризацию, за 9 месяцев 2019г. охвачено 330 тыс. человек, а это 76,4 % от годового плана.



Заключен контракт на приобретение 12 мобильных ФАПов и 4 передвижных диагностических комплексов для центральных районных больниц.

Разработана, согласована с Министерством здравоохранения Российской Федерации и утверждена правительством Курганской области Стратегия развития санитарной авиации в Курганской области до 2024 года. На данный момент осуществляется дополнительная медицинская эвакуация пациентов из отдаленных районов области с использованием санитарной авиации.

По состоянию на 16 октября 2019 г. осуществлено 165 вылетов — 112,2 % от плана, дополнительно эвакуировано 162 пациента — 74 % от плана — за счет федеральных средств, сообщает пресс-служба губернатора.

[\(Курган и курганцы\)](#)



У двух воронежских больниц появились площадки для вертолетов медицины катастроф

Борисоглебская и Павловская районные больницы Воронежской области обзавелись собственными круглосуточными вертолетными площадками, сообщила пресс-служба регионального департамента здравоохранения. Чтобы они начали прием и отправку воздушных судов, осталось только получить аэронавигационные паспорта.

В облздраве уточнили, что площадки были построены в рамках нацпроекта «Здравоохранение» по направлению «Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи».

На вертодромах установлено светосигнальное оборудование и нанесена разметка – в соответствии с Воздушным кодексом. Для тестирования объектов производится их облет.

В июне, когда работы по строительству площадок только начались, мы сообщали причины, по которым были выбраны именно Борисоглебск и Павловск.

Первый – один из самых отдаленных от Воронежа муниципалитетов, здесь нередко возникает необходимость как можно быстрее доставить больных и раненых в областные учреждения. В прошлом году вертолетом в Воронеж отсюда доставили 29 человек, на реанимобилях перевезли еще 18 пациентов.

Про Павловск и говорить нечего: расположенный на опасном участке трассы М-4 «Дон», этот город каждый летний сезон «собирает» десятки жертв ДТП. По данным департамента здравоохранения, в прошлом году вертолетами медицины катастроф в Воронеж из Павловска было доставлено 28 пациентов, а наземным транспортом – 42 человека.

[\(Горком\)](#)

В Ярославской области появятся три вертолетные площадки для санавиации

Сейчас в департаменте разрабатывается проектная документация на устройство трех вертолетных посадочных площадок: в Переславском муниципальном районе, ГБУЗ ЯО «Областная клиническая больница», ГАУЗ ЯО «КБ СМП имени Н.В. Соловьева».

Параллельно прорабатывается вопрос о приспособлении существующих площадок в муниципальных районах для осуществления взлета/посадки вертолета службы санитарной авиации.

Деньги на строительство будут выделены из бюджета Ярославской области в 2020 году. Завершатся работы в 2024 году.

Накануне директор департамента здравоохранения области Руслан Сайтгареев предоставил отчет, в котором рассказал, как развивается система здравоохранения. Он подчеркнул, что скорая помощь уже стала работать лучше после объединения скорой и медицины катастроф.

[\(ГТРК Ярославия\)](#)



Вертолеты санавиации за девять месяцев доставили в больницы 224 пациента

С начала года специалисты территориального центра медицины катастроф эвакуировали более 500 пациентов, которым была необходима экстренная медицинская помощь.

При этом в 292 случаях пострадавших доставили в больницы на автомобилях, а в 224 случаях на вызов вылетали вертолеты санитарной авиации.

Пациентов доставляли в Республиканскую больницу им. В.А. Баранова, Детскую республиканскую больницу, Республиканский перинатальный центр, Республиканскую инфекционную больницу, а также в федеральные медицинские центры в других городах страны.

[\(АиФ - Карелия\)](#)

Вертолет из принтера: российские ученые впервые «напечатали» крупногабаритный корпус вертолетного двигателя

Внутренний корпус двигателя российского вертолета ВК-2500, полностью созданный методом послойного лазерного сплавления, представлен на стенде Министерства науки и высшего образования РФ на форуме «Открытые инновации» в Сколково. Применение аддитивных технологий для изготовления двигателя позволило сократить срок изготовления до 14 дней. Разработчики: НИТУ «МИСиС» и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ).

Использование аддитивных технологий при производстве современных авиационных двигателей позволяет сократить производственный цикл, снизить издержки производства и значительно ускорить и оптимизировать процессы моделирования и конструирования новых узлов.

Научно-техническая коллаборация инженеров СПбГМТУ и материаловедов НИТУ «МИСиС» в рамках постановления Правительства № 218 реализует комплексный проект по созданию крупногабаритных узлов для отечественного авиастроения. В августе 2019 года на международном авиасалоне МАКС был представлен первый полноразмерный прототип кольца перспективного отечественного авиадвигателя ПД-14, произведенный с использованием технологии прямого лазерного выращивания.

При создании внутреннего корпуса вертолетного двигателя ВК-2500 была использована аддитивная технология послойного лазерного сплавления — крупная функциональная деталь сложной геометрической формы была полностью «напечатана» из порошка титанового сплава.

«Представленный функциональный узел действительно уникален. Можно с уверенностью сказать, что это первая деталь такой сложности и такого габарита, полученная в России с помощью технологии послойного лазерного сплавления из отечественных порошковых материалов», — подчеркивает исполнитель проекта, зам. директора по научной и проектной деятельности Института лазерных и сварочных технологий СПбГМТУ Евгений Земляков.



Применение метода послойного лазерного сплавления в сочетании с оптимизацией режимов 3D-принтера кардинально снизило объем последующей механической обработки корпуса двигателя (шлифовки, обтачки, протравки и тд), соответственно, сократились сроки изготовления — до 14 дней. Это дает возможность снизить производственную себестоимость узла, обеспечивая тем самым общую конкурентоспособность отечественного авиадвигателя.

«Совместно с коллегами из НИТУ „МИСиС“ мы реализуем комплексный проект, в котором разрабатываются наиболее интересные с точки зрения промышленного применения аддитивные технологии. Это прямое лазерное выращивание и послойное лазерное сплавление (SLM-технология). У каждой технологии своя область применения. Прямое выращивание используется нами для изготовления заготовок габаритами от 0,5 м до 2 м. Послойный лазерный синтез — для заготовок размером до 0,4 м, — рассказывает Евгений Земляков. — Оба метода являются сложными многофакторными процессами, требующими комплексного подхода. В SLM-технологии — это модифицирование детали под аддитивную технологию, определение ориентации детали в процессе выращивания, выбор стратегий выращивания и конструкции поддерживающих структур. При этом технология изготовления не ограничивается только работой 3D-принтера».

Послойное лазерное сплавление — аддитивная технология, для которой характерны специфические особенности.

Как отмечает один из разработчиков проекта, директор института ЭкоТех НИТУ «МИСиС» Андрей Травянов: «Массивная деталь „растет“ в процессе производства слой за слоем, и в определенный момент, с набором массы и при создании искривлений поверхности, геометрия заготовки начинает „плыть“. Результат — деталь забракована. С учетом этого, при моделировании и последующем выращивании используется множество — до 75% общей массы детали — конструкционных поддержек, которые растут параллельно детали и после окончания работы должны быть удалены. Нам удалось снизить их массу более чем в 3 раза, с 75% до 23%».

Такая оптимизация значительно сократила количество используемого при производстве титанового порошка. В настоящее время готовятся испытания полученного узла двигателя на базе одного из ведущих профильных двигателестроительных предприятий России.

[\(МИСиС\)](#)

ВЦМК «Защита» провели совместный тренинг с «Русскими Вертолетными Системами»

23 октября 2019 года на территории «Хелипарка Подушкино» состоялся совместный тренинг «Русских Вертолетных Систем», Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» и представителей региональных экстренных медицинских служб.

Специалисты компании «Русские Вертолетные Системы» познакомили медиков с работой Компании и провели экскурсию по многофункциональному вертолетному центру «Хелипарк Подушкино».

Позже, совместно с сотрудниками ВЦМК «Защита», ознакомили медиков с техническими характеристиками медицинских вертолетов «Ансат», продемонстрировали устройство медицинского

модуля воздушного судна и его оборудование, а также провели практические занятия, включающие подготовку пациента к транспортировке, погрузку/выгрузку и использование оборудования медицинского модуля.



Медицинский модуль вертолета «Ансат» производится ООО «Казанский агрегатный завод» и применяется для эвакуаций носилочных пациентов «крайне тяжелой» и «тяжелой» степени тяжести, непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма и проведения медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии в объеме специализированной врачебной помощи, а также обеспечивает возможность ухода за эвакуируемым пострадавшим.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Вертолеты останутся без пилотов

Вертолетную отрасль в России ждет жесткий дефицит кадров

Вертолетную отрасль в ближайшие годы ждет жесткий дефицит кадров, если не будут предприняты меры по выравниваю ситуации с подготовкой коммерческих пилотов. К такому неутешительному выводу пришли участники круглого стола "Проблемы подготовки пилотов вертолетов коммерческой авиации", проведенного 24 октября журналом "Авиатранспортное обозрение".

"Средний возраст российских вертолетчиков сегодня оценивается в 53 года, — отметил советник гендиректора холдинга "Вертолеты России" по региональному развитию Вячеслав Карцев. — При этом



48% пилотов находятся в возрасте 50–59 лет, 27% — в возрасте 60 лет и старше". Ежегодно из профессии уходит порядка 200 вертолетчиков. Но пополнять свои летные кадры эксплуатантам становится все сложнее.

ОМСК НЕ УСПЕВАЕТ

Дело в том, что в России сегодня проводить подготовку коммерческих пилотов с целью получения свидетельства могут только государственные авиационно-учебные центры (АУЦ). Все они находятся под управлением Росавиации (структура Минтранса). Для вертолетчиков в стране существует всего одно такое учебное заведение — Омский летно-технический колледж (ОЛТК, филиал Ульяновского института гражданской авиации). Проведение первоначальной подготовки в частных АУЦ было запрещено Росавиацией.

ОЛТК может выпускать в год около 100 чел. Но в последние годы это происходит с такими задержками, что, по словам Карцева, за 2018 г. все еще не был выпущен 81 курсант, а за 2019 г. — уже 115 курсантов. При этом общая задолженность по летным часам у ОЛТК перед обучаемыми составила порядка 16450 ч.

"Мы были в "Лукойле", уточняли, сколько они летают ежегодно для обеспечения своей производственной деятельности, — сказал Карцев. — Так вот, перевозка людей, офшорные операции, облет магистральных трубопроводов у них составляют до 15000 ч ежегодно. Т. е. задолженность ОЛТК равна налету одной нефтяной компании".

Проблема, как это часто бывает, экономическая. В последние годы колледж стал терять кадры — инструкторский и инженерно-технический персонал — из-за неконкурентной заработной платы. Если зарплата летчика-инструктора в ОЛТК составляет порядка 65–70 тыс. руб., то в авиакомпаниях на аналогичных позициях можно получать в два-три раза больше.

Кроме того, у ОЛТК есть проблемы с учебной авиатехникой. В качестве вертолетов первоначального обучения используются два Eurocopter AS350 B2 и три Bell-407. Из выпускных вертолетов — семь Ми-8Т и один Ми-171. При этом оба AS350 сейчас находятся в ремонте — запасные части для них, по словам директора по развитию бизнеса Airbus Helicopter в России Сергея Ключкова, еще даже не заказаны. Еще четыре из Ми-8 — неработоспособны.

Чтобы поддерживать технику в исправном состоянии, заправлять ее топливом и т. д. ОЛТК получает деньги от Росавиации. Однако финансирования явно не хватает. Да и будет ли заинтересовано государство в финансовой поддержке учебного заведения, которое выпускает пилотов для коммерческих организаций, задали вопрос участники форума. Вопрос был риторическим, так как представители ни Минтранса, ни Росавиации принять участие в круглом столе не смогли.

ЧЕМ ЗАПОЛНЯТЬ ВАКУУМ

Растущая нехватка вертолетных пилотов может привести к резкому росту их зарплат и, как следствие, к повышению издержек вертолетных операторов. А из-за трудностей в переобучении военных

вертолетчиков (которым нужен налет на гражданских ВС) на гражданских дефицит придется восполнять за счет пилотов из-за рубежа — точнее, из соседних стран.

Выходом из сложившейся ситуации может стать коммерциализация сферы подготовки пилотов. Т. е. нужно вновь разрешить частным АУЦ заниматься первоначальной подготовкой коммерческих пилотов, считают участники форума.



"Мне кажется, самый логичный шаг — расширить круг АУЦ, способных давать первоначальное образование коммерческим пилотам вертолетов, — заявил Сергей Клочков. — ОЛТК учит на чем? На газотурбинных однодвигательных вертолетах, а потом на двухдвигательных Ми-8, которые за один час сжигают 650 кг топлива. Когда во всем мире первоначальное обучение пилотов ведется на вертолетах размерности Robinson R22 — это самое легкое и дешевое, что может в режиме висения работать, и на нем люди летают по 120 ч, получают квалификацию коммерческого пилота. Затем человек идет к своему работодателю, учится дальше, осваивает новые типы. И такое обучение позволяет самим вложиться в свою карьеру, например, через кредиты".

"Мы этот вопрос [о дефиците кадров] ставили перед правительством, — отметил старший вице-президент, исполнительный директор Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Александр Виндермут. — Уже в Министерстве образования говорят, что не понимают, что такое высшее учебное заведение, и что такое подготовка пилотов, и что они вообще финансируют. Потому что учреждения, которые готовят пилотов, находятся на балансе Минтранса. Это единственное министерство, которое



от Минобразования получает деньги на финансирование своих учебных заведений. И на недавнем совещании, где проводилось совместное заседание образовательных учреждений Минтранса, Минобразование интересовалось: "Мы вам выделяем 12 млрд и не понимаем, куда вы эти деньги тратите".

Мнения участников форума только разделились в части того, подразумевает ли подготовка пилотов обязательное получение высшего образования или, как за рубежом, может ограничиться первоначальной подготовкой, т. е. initial training. Например, замгендиректора — командир летного отряда Нарьян-Марского объединенного авиаотряда Игорь Образок считает, что образование коммерческого пилота может быть только высшим.

"Я окончил Кременчугское летное училище, — пояснил Игорь Образок. — Сам подход к образованию был очень жестким, там выпускали готовых пилотов на Ми-8. Сейчас выпускается полуфабрикат, хотя даже и он уже не выпускается. Последних летчиков мы получили примерно четыре-пять лет назад с неплохой подготовкой, и то больше благодаря им самим. Должен к нам приехать в конце этого месяца один летчик, но пока без документов, потому что нет человека, который должен поставить подпись в свидетельстве пилота, так как он в отпуске".

Проблемы, существующие в сфере подготовки пилотов вертолетов (да и самолетов тоже), касаются и несовершенства законодательной базы, ФАПов, которые устанавливают требования к подготовке и переподготовке летчиков. Кроме того, в стране существует дефицит вертолетных тренажеров.

Производство новых авиационных гражданских тренажеров в России затруднено опять же из-за законодательства — в стране отсутствуют реально действующие нормативные документы, которые определяют современные критерии квалификационной оценки тренажеров.

ATO.Ru

Единственное в России училище вертолетных пилотов перестало выпускать курсантов

Омский летно-технический колледж гражданской авиации уже два года не выпускает курсантов: в 2018 г. не был выпущен 81 человек, в 2019 г. — 115 человек, рассказал советник гендиректора «Вертолетов России» Вячеслав Карцев на круглом столе «Проблемы подготовки пилотов вертолетов коммерческой авиации». В предыдущие годы колледж выпускал в среднем по 100 человек. Холдинг «Вертолеты России» — единственный в стране разработчик и производитель вертолетной техники.

Проблема в том, что значительная часть учебных вертолетов Омского колледжа не работает, объяснил Карцев. У колледжа восемь средних вертолетов: семь Ми-8Т и один Ми-171А2 (новейшая версия Ми-8) — из них четыре Ми-8 неработоспособны. Также у колледжа пять легких вертолетов: три Bell 407 и два Eurocopter — последние также находятся в ремонте, рассказал Карцев со ссылкой на руководство колледжа. При этом колледж не заказывал запасных частей для вертолетов Eurocopter, заявил директор по развитию бизнеса Airbus Helicopter в России Сергей Клочков.



Омский колледж является филиалом Ульяновского института гражданской авиации, подведомственного Росавиации. «Ведомости» ожидают комментарий представителя Росавиации. Федеральный чиновник подтвердил наличие финансовых проблем у колледжа.

Для выпуска из колледжа курсант должен налетать 140 часов на легких и средних вертолетах, продолжает Клочков. Но из-за нехватки вертолетов суммарный недолет всех курсантов сейчас составляет 16 000 часов.

При этом сотни выпускников колледжа и так не хватало, так как из отрасли ежегодно уходит около 200 пилотов вертолетов, в основном из-за возраста, рассказал Карцев.

Только Омский колледж может выпускать пилотов вертолетов для коммерческой авиации, частные авиационные учебные центры (АУЦ) имеют лицензии на подготовку пилотов только для авиации общего назначения, рассказал директор компании «Хелипорт Истра» (готовит частных пилотов) Денис Шанькин. То есть выпускник АУЦ может летать на вертолете для собственного удовольствия, но не имеет права перевозить даже одного пассажира за деньги и не имеет права работать в коммерческой вертолетной компании, которая возит грузы и пассажиров.

«Мы уже пять лет бьемся за то, чтобы АУЦ разрешили выпускать коммерческих пилотов. Государство само просто не в состоянии профинансировать подготовку нужных вертолетной отрасли кадров», – сказал вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Александр Виндермут.

Учебный курс на легком вертолете в частном центре стоит свыше 1 млн руб., рассказывал «Ведомостям» сотрудник одного из центров. За рубежом люди берут кредиты на прохождение курса, так как потом смогут получить высокооплачиваемую работу пилота.

С 2016 г. резко выросли поставки в Россию гражданских вертолетов, прежде всего по госпрограмме развития санитарной авиации. Из-за этого возникнет дефицит летчиков, говорил гендиректор Utair Андрей Мартиросов на вертолетном форуме в Казани в ноябре 2018 г.

«Сейчас пилотам платим по 150 000–200 000 руб. в месяц. Будем [платить] как самолетным», – говорил Мартиросов. Сейчас вторые пилоты самолетов в гражданской авиации получают 250 000–350 000 руб. в месяц, командиры воздушных судов – 500 000–550 000 руб.

[\(Ведомости\)](#)

В России предсказали дефицит пилотов вертолетов

В ближайшие годы в вертолетной отрасли России ожидается серьезный дефицит кадров, так как Омский летно-технический колледж гражданской авиации уже два года не выпускает курсантов из-за нехватки учебных вертолетов. К такому выводу пришли участники круглого стола «Проблемы подготовки пилотов вертолетов коммерческой авиации», прошедшего 24 октября, сообщает деловой авиационный портал «Авиатранспортное обозрение».



По словам гендиректора «Вертолетов России» Вячеслава Карцева, на сегодняшний день в распоряжении колледжа семь вертолетов Ми-8Т и один Ми-171А2, из них четыре неработоспособны. Кроме того, у училища есть три Bell 407, а также два Eurocopter, находящиеся на ремонте. Директор по развитию бизнеса Airbus Helicopter в России Сергей Клочков добавил, что колледж пока не заказывал запасных частей для Eurocopter.

Уточняется, что в 2018 году из училища не был выпущен 81 человек, в 2019 году — 115 человек. При этом в предыдущие годы колледж выпускал около 100 человек в год. По словам Клочкова, чтобы закончить обучение, курсанту необходимо налетать 140 часов на легких и средних вертолетах. Однако из-за нехватки исправной техники суммарное время недолета всех учащихся на сегодняшний день составляет 16 тысяч часов.

Директор компании «Хелипорт Истра» Денис Шанькин рассказал, что пилотов вертолетов для коммерческой авиации может выпускать только Омский колледж. Он подчеркнул, что частные авиационные учебные центры (АУЦ) имеют лицензии на подготовку пилотов только для авиации общего назначения.

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

В «Вертолетах России» рассказали о дефиците пилотов для коммерческой авиации

Советник гендиректора «Вертолетов России» Вячеслав Карцев рассказал, что в РФ острый дефицит пилотов вертолетов для коммерческой авиации. По его словам, ежегодно на пенсию из отрасли уходит около 200 человек, а единственный в России Омский летно-технический колледж гражданской авиации уже два года не выпускает курсантов: в 2018 году не был выпущен 81 человек, в 2019-м — 115 человек.

Как пишут «Ведомости», это связано с отсутствием у учебного заведения необходимой техники. Для выпуска из колледжа курсант должен налетать 140 часов, но из-за нехватки вертолетов суммарный недолет всех курсантов сейчас составляет 16 тыс. часов.

Частные авиационные учебные центры (АУЦ) имеют лицензии на подготовку пилотов только для авиации общего назначения, то есть не предусматривающей перевозку пассажиров и грузов. Выпускник АУЦ может летать на вертолете для собственного удовольствия, но не имеет права перевозить даже одного пассажира за деньги и не имеет права работать в коммерческой вертолетной компании.

Омский колледж является филиалом Ульяновского института гражданской авиации (УИГА). В марте 2019 года Ленинский районный суд Ульяновска по иску транспортного прокурора обязал УИГА до наступления лета обеспечить летную практику курсантов, которые не получили дипломы только из-за того, что до сих пор не отлетали нужный объем часов. На дефицит обученных пилотов указывают и авиакомпания. В суде представители института заявили, что не считают себя виновными в создавшейся ситуации: для практики не хватает техники и финансов, а это зависит от Росавиации.

[\(Коммерсантъ\)](#)



На вооружение авиаполка ЗВО поступил тяжёлый вертолёт Ми-26Т

В рамках государственного оборонного заказа тяжёлый транспортный многоцелевой вертолёт Ми-26т поступил в отдельный смешанный транспортный авиационный полк Ленинградской армии ВВС и ПВО Западного военного округа в Ленинградской области.

Вертолетчики приняли машину на заводе-изготовителе «Роствертол» в Ростове-на-Дону и выполнили перелёт к месту базирования, преодолев более 2 тыс. км с пятью дозаправками на оперативных аэродромах.

Вертолёт пополнил ряды уже стоящих на вооружении отдельного транспортного авиационного полка транспортных машин.

Ранее лётчики полка прошли теоретическое и практическое обучение для эксплуатации многоцелевого вертолёта.

Новая техника значительно повысит транспортные возможности объединения.

Тяжёлый вертолёт Ми-26т, являясь самым большим в мире серийно выпускаемым вертолётom, способен перевозить грузы в грузовой кабине и на внешней подвеске до 20 т, а размах его несущего винта составляет 32 м.

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

Финансирование санавиации Прикамья увеличат на 2,5 млн рублей

В Пермском крае в 2020 году финансирование санавиации планируется увеличить на 2,5 млн рублей, специалисты должны совершить более 160 вылетов, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в минздраве региона.

Добавим, что в 2019 году на поддержку санавиации выделено почти 98,5 млн рублей. С начала года санавиация совершила 152 вылета, помощь оказана 186 пациентам, среди которых 38 - это дети.

Напомним, санавиация - это служба, предназначенная для оказания экстренной медицинской помощи в условиях плохой транспортной доступности или большой удаленности от медицинских учреждений, а также для быстрой транспортировки больных и пострадавших, когда этого требует тяжесть их состояния.

Пермская санавиация имеет на вооружении специализированный вертолет Ми-8, который представляет палату интенсивной терапии. Вертолет базируется в аэропорту Перми Большое Савино. Чтобы забрать врачей и медгруз, используется площадка территории перинатального центра. Ответить на вызов лётчики должны в течение 30 минут с момента поступления заявки на вылет в теплое время и в течение часа - в зимнее.

[\(REGNUM\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Н225М Caracal для Кувейта

Первые многоцелевые вертолеты Н225М Caracal для Кувейта начали прохождение летных испытаний. Ожидается, что поставки вертолетов начнутся до конца 2019 года.

Контракт на покупку 30 штук Caracal вместе с пакетом поддержки и услуг был подписан Кувейтом в августе 2016 года. Стоимость соглашения составила более 1 миллиарда евро.



Согласно предыдущей информации, 6 единиц Н225М поступят в Национальную гвардию Кувейта. В отличие от нее, Аль-Куват аль-Джавия аль-Кувейтия (ВВС Кувейта) получит оставшиеся 24 Caracal, в том числе 18, приспособленные для выполнения боевых спасательных задач, и 4-5 - для боевых действий против надводных кораблей и скоростных катеров. Подготовка кувейтских пилотов и механиков будет проводиться при содействии Défense Conseil International.

В настоящее время по всему миру эксплуатируется 95 вертолетов Н225М, которые налетали в общей сложности 114 000 часов. Их пользователями являются вооруженные силы Франции, Бразилии, Мексики, Малайзии, Индонезии и Таиланда. Помимо Кувейта, поставки вертолетов такого типа ожидают Сингапур и Венгрия.

(AircargoNews.ru)

Полиция Словении получила первый из двух Leonardo AW169

Полиция Словении получила первый из двух вертолетов Leonardo AW169 с завода в Италии. Вертолет с серийным номером 69102 имеет итальянскую тестовую регистрацию, но в ближайшее время получит бортовой номер S5-NPI, сообщает Helihub. Вертолет оснащен подъемником, EMS салоном, который конвертируется под различные миссии. Поставка второй машины ожидается до конца года.



Сейчас парк полиции Словении весьма разношерстный:

- один Agusta-Bell 212 (поставка 1980 г.)
- два Agusta-Bell 206B Jet Rangers (поставка 1984 г.)
- один Agusta-Bell 412 (поставка 1987 г.)
- один Agusta AW109E Power (поставка 2004 г.)
- один Airbus EC135P2+ (поставка 2007г.)

Программа AW169 анонсирована на выставке Farnborough International Airshow в июле 2010 года. AW169 является частью семейства вертолетов нового поколения Leonardo, которое также включает в себя AW139 и AW189. В AW169 кроме двух пилотов могут разместиться до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации салона, или 2 носилок. Доступ в салон осуществляется через две большие сдвижные двери. AW169 разрабатывался в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей, а также предусмотрена возможность полета с одним неработающим двигателем. 15 июля 2015 года производитель получил сертификат EASA.



В ноябре 2016 года производитель сертифицировал AW169 с увеличенной массой. Прибавка составила 200 кг и теперь максимальный взлетный вес равен 4,8 тонны. Клиенты, которые уже эксплуатируют AW169 с массой 4,6 тонны, могут модернизировать свои воздушные суда. AW169 с увеличенной массой получил большую дальность полета на 160 км (сейчас дальность составляет 920 км), чем, по мнению вертолетостроителя, воспользуются оффшорные операторы. Сейчас портфель заказов на новую машину превысил отметку в 200 единиц. 70 вертолетов находятся в эксплуатации.

[\(BizavNews\)](#)

Россия и Нигер подписали контракт на поставку 12 вертолетов Ми-35

Россия и Нигер подписали контракт на поставку 12 ударных вертолетов Ми-35, заявил РИА Новости в среду в ходе форума "Россия – Африка" заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству РФ Анатолий Пунчук.

"Контракт подписан - 12 вертолетов, контракт ведётся", - сказал он, отвечая на вопрос корреспондента.

Ранее глава МИД Нигера Калла Анкурао заявил РИА Новости, что страна планирует подписать с Россией в октябре контракт на поставку вертолетов, которые необходимы ей для борьбы с террористической группировкой "Боко Харам".

[\(РИА Новости\)](#)

Россия поставит Нигеру два боевых вертолета Ми-35

Россия в ближайшее время реализует контракт на поставку в Нигер боевых вертолетов Ми-35, сообщил РИА Новости в четверг на саммите Россия-Нигер заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФС ВТС) Анатолий Пунчук.

Контракт на поставку в Нигер двух вертолетов Ми-35 был заключен в 2016 году.

"Военно-техническое сотрудничество с Нигером развивается динамично. Сейчас мы реализуем контракт на поставку в эту страну двух вертолетов Ми-35 и скоро его завершим", - сказал Пунчук.

Он также отметил, что параллельно реализуется программа по ремонту и модернизации ранее поставленных в Нигер вертолетов Ми-17.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

«Росэлектроника» представит на «Интерполитех-2019» новейшие разработки для национальной безопасности

Холдинг «Росэлектроника» представит аппаратуру связи специального назначения, решения для дистанционного контроля грузов, комплекс противодействия БПЛА в рамках объединенной



экспозиции радиоэлектронного комплекса Госкорпорации «Ростех» на выставке «Интерполитех-2019».

На стенде холдинга будет впервые показан стационарный железнодорожный инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК), не имеющий аналогов в России. Комплекс уже установлен специалистами «Росэлектроники» в Забайкальске – крупнейшем транзитном железнодорожном пункте пропуска на российско-китайской границе. Он способен осуществлять контроль содержимого железнодорожных вагонов без вскрытия контейнеров и без остановки состава при его движении со скоростью до 70 км/ч.

Рязанский радиозавод в рамках экспозиции продемонстрирует учебно-тренажерный комплекс КУТС-Е, предназначенный для подготовки специалистов связи с помощью технологии VR-реальности.

Входящий в состав «Росэлектроники» Омский НИИ приборостроения продемонстрирует радиостанцию «Яблоко-1М» для обеспечения радиосвязи с аварийно-спасательными силами ВМФ РФ, судовую SDR радиостанцию «Аметист», автоматизированную цифровую носимую радиостанцию «Тропа». Также на выставке институт представит специальную боевую разведывательную машину (СБРМ) на базе броневедомобиля «Тигр».

НПП «Алмаз» на «Интерполитех-2019» покажет автоматизированный комплекс противодействия беспилотникам «Атака – DBS», который идентифицирует дрон по принципу «свой-чужой» и в случае, если полет не санкционирован, блокирует каналы связи и навигации аппарата.

ОАО «Электросигнал» представит на стенде возимые радиостанции КВ- и УКВ-диапазонов, а также многоцелевой комплекс «Аргон», предназначенный для организации радиосвязи между группами абонентов с выходом в сети общего пользования.

«Разработки для обеспечения национальной безопасности – одно из ключевых направлений деятельности предприятий «Росэлектроники». Холдинг ведет работу по целому ряду направлений, наиболее востребованных сегодня силовыми ведомствами страны, в частности в области противодействия беспилотникам, обеспечения надежной радиосвязи в любых условиях, охраны государственных границ», - рассказали в «Росэлектронике».

Выставка «Интерполитех-2019» проходит с 22 по 25 октября в павильоне №75 на ВДНХ. Экспозиция радиоэлектронного комплекса Госкорпорации «Ростех» – зал А, стенд 1D4.

[\(Росэлектроника\)](#)

Британцы испытали грузоподъемное электрическое аэротакси

Британский стартап Vertical Aerospace провел первые летные испытания перспективного грузоподъемного электрического аэротакси Seraph. Как пишет Aerospace Manufacturing, испытания летательного аппарата состоялись 22 августа 2019 года, однако стартап объявил о них только сейчас.



Большинство электрических аэротакси, сегодня проходящих испытания в мире, рассчитаны на перевозку одного или двух пассажиров и небольших грузов. Общая масса пассажиров и грузов у таких аппаратов не превышает 200 килограммов. Например, немецкое аэротакси Volocopter 2X способно нести нагрузку массой до 160 килограммов.

Британское электрическое аэротакси Seraph рассчитано на перевозку пассажиров и грузов массой до 250 килограммов. Первые испытания уменьшенного прототипа аэротакси состоялись в сентябре прошлого года. Первый полет полноразмерного аэротакси состоялся в августе текущего года на аэродроме в Лланбедре в Уэльсе.

Перспективное британское аэротакси, способное выполнять полеты на скорости 80 километров в час, выполнило вертикальный взлет, серию полетов над взлетно-посадочной полосой и вертикальную посадку. Состоявшиеся испытания признаны успешными.

В мае текущего года европейский авиастроительный концерн Airbus провел первые летные испытания перспективного городского аэротакси CityAirbus. Первый полет аппарата состоялся в беспилотном режиме, причем CityAirbus был привязан тросами к наземным якорям.

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



Уникальный центр малой авиации создадут в Подмосковье

Центр малой авиации создадут в Ступине к 2023 году, инвестиции в проект уже составили около 700 миллионов рублей, общий объем финансирования составит 13 миллиардов рублей. Об этом сообщается на сайте областного правительства в понедельник, 21 октября.

"В Ступине появится действительно уникальный, первый такого уровня в России, современный центр малой авиации, который станет визитной карточкой Подмосковья", - рассказал заместитель председателя правительства Московской области Вадим Хромов.

По его словам, после открытия объекта будет создано около одной тысячи рабочих мест. В настоящий момент идет строительство ангара с командно-диспетчерским пунктом и брифинговыми помещениями для качественной подготовки пилотов к полетам, уточнил он.

Инвестиционное соглашение о производстве легких самолетов Victory, открытии учебного центра для пилотов было достигнуто в ходе Петербургского Международного экономического форума в начале июня 2019 года.

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

В Ленинградской области состоялась конференция по безопасности полетов авиации

В поселке Хвойный (Ленинградская обл.) на базе гарнизонного Дома офицеров соединения противовоздушной обороны Ленинградской армии ВВС и ПВО Западного военного округа состоялась конференция, посвященная вопросам безопасности полетов авиации объединения.

В рамках конференции был проведен анализ имевших место авиационных инцидентов и их причин. Кроме того, были рассмотрены вопросы обеспечения безопасности полетов при организации и выполнении задач по подготовке летного состава к действиям при отказах авиационной техники и нештатных ситуациях в воздухе и на земле, а также вопросы метеорологического и радиолокационного обеспечения полетов, организации связи.

Конференция прошла под руководством командующего Ленинградского объединения ВВС и ПВО генерал-лейтенанта Александра Дуплинского. Он акцентировал внимание командиров лётных соединений и воинских частей армии на необходимости повышения качества работы по предотвращению авиапроисшествий.

По итогам мероприятия выработан ряд рекомендаций и методических указаний, которые направят во все авиационные подразделения объединения.

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

Лизинг давит на крыло

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) ужесточает взыскание долгов с авиакомпаний. ГТЛК уже сообщила о готовности банкротить регионального перевозчика



"Комиавиатранс". По информации "Ъ", компания собиралась пойти на аналогичные меры в отношении "ИрАэро", которая не платит за переданные в лизинг SSJ 100, однако в ГТЛК наличие таких планов в ближайшее время отрицают. В "ИрАэро" жалуются на низкий налет SSJ 100, планируя погасить часть долга после получения 420 млн руб. лизинговых субсидий от Росавиации.

ГТЛК подаст иск о банкротстве авиакомпании "Комиавиатранс", сообщение размещено 22 октября на "Федресурсе". В ГТЛК рассказали "Ъ", что задолженность перевозчика по лизинговым платежам - более 100 млн руб. Решение о подаче иска принято из-за неисполнения авиакомпанией обязательств по мировому соглашению. "Авиакомпания нарушает обязательства по всем договорам и решениям суда",- подчеркнули в ГТЛК. В "Комиавиатрансе" на момент выхода номера не ответили на запрос "Ъ".

"Комиавиатранс" базируется в Сыктывкаре, у нее девять региональных самолетов (пять Embraer ERJ 145 и четыре L-410) и 32 вертолета (29 Ми-8 и три Ми-2). В лизинг у ГТЛК авиакомпания брала L-410. Перевозчик владеет семью аэропортами, в том числе в Сыктывкаре, Воркуте, Ухте, Печоре. В 2015-2017 годах перевозчик генерировал убытки, в 2017 году они составили 173,7 млн руб. при выручке 2,97 млрд руб., позднее отчетность не публиковалась.

По словам источников "Ъ", ГТЛК также планировала подавать иск о банкротстве к своему крупнейшему должнику среди авиакомпаний "ИрАэро". В начале года ГТЛК пыталась взыскать с "ИрАэро" около 711 млн руб., из которых 482 млн руб. приходилось на лизинг SSJ 100, но в июле заключила с компанией мировые соглашения. По словам одного из собеседников "Ъ", "ИрАэро" систематически нарушает сроки оплаты по ним.

"ГТЛК не подтверждает информацию об обращении в суд с заявлением о банкротстве авиакомпании "ИрАэро",- сказали "Ъ" в лизинговой компании. Там отказались раскрыть актуальную задолженность "ИрАэро". По данным "Ъ", долг "ИрАэро" может превышать 2 млрд руб. Авиакомпания эксплуатирует девять самолетов Superjet (SSJ 100), семь из которых взяты у ГТЛК.

В "ИрАэро" "Ъ" заявили, что финансовое состояние компании "далеко от банкротства", а предоставленные ГТЛК SSJ 100 занимают меньше четверти парка компании. "Мы вынуждены признать, что между "ИрАэро" и ГТЛК имеется ряд не до конца урегулированных вопросов, среди которых лизинговые платежи и исполнение их графика. Основной причиной является сложность практической коммерческой эксплуатации SSJ 100 в связи с нерешенностью проблем их постгарантийного обслуживания и своевременного обеспечения запасными частями, в результате чего постоянно "на крыле" находятся не более четырех-пяти самолетов из семи",- говорят в "ИрАэро", добавив, что "высоко ценят сложившиеся с ГТЛК отношения".

В компании добавили, что на данный момент Росавиация не компенсировала "ИрАэро" 420 млн руб. за 2019 год по постановлению правительства 1212, предусматривающему субсидирование авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за российские самолеты.

Гендиректор и совладелец "ИрАэро" Юрий Лапин в июне говорил "Интерфаксу", что проблема SSJ 100 заключается в двигателях, которые перевозчику приходилось досрочно снимать "из-за выявленных конструктивных недоработок". "По расчетам "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС), налет SSJ 100

должен составлять 202 часа в месяц. За три года эксплуатации мы даже близко к этой цифре не подошли", - утверждал он.

В ГСС заявили "Ъ", что налет российского парка SSJ 100 вырос за девять месяцев на 24,21%, и в высокий сезон у региональных авиакомпаний налет в среднем достигал 238 часов, а у отдельных самолетов - более 300 часов. "Вопрос налета также связан с организацией рейсов и организацией логистики самой авиакомпанией, в том числе с наличием средств для финансирования поддержания эксплуатации", - отметили в производителе.

Оспорить сумму или график платежей в рамках разбирательства о банкротстве авиакомпаниям не удастся, это не является предметом рассмотрения заявления о банкротстве, говорит адвокат юрфирмы "Интеллектуальный капитал" Евгений Пугачев. Адвокат "S&K Вертикаль" Иван Бабин отмечает, что, заключив мировое соглашение, стороны признали обстоятельства спора и установили размер задолженности и порядок ее погашения.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Volocopter 2X пролетел над Сингапуром

22 октября, в полдень по местному времени электрический вертолет Volocopter 2X пролетел над Сингапуром. Полет продолжался около 2 минут. За это время воздушное судно преодолело расстояние около 1,5 км.





Это был также последний этап работы над проектом, целью которого является начало коммерческих рейсов воздушных такси над городом в 2021 году. Их цена первоначально должна составлять сотни долларов и в конечном итоге быть сопоставимой со стоимостью поездки на автомобиле.

В то же время Германия представила прототип так называемого VoloPort, созданного британским разработчиком Skyports. Это первый в мире порт для электрических воздушных судов с вертикальным взлетом и посадкой, а также единственный элемент инфраструктуры, необходимый для эксплуатации воздушных такси в крупных городах.

[\(AircargoNews\)](#)

Ростуризм и ассоциация воздушного транспорта IATA подписали меморандум о взаимопонимании

Ростуризм и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) подписали меморандум о взаимопонимании и договорились о совместном развитии въездного и внутреннего туризма, сообщает пресс-служба ведомства.

"22 октября состоялось подписание меморандума о взаимопонимании между Ростуризмом и Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA). Глава ведомства Зарина Догузова и генеральный директор IATA Александр де Жуньяк договорились о сотрудничестве и осуществлении в рамках своих компетенций содействия развитию устойчивого въездного и внутреннего туризма", - говорится в сообщении.

Как отметили в Ростуризме, стороны обязались оказывать взаимную информационную поддержку, проводить совместные встречи, содействовать в организации профессионального обучения и обмена опытом для подготовки специалистов в сфере туризма, а также принимать участие в мероприятиях по продвижению национального туристского продукта, в состав которого входит перевозка воздушным транспортом.

По словам главы Ростуризма, деятельность IATA многие годы способствует улучшению сферы авиаперевозок, поэтому необходимо внедрять инновации в туризме с акцентом на воздушный транспорт. "Качественный и современный туристский продукт невозможно представить без развитого авиационного сообщения.

И речь идет не только о транспортной доступности туристских дестинаций. Мы также должны внедрять лучшие отраслевые стандарты, повышать уровень комфорта для внутренних, а также иностранных туристов", - считает Догузова.

Международная ассоциация воздушного транспорта координирует и представляет интересы авиатранспортной отрасли в таких областях как обеспечение безопасности и производство полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность и разработка международных стандартов. Членами IATA являются 82% мировых авиаперевозчиков, в число которых входят 290 авиакомпаний из 120 стран мира.

[\(Интерфакс\)](#)



Госдума разрешает иностранным летчикам испытывать самолеты в России

Госдума в первом чтении приняла законопроект, разрешающий иностранным гражданам входить в состав экипажа экспериментального самолёта или вертолёта, передает корреспондент ИА REGNUM 24 октября.

Нормами оговариваются случаи, когда такое возможно. Речь идет о подготовке иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена экипажа экспериментального воздушного судна, выполнении демонстрационного полёта экспериментального воздушного судна, а также при выполнении полёта при проведении сертификационных испытаний экспериментального воздушного судна.

При этом командиром экипажа экспериментального воздушного судна должен являться гражданин РФ, оговорено в тексте поправок в Воздушный кодекс РФ.

Испытания МС-21

В ходе обсуждения замглавы Минпромторга Олег Бочаров сообщил о том, что сейчас три воздушных судна (в частности, МС-21) совершают практически в ежедневном режиме экспериментальные полеты по согласованному с Росавиацией экспериментальному базису.

«Безусловно, для нас очень важно расширять экспертный потенциал, потому что мы понимаем, что самолет получается современный и экономически выгодный к покупке, потому что после окончания получения сертификата Росавиацией у нас предусмотрены международные полеты», — указал он.

Испытания в Жуковском

Принятие закона позволит проводить международную часть испытаний в Московской области, в Жуковском, отметил замглавы Минпромторга Олег Бочаров.

«По Сухому Суперджету мы эти международные полёты в дополнение к сертификации делали в Италии, что безусловно, на мой взгляд, неправильно и дорого.

В случае, если вы примете этот проект закона, то, соответственно, иностранные летчики-испытатели приедут, делегированные, в Российскую Федерацию и будут совершать эти экспериментальные полеты здесь у нас в Жуковском, что для нас кажется очень важным», — сказал замминистра.

Он привёл ещё один аргумент для переноса испытаний в Россию — предвзятое отношение.

«Потому что материальная база, ну и соответственно все датчики, плюс комплексная оценка того, что же коллеги поставят, как очередной ограничительный барьер для того, чтобы не пускать российскую авиационную технику к себе, а мы понимаем, что там конкуренция идет», — добавил Бочаров.

[\(REGNUM\)](#)



ФАС: цены на авиакеросин не оказывают негативного влияния на рынок

Нынешняя стоимость авиакеросина не отражается на рынке авиаперевозок, заявил заместитель главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Анатолий Голомолзин. По его словам, с начала года цены даже немного снизились.

"Если год к году, то, может быть, было какое-то изменение, но оно плюс-минус инфляция. В этом смысле цены на топливо... в это время ситуация такова, что они не оказывают негативного влияния на общую ситуацию на рынке",- сказал господин Голомолзин в кулуарах конференции "Антимонопольное регулирование России", которую организовали "Ведомости" (цитата по ТАСС).

По его словам, когда обсуждались меры поддержки авиакомпаний, рассматривалась не только ситуация с ценами на топливо, но и другие вещи, которые могут помочь улучшить ситуацию на рынке.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, в первом квартале 2019 года убытки авиакомпаний увеличились на треть по сравнению с прошлым годом и составили 45 млрд руб. На это повлиял в том числе рост цен на авиакеросин. В ассоциации считают, что убытки авиакомпаний могут привести к подорожанию билетов на 10%. ФАС назвала прогнозы о подорожании цен на билеты шантажом.

В начале октября "Известия" сообщили, что авиакомпании попросили правительство выделить им из бюджета 8-9 млрд руб. в рамках демпфера для сдерживания цен на авиабилеты. Они также попросили о единовременной выплате в 23 млрд руб. Президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун подтвердил "Ъ FM" сообщения о просьбе, но отказался раскрывать подробности.

[\(Комменсантъ\)](#)

Минтранс предложил распределение "авиакеросиновой" субсидии, выгодное "Ютэйр"

Минтранс РФ подготовил проект распоряжения правительства о выделении авиакомпаниям из резервного фонда 23 млрд рублей на компенсацию роста цен на авиакеросин в 2018 году, причем предложенная формула распределения средств будет выгодна "Ютэйр" и S7, сообщили "Ведомости" со ссылкой на двух федеральных чиновников.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, топливо в прошлом году подорожало на 25%. В экономическом обосновании проекта распоряжения говорится, что суммарный убыток авиаперевозчиков в 2018 году составил 53,9 млрд руб., а их доприходы из-за роста цен на керосин - 58 млрд руб.

Как сообщает издание, компенсации причитаются 34 авиакомпаниям, на которые пришлось 99,5% всех перевезенных пассажиров. Минтранс предлагает распределить выделяемые средства пропорционально деньгам, потраченным в прошлом году на топливо для перевозки пассажиров на внутренних линиях, говорят собеседники "Ведомостей". Такой способ распределения выгоден



"ЮТэйр" , у которой самая большая доля внутренних перевозок среди крупнейших авиакомпаний, чуть ниже она у S7.

Невыгодна эта формула группе "Аэрофлот", "Уральским авиалиниям" и Nordwind, у которых доля международных перевозок составляет от половины и больше. Чартерные компании Azur Air, Royal Flight и iFly в соответствии с этой формулой вообще не получают компенсаций, поскольку летают только за границу.

По словам близкого к Минтрансу источника, в ведомстве понимают, что эта формула выгодна "ЮТэйр", но причина выбора такой системы распределения не связана с авиакомпанией. В министерстве уверены, что нужно поддерживать именно перевозки по стране, тем более что международные рейсы более рентабельны.

Минтранс предлагает производить выплаты через Росавиацию и дать авиакомпаниям время до 1 декабря на представление данных.

Проект распоряжения правительства направлен на согласование ведомств, подтвердил изданию представитель Минтранса.

[\(Интерфакс\)](#)

«Технодинамика» инвестирует в модернизацию производства

В рамках технического перевооружения МПО им. И.Румянцева (входит в холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех) приобрело 16 токарных, фрезерных и механообрабатывающих станков с программным управлением на сумму более 200 млн рублей. Современное оборудование даст возможность освоения новых изделий и снижения показателей трудоемкости.

Все станки были приобретены за счет собственных средств предприятия в рамках программы технического перевооружения.

На разных участках производства новое оборудование заменит устаревшие универсальные станки, исключит отдельные операции по ручной доводке и притирки, даст возможность заниматься освоением новых изделий и развивать опытное производство, изготавливать высокоточный мерительный инструмент и сложные детали оснастки.

«Мы планомерно продолжаем работу по модернизации производства, ежегодно обновляя станочный парк наших предприятий. Приобретение нового оборудования дает возможность списывать старые малопроизводительные станки. К примеру, один новый обрабатывающий центр позволяет выполнять целый комплекс токарных, фрезерных, сверлильных и других универсальных операций — это в 2-3 раза снижает показатели трудоемкости.

Постоянное совершенствование технологических процессов производства обеспечивает повышение технико-экономических показателей предприятий холдинга», - отметил генеральный директор



холдинга «Технодинамика», куратор Ульяновского и Пензенского региональных отделений Союза машиностроителей России, член бюро Лиги содействия оборонным предприятиям Игорь Насенков.

[\(Технодинамика\)](#)

Эксперт рассказал о нехватке в России учебных самолетов

Учебных самолетов для обучения пилотов-любителей не хватает в России, рассказал РИА Новости президент Федерации самолетного спорта Москвы, основатель пилотажной группы "Первый полет" Роман Овчинников.

"Такая проблема есть. Наша промышленность уже не изготавливает самолеты для массового обучения пилотов. В СССР был большой заказ на Як-18Т и Як-52 для ДОСААФ, сейчас такого нет. Тот завод, который выпускал Як-52, находится в Румынии, он функционирует, но его продукция не приобретает нашим государством", - сказал Овчинников.

Он отметил, что сейчас пилоты-любители и частные пилоты в основном летают на массовых самолетах американского производства, таких как Cessna-152 и Cessna-172.

"Есть очень много типов учебных самолетов. Я обучался на Як-18Т, затем перешел на Як-52. Обучение на этих самолетах весьма затратно - они расходуют много топлива. Есть самолеты, которые не так затратны по топливу, например, американские Cessna-152 и Cessna-172. У них не такой мощный двигатель, они не позволяют научиться высшему пилотажу, но позволяют обучиться самолетовождению", - заявил собеседник агентства.

"Первый полет" - единственная в России профессиональная пилотажная группа на поршневых самолетах Як-52 и Як-54. В настоящее время группа выполняет полеты в составе шести желто-красных самолетов. Пилотажная группа выступает как в России, так и за рубежом.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости беспилотной авиации

Менее 5% беспилотников в России поставлены на учет

Все находящиеся в России и осуществляющие полеты дроны должны быть зарегистрированы до 27 октября. Однако поставлено на учет менее 5% беспилотников, которые могут быть на руках у россиян.

Как следует из статистики Росавиации, ведомство получило 3197 заявок на регистрацию дронов. Официально зарегистрированы уже 1562 машины, еще 31 заявка была отклонена.

При этом, по оценке ассоциации "Аэронет" (объединяет пользователей и разработчиков беспилотных авиационных систем), всего в России в может быть около 52 тыс. дронов, пишет РБК.

Правила регистрации беспилотных воздушных судов вступили в силу с 27 сентября. Теперь каждый, кто покупает дрон, должен зарегистрировать его в Росавиации.



На это отводится до десяти дней после приобретения или ввоза техники в страну. На регистрацию уже находящихся в России беспилотников отводится 30 дней.

Пока что ведомство принимает заявки только в виде почтовых отправлений. Однако с марта 2020 года заявку поставить дрон на учет можно будет через специальный портал учета беспилотных воздушных судов.

Автоматизированный комплекс противодействия гражданским беспилотникам "Атака - DBS" ранее успешно испытали на территории международного аэропорта имени Екатерины II в Краснодаре.

[\(Известия\)](#)