



Анонсы главных новостей:

- Авиамедицинские бригады из 8 регионов России провели тренинг в Хелипарке Подушкино
- Ассоциация Вертолетной Индустрии создает новый комитет заказчиков вертолетных услуг
- Аэротакси, UTM и 1090ES
- В Тульской области прошли учения экстренных служб с участием санитарной авиации
- Вертолетный оператор Uzbekistan Helicopters получил сертификат эксплуатанта
- Военные прокуроры начали проверку на авиаремонтном заводе в Приморье, где работников перевели на двухдневку
- Как «Мотор Сич» стал арендой большого геоэкономического передела
- Медведев призвал ускорить строительство площадок для санавиации в регионах
- Ми-38 выходит на международный рынок
- Офшорный сегмент восстанавливается
- По всей строгости стандарта: как авиастроение защитят от контрафакта
- Прототип беспилотника VSR700 выполнил свой первый полет
- Росавиация и Ведомство гражданской авиации Мексики (AFAC) провели консультации по вопросам летной годности
- Российский вертолет VRT500 проектируется в облаке «ИТ-ГРАД»
- Санавиация помогла спасти более 18 тыс. человек с начала года
- Суд обязал МЧС выплатить более 466 млн рублей таганрогскому авиазаводу
- США пытаются вытеснить Ми-35М из бангладешских закупок
- Тверская область получит новый вертолет санавиации
- Турция успешно протестировала военные вертолеты АТАК FAZ-2
- Шаг вперед: нефтегазовая и вертолетная индустрия развивают сотрудничество под эгидой АВИ
- Якутия рискует остаться без санавиации
- Utair получил чистую прибыль за 9 месяцев работы
- Volocopter представила грузовой дрон

XII Вертолетный форум

В первый день работы XII Вертолетного форума обозначены самые важные отраслевые вопросы

7 ноября 2019 года начал работу XII Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии, который является ключевым деловым отраслевым мероприятием. В этом году тема форума – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». В первый день мероприятия, которое проводится в Тюмени, состоялись две секции: «Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов» и «Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами». Каждая из секций обозначила ключевые отраслевые вопросы и пути к их решению.

С момента своего основания Ассоциация Вертолетной Индустрии уделяет самое пристальное внимание проблематике модернизации вертолетной техники и соответствующей инфраструктуре. На



секции «Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов» подвели промежуточные итоги консолидированной работы профессионального сообщества по этому вопросу и представили проекты модернизации вертолетов. Модератором секции выступил Олег Худоленко – заместитель генерального директора НПК «ПАНХ», руководитель технического комитета АВИ.

Согласно имеющимся данным, сегодня возрастные модели вертолетов российского производства занимают 61% всего парка техники. При этом на долю современных отечественных моделей приходится 24%, а иностранная техника занимает 15%. Львиная доля возрастной категории – ранние модели Ми-8/17, которые, благодаря заложенным конструкторским решениям, могут оставаться конкурентоспособными при своевременной модернизации, которая позволит повысить эксплуатационные показатели, привести их в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями и стандартами качества. Однако модернизация – это сложный процесс, который в сложившихся условиях сталкивается с рядом препятствий. А именно:

- Отсутствие ясных ориентиров развития гражданской вертолетной отрасли;
- Отсутствие реального органа координации и согласования развития отрасли и интересов участников рынка вертолетных услуг;
- Сложную и размытую систему решения вопросов продления ресурсов и модернизации;
- Превалирование краткосрочных и локальных финансовых интересов над стратегической и целевой составляющей.

В настоящее время в вопросах модернизации вертолетов российского производства произошел значительный позитивный сдвиг, который можно назвать настоящим прорывом за 6 лет, которые Ассоциация посвятила данной проблематике: впервые в современной российской истории возможность проведения модернизации вертолетов открылась для независимых компаний, а холдинг «Вертолеты России» разработал и представил открытые стандарты, которыми авиаремонтные предприятия могут руководствоваться для самостоятельного проведения внесений изменений в типовую конструкцию воздушных судов. Благодаря этому шагу, парк возрастных вертолетов отечественного производства может быть модернизирован согласно с потребностям компаний-операторов и запросам заказчиков, обеспечивая соответствие современным стандартам и умеренную стоимость летного часа.

В рамках секции также была затронута тема оперативной модернизации вертолетной техники, которая позволяет в короткие сроки расширять возможности вертолетов за счет локальных доработок. Такая модернизация дает возможность плавно повышать летно-технические, технико-экономические и потребительские характеристики вертолетов, минимизируя общие и единовременные затраты эксплуатантов на модернизацию. Внедрение оперативной модернизации и быстрое согласование доработок положительно скажется на всем вертолетном бизнесе.

Что касается более кардинальных доработок в конструкции вертолетов, то на секции была представлена программа модернизации машин типа Ми-8/17 путем замены силовой установки с ТВЗ-117 на ВК-2500. Рассмотрены основные конструктивные отличия нового двигателя, опыт эксплуатации, присущая эффективность и надежность.



Также на XII Вертолетном форуме представлен совместный центр среднего ремонта двигателей «ОДК-Климов» и «ЮТэйр-Инжиниринг», который создан и успешно работает в Тюмени на территории аэропорта Плеханово с 2018 года. Центр обеспечивает ремонт двигателей семейства ТВ3-117 и ВК-2500.

Отдельно на секции рассмотрели модернизацию вертолета «Ансат». С 2022 года на рынок должна выйти модель вертолета «Ансат-М» которая, помимо прочего, отличается увеличенной до 640 км максимальной дальностью полета при максимальной взлетной массе. Это достигается установкой дополнительного топливного бака объемом 192 литра. Следующий этап модернизации – так называемый «Ансат-NG», который получит новую, более мощную силовую установку в 800 л.с., увеличенные проемы дверей, задних створки в конструкции фюзеляжа и другие изменения.

Было озвучено предложение задействовать профессионалов из Ассоциации Вертолетной Индустрии в формировании новых нормативно-правовых документов, что позволит избежать коллизий и недостаточно проработанных трактовок, которые, к сожалению, допускаются в современных документах, таких как ФАП-21.

Секция форума «Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами» сфокусировалась на критической для российской вертолетной индустрии проблеме нехватки летно-технического состава. В настоящее время по возрасту и состоянию здоровья с работы уходит куда более значительное количество летчиков, чем им на смену приходит выпускников. Модератором этой секции стал генеральный директор «ЧКалАвиа», руководитель летного комитета Ассоциации Вертолетной Индустрии Александр Чурочкин.

Сегодня более 2/3 летного состава в России представлена возрастной категорией старше 50 лет, при этом их процентная доля ежегодно растет. Такая ситуация сложилась потому, что сегодня в России функционирует только одно учебное заведение, которое готовит летно-технический состав для гражданской вертолетной авиации – Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени Ляпидевского, который сам сталкивается со значительными сложностями в работе.

При оптимальной цифре в 100 выпускников, колледж выпускает лишь несколько более половины, а курсанты вынуждены ожидать получения своей летной практики и диплома годами – из среднегодовой численности курсантов в 1000 человек, 450 из них имеют задержку выпуска.

Первая причина такой ситуации – нехватка техники для прохождения практики. В настоящее время Омский летно-технический колледж гражданской авиации располагает парком из 7 вертолетов Ми-8Т (3 используются и 4 ожидают ремонта), 1 недавно отремонтированный Ми-171, 3 летных Bell 407GXP, а также 2 Airbus Helicopters AS350 B2 – оба ожидают ремонта, который может быть осуществлен только за границей и будет выполнен не раньше марта следующего года.

Росавиация выделила значительные финансовые средства на ремонт вертолетов, который будет планомерно осуществляться, но текущий парк используемых вертолетов все равно не отвечает современным потребностям. По оценкам специалистов, стоимость полного перевода Омского



колледжа на вертолеты Ми-8АМТ/МТВ и «Ансат» составит порядка 19 млрд. руб. и позволит выпускать порядка 140 курсантов в год. Однако, выделение подобных средств в ближайшей перспективе кажется нереалистичным.

Вторая проблема – нехватка обучающего персонала. Штат летно-инструкторского состава укомплектован лишь на 35%, а инженерно-технического состава – на 76%. Причиной тому – неконкурентная, по сравнению с авиакомпаниями, заработная плата и значительная (90 км) удаленность учебной базы в Калачинске от Омска. Из-за этого персоналу приходится работать практически вахтовым методом, что также приводит к текучке кадров.

Значительную поддержку работе Омского летно-технического колледжа гражданской авиации оказывают компании «ЮТэйр-Вертолетные услуги», «Ямал» и «СКОЛ». Так, с 2018 года «ЮТэйр-Вертолетные услуги» направляет на работу в Омское училище своих инструкторов. С курсантами заключает договора о последующем трудоустройстве и выплачивает ежемесячные стипендии. Из выпуска 2019 года гарантировано трудоустройство 30 выпускников. В целом, за последние годы удалось незначительно повысить число выпускников, при этом трудоустраиваются 100% из них. Однако ситуация остается критической.

В рамках секции были рассмотрены возможные пути решения кадрового голода в отрасли. Так, восполнить нехватку летно-инструкторского состава может частно-государственное партнерство с задействованием кадров из вертолетных авиакомпаний. Несмотря на то, что подобный шаг ударит по выручке коммерческих предприятий, в долгосрочной перспективе потери могут быть компенсированы притоком новых кадров.

Обсуждался вопрос требований ICAO, согласно которым первичное обучение проходит на однодвигательном вертолете. В настоящее время в России нет однодвигательного вертолета отечественного производства – соосный VRT-500 ориентировочно появится на рынке в 2024 году, а зарубежные сложны в обслуживании и ремонте. Отмечена возможность использования ремоторизированных Ми-2 с заменой силовой установки на АИ-450. В ходе дискуссии обратили внимание на тот факт, что однодвигательные и двухдвигательные вертолеты не имеют таких кардинальных различий в технике пилотирования, как самолеты, и обучение на двухдвигательных вертолетах может быть даже перспективнее. Так или иначе, являясь членом ICAO, Россия обязана соблюдать установленные нормы.

В работе секции была представлена структура авиационных учебных центров холдинга «Вертолеты России». Высказывалось мнение, что холдинг мог бы заняться подготовкой летно-технического состава гражданской авиации, но АУЦ холдинга относятся к экспериментальной авиации, и такая тема встречает значительные сложности даже на уровне теоретического рассмотрения.

Также предложена упрощенная процедура переучивания пилотов самолетов Ан-2 на вертолет Ми-8/17, возможность первичного использования более экономичных и ремонтпригодных вертолетов Robinson R44, возможность прохождения обучения на базах авиакомпаний со сдачей курсантами экзаменов в Омском летно-техническом колледже гражданской авиации. Так или иначе, все эти



предложения наталкиваются на необходимость доработки нормативно-правовой базы, которая не позволяет реализовать предложенные варианты на данном этапе.

Работа секции «Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами» послужила консолидирующим фактором для всех, кому не безразлична судьба отечественной вертолетной отрасли, и Ассоциация Вертолетной Индустрии продолжит кропотливую и вдумчивую работу по вопросу критического положения дел в области кадрового обеспечения. Безусловно, эта тема найдет свое отражение в следующих мероприятиях Ассоциации.

XII Вертолетный форум продолжит работу в Тюмени 8 ноября пленарным заседанием, первая часть которого будет посвящена титульной теме – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Вторая часть пленарного заседания пройдет по теме «Инвестиции в вертолетную индустрию».

По итогам Форума на сайте Ассоциации Вертолетной Индустрии (www.helicopter.ru) в открытом доступе будут опубликованы итоговые материалы, включая итоговую статью, фото- и видеоматериалы, а также презентации докладчиков.

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

[\(АВИ\)](#)

"Вертолеты России" принимают участие в XII Вертолетном форуме

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) принимает участие в XII Вертолетном форуме, который проходит 7-8 ноября 2019 года в Тюмени. Тема форума этого года – "Деятельность компании-оператора как "зеркало" вертолетной индустрии".

Форум ежегодно организует Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ). На мероприятии производители и эксплуатанты вертолетной техники обсуждают пути развития авиационной отрасли, различные вопросы, связанные с эксплуатацией воздушных судов в России, их обслуживанием и обеспечением вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами.

"Холдинг "Вертолеты России" активно развивает гражданское направление вертолетостроения. Традиционно мы остаемся лидерами в поставках тяжелых и сверхтяжелых машин. В 2018 году доля "Вертолетов России" в общемировом объеме продаж тяжелых вертолетов составила 95% благодаря машинам типа Ми-8/17 и Ка-32, а Ми-26Т вообще не имеет аналогов. В сегменте легких двухдвигательных машин за три года продаж вертолета Ансат нам удалось занять почти 10% рынка. Для расширения присутствия и закрепления лидерских позиций мы выводим на рынок средний многоцелевой Ка-62 и тяжелый Ми-38. Основным для нас был и остается российский рынок. Успешное внедрение в производство новых типов техники немыслимо без конструктивного диалога с эксплуатантами, понимания их нужд и задач. Рассчитываем на плодотворную совместную работу со



всеми представителями отрасли в ходе форума", - отметил и.о. заместителя генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам гражданской вертолетной техники Юрий Мацегор.

Секционные заседания Форума проходят 7 ноября. Они разделены на тематические блоки, касающиеся послепродажного обслуживания вертолетов гражданского назначения, взаимодействия предприятий холдинга с разработчиками модификаций авиационной техники и других тем.

Специалисты холдинга расскажут участникам форума о структуре, компетенциях и преимуществах системы послепродажного обслуживания вертолетов и работе авиационных учебных центров. Кроме того, участники форума узнают о модернизации легкого многоцелевого вертолета Ансат и развитии этого проекта, а также о текущем статусе программ гражданских многоцелевых вертолетов Ми-171А2 и Ми-38.

На 8 ноября намечено пленарное заседание форума, в котором примет участие первый заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" Сергей Фомин. Он расскажет участникам дискуссии о возможностях обновления вертолетного парка авиакомпаний с учетом действующих и перспективных мер государственной поддержки.

[\(Вертолеты России\)](#)

В Тюмени успешно завершился XII Вертолетный форум

8 ноября 2019 года в г. Тюмень прошел второй, заключительный день работы XII Вертолетного форума Ассоциации Вертолетной Индустрии. Это знаковое для отрасли событие собрало свыше 300 участников, которые уделили внимание наиболее важным отраслевым вопросам. Во второй день мероприятие проходило в «Тюменском Технопарке» и включило в себя пленарное заседание по теме «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии» и дискуссию «Инвестиции в вертолетную индустрию».

Посвященное титульной теме форума, пленарное заседание собрало представительный круг докладчиков. На нем выступили: заместитель губернатора Тюменской области Сергей Шустов, первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин, председатель Правления Ассоциации Вертолетной Индустрии Михаил Казачков, региональный директор «Авиакомпания «ЮТэйр» Николай Гаврилов, начальник управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации Валерий Кудинов и другие. Модератор – генеральный директор «Авиакомпания ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

В рамках пленарного заседания было отмечено, во многом, кризисное положение дел в сфере вертолетной индустрии. Причиной тому стали три системных фактора: падение цен на нефть и снижение заказов на вертолеты и услуги со стороны комплекса ТЭК – главного заказчика отрасли; прекращение выполнения коалиционных авиаработ на вертолетах в Ираке и Афганистане, результатом чего стало высвобождение значительного числа вертолетной техники; а также снижение бюджетов гуманитарных миссий ООН, в следствие чего на рынок также вернулось значимое число коммерческих вертолетов. На мероприятии было отмечено, что только слаженная и системная работа



профессионального сообщества способна минимизировать негативные последствия для российского вертолетного бизнеса.

На форуме также говорилось, что вместе с обновлением парка вертолетов рост цены летного часа неизбежен. Сегодня перед профессиональным сообществом стоит задача снижения отрицательного влияния этого фактора на бизнес. Кроме того, на пленарном заседании были рассмотрены правовые аспекты взаимоотношений заказчиков и авиакомпаний, вновь было обращено внимание к вопросам кадрового обеспечения и модернизации вертолетной техники – эти две темы были предметно изучены на тематических секциях в первый день форума, 7 ноября.

Программу дня продолжила дискуссия «Инвестиции в вертолетную индустрию», модератором которой выступила Наталья Трофимова – первый заместитель генерального директора «РВС-ХОЛДИНГ». В дискуссии приняли участие заместитель генерального директора ГТЛК по авиации Антон Королев, главный эксперт факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Федор Борисов, президент, председатель Правления Национальной Ассоциации нефтегазового сервиса Виктор Хайков, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» и руководитель комитета «Заказчики» АВИ Вячеслав Карцев, а также генеральный директор НПК «ПАНХ» Андрей Козловский.

В ходе дискуссии рассмотрен ряд важных вопросов, связанных с инвестициями – лизинг вертолетной техники, взаимоотношения индустрии с нефтегазовой отраслью, финансовые аспекты деятельности компаний-операторов вертолетной техники и экономические перспективы индустрии в целом.

Акцент был сделан на необходимости включения вертолетов в постановление Правительства России №1212 «О правилах предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям», подчеркнута важность снижения цены летного часа и положительное влияние отмены НДС на вертолетную технику. Для стабилизационного эффекта отмечена важность снижения налоговой нагрузки на индустрию (транспортный налог и налог на имущество), а в качестве итога – выдвинуто предложение формирования стратегии развития российского вертолетостроения консолидированными силами специалистов АВИ.

Организованный с 7 по 8 ноября, XII Вертолетный форум стал важной страницей в истории отечественной вертолетной индустрии и привлек внимание профессиональной аудитории к острым отраслевым темам. Активная работа участников форума в значительной степени помогает улучшать климат в российской вертолетной индустрии и способствует ее позитивному развитию.

В ближайшее время на сайте Ассоциации Вертолетной Индустрии (www.helicopter.ru) в открытом доступе будут опубликованы материалы о работе форума, включая итоговую статью, фото- и видеоматериалы, а также презентации докладчиков.

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

(АВИ)



Вертолетный форум собрал в Тюмени порядка трехсот специалистов со всей страны (видео)

Будущее вертолётной отрасли России решается в Тюмени. В областной столице открылся 12 вертолётный форум. В нём участвуют больше трёхсот человек со всей страны. Главные проблемы индустрии - это износ авиапарка и нехватка квалифицированных кадров.

Это действующие вертолёты, но они налетали 2000 часов - значит, пора на капитальный ремонт. Воздушные суда полностью разбирают, ремонтируют все агрегаты и системы, собирают и красят вновь. Возможности этого комплекса позволяют и модернизировать действующие типы. В стране эксплуатируют больше тысячи различных вертолётов, их средний возраст - 23 года. Эксперты форума считают, что парк вполне можно омолодить, если своевременно его модернизировать.

Но будущее вертолётной отрасли омрачает нехватка кадров. Пилотов вертолётов для гражданской авиации готовят только в Омском лётно-техническом колледже, а там катастрофически не хватает учебной техники и преподавателей.

Для выпуска из колледжа курсант должен налетать 140 часов на средних и лёгких вертолётах. Судов не хватает, поэтому почти 200 выпускников не могут пройти эту практику. Росавиация выделила деньги на ремонт шести машин. Но подготовка документов и сами работы займут несколько месяцев. А тренироваться курсантам нужно уже сейчас.

Компании-операторы предлагают и такой вариант: развивать государственно-частное партнерство. То есть открывать лётные школы, выпускники которых будут иметь право на перевозку пассажиров и грузов. Всё это пока только варианты решения проблем. Что ждёт вертолётную отрасль, покажет время. И те выводы, которые сделают участники форума. Их направят в адрес правительства страны. ([ГТРК Тюмень](#))

Единственный в РФ колледж по подготовке вертолетчиков сократил выпуск пилотов почти на 40%

Омский лётно-технический колледж гражданской авиации им. А.В. Ляпидевского, единственное учебное заведение в России, которое подготавливает пилотов вертолетов, из-за нехватки педагогических кадров и проблем с техническим состоянием учебной техники сократил в последние три года выпуск пилотов почти на 40% - с 80 до 50 курсантов. Об этом рассказал в пятницу ТАСС в кулуарах вертолетного форума в Тюмени директор колледжа Александр Строганов.

"По полетным специальностям у нас задержки с выпуском, тем не менее мы порядка 50-52 человек ежегодно выпускаем - и в прошлом году, и в позапрошлом, и в этом уже выпустили 49. Конечно, это меньше, чем требуется отрасли, но мы работаем <...> Ранее мы выпускали порядка 80 курсантов в год", - сказал Строганов.

По его словам, сокращение выпуска связано с нехваткой специалистов, которые готовят курсантов именно по лётной специальности, и с состоянием учебных вертолетов. "По техническим специальностям - прибористам, радистам, механикам - у нас выпуски своевременные", - подчеркнул директор колледжа.



Он отметил, что кардинально решить проблему можно только увеличением финансирования. "Надо увеличивать зарплаты этой категории работников, выделять дополнительные средства на поддержание летной годности воздушных судов и их ремонт, на приобретение новых вертолетов, потому что у нас их недостаточно", - сказал Строганов.

Воздушный парк колледжа насчитывает пять вертолетов "Еврокоптер", из которых исправны три, семь вертолетов Ми-8, из которых в рабочем состоянии три машины, и один вертолет Ми-171. "На их ремонт требуются значительные средства, которые не так просто изыскать и Росавиации, и Минтрансу", - считает представитель колледжа. Для выпуска курсанты должны пройти практику не менее 90 часов на двух типах вертолетов.

Строганов добавил, что Росавиация в октябре выделила необходимые средства на ремонт воздушных судов. "Но это длительный процесс... нужно подготовить конкурсную документацию, выставиться на торги <...> Сам ремонт будет порядка 90 дней. Если ничто не помешает, к марту вертолеты будут исправны", - подытожил директор колледжа.

О колледже

Омский летно-технический колледж гражданской авиации, филиал Ульяновского института гражданской авиации им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева готовит специалистов по четырем авиационным специальностям - пилоты, авиационные механики, специалисты авиационного и радиоэлектронного оборудования. Единственное в России учебное заведение, которое осуществляет подготовку пилотов и бортмехаников вертолета Ми-8. С момента создания учебного заведения в 1940 году колледж подготовил более 30 тыс. авиационных специалистов, многие из которых принимали участие в боевых действиях в Великую Отечественную войну.

[\(ТАСС\)](#)

Второй Ми-171А2 поступит в "ЮТэйр" до конца года

Авиакомпания "ЮТэйр — Вертолетные услуги" ("ЮТ-ВУ") должна получить второй вертолет Ми-171А2 до конца 2019 г., следует из презентации холдинга "Вертолеты России", представленной в рамках XII Вертолетного форума (организатор — Ассоциация вертолетной индустрии).

Крупнейший российский вертолетный оператор (входит в группу "ЮТэйр") — стартовый заказчик новейшего российского многоцелевого вертолета среднего класса. "ЮТ-ВУ" приступила к коммерческой эксплуатации Ми-171А2 (серийный номер 102) в феврале 2019 г. Авиакомпания должна получить две машины этого типа.

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

Для Ми-171А2 создадут авиационный тренажер

Для новейшего российского многоцелевого вертолета среднего класса Ми-171А2 разрабатывается авиационный тренажер.



Планируется, что он появится в II квартале 2020 г., следует из презентации холдинга "Вертолеты России", представленной в рамках XII Вертолетного форума, организованного Ассоциацией вертолетной индустрии.

Разработка тренажера выполняется по договору от 2013 г. между производителем ВС — Улан-Удэнским авиазаводом (входит в "Вертолеты России") и ЦНТУ "Динамика".

Это будет закрытый авиатренажер типа III по классификации ICAO 9625, на неподвижном основании.
(ATO.Ru)

Поставки модернизированных вертолетов "Ансат-М" стартуют в 2022 году

Холдинг "Вертолеты России" планирует начать поставки модернизированного легкого вертолета "Ансат-М" с 2022 г. Об этом сообщил главный конструктор ОКБ Казанского вертолетного завода Алексей Гарипов в рамках XII Вертолетного форума (проводится Ассоциацией вертолетной индустрии) в Тюмени.

Согласно его презентации, у новой версии ВС объем топливной системы будет увеличен на 21%, что позволит нарастить максимальную дальность полета машины на 135 км, до 640 км.

Масса полезной нагрузки вертолета (коммерческая + топливо) увеличится на 59 кг, до 1148 кг.
(ATO.Ru)

"Вертолеты России" и ВЭБ.РФ предложили Ка-62 в "Пластун-Авиа"

Перспективный многоцелевой вертолет Ка-62 выйдет на рынок на рубеже 2020–2021 гг., сообщил в рамках XII Вертолетного форума (проводится Ассоциацией вертолетной индустрии) в Тюмени первый замгендиректора холдинга Вертолеты России Сергей Фомин. По его словам, сейчас в производстве находится шесть таких машин.

Первым получателем Ка-62 планирует стать Приморский край (производство ВС организовано на авиазаводе "Прогресс" в Арсеньеве). Местные власти рассматривали возможность размещения заказа на два таких ВС. Как сказал Сергей Фомин АТО.ru, переговоры по поставкам Ка-62 в Приморье продолжаются.

(ATO.Ru)

Спрос на новый российский вертолет оказался слабым из-за малой дальности полета

В 2022 г. холдинг «Вертолеты России» начнет поставки легкого вертолета «Ансат-М», рассказал главный конструктор Казанского вертолетного завода (входит в холдинг) Алексей Гарипов на вертолетном форуме в Тюмени.



Масса пустого вертолета в модернизированной версии снизится с 2434 до 2375 кг, масса полезной нагрузки (топливо плюс груз), наоборот, вырастет с 1089 до 1148 кг. Но главное – дальность полета возрастет с 505 до 640 км, так как у «Ансат-М» объем топливной системы вырастет на 21%, говорится в презентации Гарипова. «Ансат-М» будет комплектоваться по-прежнему двигателями канадской Pratt & Whitney.

Двухдвигательный «Ансат» – новейший из поставляемых на рынок российских гражданских вертолетов, разработан конструкторским бюро Казанского вертолетного завода, это же предприятие его и выпускает. Вертолет поставляется гражданским заказчикам с 2015 г., к концу 2019 г. будет поставлено около 30 машин. С 2009 г. 50 штук в учебной версии «Ансат-У» закупило Минобороны.

Основные замечания коммерческих эксплуатантов касались дальности полета, рассказал Гарипов.

[\(Ведомости\)](#)

Проблемы российской вертолетной отрасли обсудили на форуме в Тюмени

Второй день в Тюмени проходит «XII Вертолетный форум», он завершится сегодня, 8 ноября. Темой мероприятия стала «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии».

Темой первого дня форума стали модернизация парка вертолетов, и как следствие повышение эффективности операторов индустрии, а также была затронута тема кадров, занятых в этой сфере.

Проблемы, которые были подняты на обсуждении, заключаются в том, что в настоящее время в стране тяжелые времена в плане кадров. Из профессии уходит больше пилотов, чем приходит. Кроме того, средний возраст летчиков составляет 50 лет и старше. Молодежь не идет в эту сферу.

Еще одна проблема заключается в том, что большая часть вертолетов в России (61%) - возрастные. Иностранная техника имеет в этом долю в 15%, отечественная - 24%.

Своевременная модернизация вертолетов может решить эту проблему, однако специалистам до сих пор не ясны ориентиры развития гражданской вертолетной отрасли в России.

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

В Тюмени проходит всероссийский вертолётный форум

На XII Вертолетный форум, который проходит в Тюмени 7-8 ноября, собрались более 300 представителей отрасли. Тема форума 2019 года – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Главная цель форума: аналитика состояния отрасли, обсуждение проблем износа имеющегося авиапарка у компаний-операторов, подготовка квалифицированных кадров.

Как отметили ИА «Уральский меридиан» в Ассоциации вертолетной индустрии, сегодня компании-операторы владеют большим парком вертолетов отечественного производства, который уже почти полностью выработал свой ресурс. Чтобы соответствовать требованиям и оставаться на рынке, вертолетный парк российских операторов нуждается в модернизации. После проведения работ по



модернизации, российские вертолёты могут оставаться конкурентоспособными на современном рынке.

Во второй день форума 8 ноября откроется выставочная экспозиция, где представят образцы технологий и продукции компаний вертолетной отрасли.

[\(Уральский меридиан\)](#)

Тюмень принимает "Вертолетный форум"

Вертолетная отрасль хочет развиваться, у нее есть перспективы и подходящие технологии. Теперь дело за подготовкой кадров, обновлением парка вертолетов и развитием гражданской вертолетной авиации.

В Тюмени проходит «XII Вертолетный форум», он собрал более 300 представителей отрасли со всей страны. Темой мероприятия стала «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Сегодня в Тюменском технопарке в течение дня Ассоциация вертолетной индустрии обсуждает насущные проблемы отрасли и пути их решения.

Тюмень стала центром крупного форума не случайно: около 10 процентов всех вертолетных перевозок в стране приходится на юг Тюменской области, 13 и 7 - на Югру и Ямал.

Участников форума приветствовал заместитель губернатора Тюменской области Сергей Шустов. Он отметил, что благодаря вертолетам Тюменская область получила свое второе рождение во время открытия нефтяных и газовых месторождений. По его словам, вертолеты из нашего региона летают на четыре континента, а вертолетный парк - один из самых больших в стране. Вертолеты стоят на страже лесов, здоровья людей, задействованы в других направлениях, в том числе и в нефтегазовом секторе. Из четырех крупных вертолетных операторов в нашем регионе базируется наиболее успешный - авиакомпания "ЮТэйр".

Сегодня вся индустрия стоит перед серьезными вызовами. Об этом рассказал гендиректор "ЮТэйра" Андрей Мартиросов. Из четырех мировых вертолетных компаний все находятся в процессе защиты от кредиторов, и только "ЮТэйр" в последние годы получает прибыль. По вертолетной индустрии было нанесено три удара: падение цен на нефть, прекращение операций в Ираке и Афганистане, серьезное понижение бюджетов миротворческих операций ООН.

Флагманом вертолетостроения в России является компания "Вертолеты России". Первый заместитель генерального директора компании Сергей Фомин сказал, что стратегия компании - продвижение техники на различные рынки, увеличение количества выпускаемых вертолетов, а также удешевление вертолеточаса. Перед "Вертолетами России" стоит задача, чтобы 60 процентов выпускаемых машин были гражданскими. Между тем, пассажирские перевозки вертолетами составляют всего 6 процентов от общего количества налетанных часов.

"Вертолеты России" готовы делать машины для аграриев, учебные вертолеты и включаться в любые проекты, которые могут быть успешными.



Помимо пленарного заседания общение специалистов отрасли проходит в рамках экспозиции, где представлены образцы технологий и продукции компаний этой индустрии. Например, мобильный комплект светопосадочных сигнальных огней для вертолетов. Сигнальные огни востребованы в санавиации при посадке в отдаленных районах, где нет специально оборудованных площадок. Компания "Медар" поставила такие комплекты на 24 площадки в Свердловской области и планирует сотрудничать с Тюменской областью. "В Свердловской области с помощью таких огней мы подвели дорогу прямо к дверям больницы", - отметил главврач медцентра Рафис Ахметьянов.

Красноярский завод предлагает вертолетной отрасли интересную разработку - легкую сборную площадку для посадки, альтернативу бетону и асфальту. Из частей вручную можно собирать вертолетные площадки, рулежные дорожки, дороги для движения автотранспорта. Разработка особенно нужна в труднодоступных районах, куда не пригнать тяжелый кран, способный уложить плиты. Бригада способна собрать вертолетную площадку в чистом поле за 4 часа.

А компания Sirena разработала систему для гражданских вертолетных перевозок под названием "ТрансХост". Она помогает обеспечить обслуживание пассажира в любой точке даже без доступа в Интернет: принять оплату, выдать билет, чек.

Очевидно, вертолетная отрасль хочет развиваться, у нее есть перспективы и подходящие технологии. Теперь дело за подготовкой кадров, обновлением парка вертолетов и развитием гражданской вертолетной авиации.

[\(Вслух\)](#)

Как решить кадровый дефицит в вертолетной отрасли, обсудили на форуме в Тюмени

Дать возможность авиакомпаниям организовывать летную практику для курсантов Омского летно-технического колледжа гражданской авиации им. А. В. Ляпидевского и финансово поддерживать такие авиакомпании предложил заместитель командира летного отряда по организации летной работы Нарьян-Марского объединенного авиаотряда, член президиума профсоюза летного состава России Александр Король.

Такое мнение он выразил на XII Вертолетном форуме, который проходит в Тюмени 7 и 8 ноября.

Говоря о проблеме кадров в вертолетной отрасли, он назвал ситуацию очень сложной. Из 16 тыс. 300 членов летных экипажей по стране вертолетчиков около 3 тыс. Средний возраст пилотов в целом - 48 лет, пилотов вертолетов - 54 года.

Эксперт уверен: сколько бы денег ни выделяли на отрасль, пока в единственном в России училище не хватает инструкторов - проблема не решится. Нужно привлечь преподавателей в учреждение, поднять уровень зарплат, а при необходимости привлекать к обучению курсантов сотрудников авиакомпаний, чтобы они на своей базе обеспечили будущим пилотам налет. За организацию летной практики государство могло бы финансово поддерживать авиакомпании. Кроме того, по его информации, есть пилоты самолетов, желающие переучиться на управление вертолетами, что помогло бы отчасти восполнить кадровую брешь, которая с годами будет только расти.



Комментируя образовательные стандарты, по которым вертолеты первоначального обучения должны быть только однодвигательными, Александр Король заметил, что этот пункт непринципиален. По его словам, если пилотирование однодвигательного самолета серьезно отличается от пилотирования двухдвигательного, то среди вертолетов это не так. Тягу и у того, и у другого создает несущий винт, а наличие второго двигателя только повышает безопасность полета.

Также он считает важным использовать при обучении курсантов только отечественную технику, чтобы не зависеть от внешнеполитических проблем и иметь возможность отремонтировать вертолет в России, а не везти его в Европу, как в случае с еврокоптерами.

XII Вертолетный форум - это знаковое отраслевое событие, собирающее всех представителей отрасли для обсуждения перспектив ее развития. Тема форума 2019 года – "Деятельность компании-оператора как "зеркало" вертолетной индустрии". Его цель – опираясь на состояние дел компаний-операторов, проанализировать современную ситуацию в российской вертолетной индустрии в целом, изучить, что и насколько в настоящий момент способствует либо препятствует ее развитию.

[\(Тюменская линия\)](#)

В Тюмени обсудили будущее вертолетной отрасли

XII вертолетный форум собрал в Тюмени около 300 участников со всей страны. Речь на форуме шла об эксплуатации вертолетов, - парк винтокрылых машин стремительно стареет, и о подготовке кадров. По данным российской Ассоциации вертолетной индустрии, средний возраст эксплуатируемых вертолетов – 23 года. Многим пора на капитальный ремонт. Они нуждаются в модернизации. На долю современных отечественных моделей вертолетов приходится всего 24%, еще 15% занимает иностранная техника.

Тревожный момент связан и с нехваткой пилотов и инженерно-технических кадров. В Омском лётно-техническом колледже катастрофически не хватает как учебной техники, так и преподавателей. Курсанты стоят в очереди, чтобы пройти летную практику. По итогам форума его участники намерены составить обращение к правительству РФ.

[\(Московский комсомолец\)](#)

Для субсидирования вертолетных перевозок нужно 100–500 млн руб. в год на регион

Регулярное вертолетное сообщение в регионах, где затруднительно использовать самолеты, можно наладить при финансовой поддержке со стороны государства. Эту точку зрения высказал ТАСС председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков в кулуарах XII Вертолетного форума в Тюмени.

Для субсидирования вертолетных перевозок нужно 100–500 млн руб. в год на регион

"У нас есть колоссальное количество регионов, которые нуждаются именно в таких перевозках. Это Центральная Сибирь, Восточная Сибирь, Дальний Восток", – сказал он.



"Суммы мы можем сказать только оценочные. Каждый регион больше или меньше. От 100 до 500 млн руб. на год. В зависимости от частоты, от количества рейсов", – добавил М. Казачков.

По его мнению, использовать вертолеты есть смысл там, где нет возможности разместить и обслуживать аэродромы и их инфраструктуру. В этом случае использование вертолетов станет экономически обоснованным решением даже с учетом того, что 1 ч полета на вертолете обходится дороже, чем на самолете, отметил он.

"Достаточно странно ощущать на сегодняшний день внимание со стороны госорганов в части дофинансирования к самолетам, а вертолетная техника при этом не подпадает под систему субсидирования межрегиональных и внутрирегиональных перевозок", – говорит эксперт.

XII Вертолетный форум проходит в Тюмени с 7 по 8 ноября 2019 года, организатор – Ассоциация вертолетной индустрии. В рамках форума работает выставка образцов технологий и продукции компаний вертолетной отрасли.

[\(РЖД Партнер\)](#)

Первым получателем новых вертолётов Ка-62 может стать Приморье

Перспективный многоцелевой вертолет Ка-62 выйдет на рынок на рубеже 2020–2021 гг., сообщил в рамках XII Вертолетного форума (проводится Ассоциацией вертолетной индустрии) в Тюмени первый замгендиректора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин. По его словам, сейчас в производстве находится шесть таких машин, передает АТО.ru.

Первым получателем Ка-62 планирует стать Приморский край (производство ВС организовано на авиазаводе «Прогресс» в Арсеньеве). Местные власти рассматривали возможность размещения заказа на два таких ВС.

Как сказал Сергей Фомин АТО.ru, переговоры по поставкам Ка-62 в Приморье продолжаются.

[\(Prim.News\)](#)

Пилотов вертолетов с каждым годом выпускают все меньше

Единственный в РФ колледж по подготовке вертолетчиков сократил выпуск пилотов почти на 40% из-за нехватки педагогов и учебной техники

Единственный в России колледж по подготовке вертолетчиков сократил выпуск пилотов почти на 40%. Причиной стали нехватка педагогических кадров и проблемы с техническим состоянием учебной техники. Об этом рассказал ТАСС в кулуарах вертолетного форума в Тюмени директор колледжа гражданской авиации имени А. В. Ляпидевского Александр Строганов. По его словам, в последние три года учебное заведение выпускает по 50 пилотов вместо 80.

«По полетным специальностям у нас задержки с выпуском, тем не менее, мы порядка 50-52 человек ежегодно выпускаем, в этом выпустили 49», — сказал Строганов.



Он отметил, что кардинально решить проблему можно только увеличением финансирования. «Надо увеличивать зарплаты этой категории работников, выделять дополнительные средства на поддержание летной годности воздушных судов и их ремонт, на приобретение новых вертолетов, потому что у нас их недостаточно», — сказал Строганов.

BFM.ru

Выпуск пилотов вертолётов задерживается из-за нехватки тренировочных машин

Вертолётчики намерены инициировать поправки в законодательство. Необходимо, чтобы авиакомпания получила право проводить лётную практику для своих будущих вторых пилотов и бортмехаников. Их готовят в Омске, но там из 13 тренировочных машин 6 нуждаются в ремонте. Они нужны, чтобы налетать положенные 100 часов. Выпуска ожидают порядка двухсот курсантов. В этом году Росавиация выделила деньги на технику, однако специалисты нужны уже сейчас. Об этом шла речь на первом Вертолётном форуме в Тюмени. По его итогам приняли резолюцию.

Михаил Казачков – председатель правления Ассоциации вертолётной индустрии: «По этой резолюции у нас будет обращение в Правительство, и будут предприняты определённые меры и действия экономическим комитетом Ассоциации по доработкам федеральных авиационных правил».

[Ямал Регион](#)

Кто мешает дотянуться до неба?

Обучение пилотов вертолетов в России уже не первый год сталкивается с проблемами, о которых многие чиновники и эксперты почему-то стесняются говорить, хотя решить их можно вполне в реальные сроки.

Планы и реальность

Омский летно-технический колледж гражданской авиации. Это учебное заведение сегодня единственное в стране, занимающееся подготовкой пилотов вертолетов гражданской авиации. Казалось бы, его нужно холить и лелеять, ведь сколько красивых слов в последние годы звучит о возрождении российской авиации. Но как рассказали РИА SM-news курсанты и активисты, им приходится постоянно вести переписку с профильными ведомствами и даже с Администрацией Президента, чтобы в колледже появилась рабочая техника и не ушли последние педагоги-инструкторы. В этом году хотели лично обратиться к Владимиру Путину во время его визита на форум приграничного сотрудничества 7 ноября, правда, регламент визита не включал общение со СМИ и общественниками. Что же такого происходит в Омском ЛТК ГА?

Это учебное заведение известно многим авиаторам: настоящая кузница кадров, легендарная, с богатейшей историей, пережившая самые страшные 90-е годы, и продолжающая обеспечивать отрасль пилотами вертолетов. Однако, многолетняя турбулентность в авиации не обошла стороной колледж. Давно выросли заработные платы в авиакомпаниях, профессия пилота стала престижной, но теперь возникли проблемы с подготовкой кадров.



Углубимся в детали. По специальности 25.02.04 «Летная эксплуатация летательных аппаратов» на пилота вертолета в Омске должны учить 2 года 10 месяцев. За это время каждый курсант согласно программе обучения должен после 2 курсов налетать на машине первоначального обучения (что это за вертолеты – чуть позже) 50 часов. После третьего курса на большом Ми-8 нужно добавить к налету еще 40 часов: этот вертолет является выпускным типом и именно он будет вписан в свидетельство коммерческого пилота как тип воздушного судна, к управлению которого допущен курсант. Но пока гладко получается только на бумаге...

Вертолеты из Франции, которые не летают

В России много лет говорят об импортозамещении, но почему-то закупили иностранные вертолеты для первоначального обучения. Наверное, давно пора бы выяснить, кто в свое время «пропихнул» закупку в Омский летно-технический колледж 2 вертолетов французского производства Eurocopter AS-350 B2, которые в нашей стране и обслуживать нельзя (в России ни одна организация не сертифицирована на проведение планового ремонта этого типа ВС). «Французы» встали на прикол и больше не летают. Собранный на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА) американский вертолет Bell-407GXP тоже не является адекватным вариантом для использования в обучении русских пилотов: машина нуждается в сертифицированном обслуживании, и здесь ситуация аналогична истории с AS-350 B2. Правда, пока 2 «американца» еще летают, 1 стоит на ремонте, но в начале 2020 года «Беллы» должны разделить участь «еврокоптеров»...

Может ситуация с большими отечественными вертолетами лучше, ведь к ним-то и запчасти можно купить, и ремонт пройти своевременно? Увы, из 8 Ми-8 летают только 3.

А пока вертолеты стоят в ожидании ремонта, курсанты в Омске стоят в очереди на то, чтобы налетать положенные им часы. Очередь эта стала уже печальным анекдотом среди российских вертолетчиков: осенью 2019 года перед курсантами выпуска 2018 года полетов ждут 90 курсантов. Перед курсантами выпуска 2019 года задержка в очереди еще 116 курсантов. Общая же суммарная задержка достигает 206 курсантов. И, как оказалось, здесь дело не только в нехватке исправных вертолетов.

Как удержать инструктора

Курсанты, согласно действующим в России правилам, самостоятельно летать не могут – с ними все время в кабине винтокрылой машины должен находиться инструктор. В Омском ЛТК ГА в штатном расписании – 14 пилотов-инструкторов, но по факту их сейчас 5 плюс заместитель директора по летно-инструкторской работе. Приходится договариваться с крупными авиапредприятиями, которые являются потенциальными заказчиками кадров: в нашем случае это «ЮТэйр-Вертолетные услуги» и «Скол», помогающие со своими инструкторами. Почему нельзя укомплектовать штат пилотов-инструкторов полностью?

Для начала приведем регламентирующий их работу Минтранса РФ от 21 ноября 2005 года. Там написано, что больше 80 часов в месяц инструктор летать не может, это ограничение по технике рабочего времени и отдыху. Берем пять имеющихся в Омске инструкторов, умножаем на те самые 80



часов и получаем 400. Это предел для ежемесячных полетов на всех вертолетах. Соответственно за весь год, с учетом отпусков и графиков, мы получим чуть более 4000 часов. Но у нас 100 курсантов на потоке и нужно 9000 часов в год, чтобы все всё успели. «Давайте наберем инструкторов из пилотов авиакомпаний?» — предложит здесь читатель. Логично, но зарплаты в колледже в 3-4 раза ниже, чем у летающих пилотов вертолетов гражданской авиации. Кто пойдет на 60-70 тысяч в месяц возиться с молодежью, когда ему платят от 160 до 300 тысяч за обычные рабочие полеты?

Да и на уровне теории специалистов также не хватает. Преподавателей дисциплин по аэродинамике вертолетов Ми-8Т, Bell-407GXP, AS-350B2, Ми-171 и по руководству по летной эксплуатации вертолетов Ми-171, Bell-407GXP, AS-350B2 недостаточно.

В итоге складывается кризисная многослойная ситуация, когда в авиакомпаниях не хватает пилотов, а будущие пилоты, которых уже вроде бы обучили, не могут устроиться на работу без налета необходимой летной практики. При этом желающих стать вертолетчиком, услышав цифры зарплат в отрасли, достаточно. Что же делать?

Переписка с Москвой

Решать проблемы Омскому ЛТК ГА приходится в переписке с чиновниками и через редкие публикации в СМИ (журналисты чаще всего не хотят «грузиться» тонкостями таких историй, им проще написать про яму на дороге или дружно поднять волну, когда что-то сломается). Ситуация с растущей очередью желающих налетать свои положенные часы в Омске, тем временем, пока не меняется. Курсанты, люди молодые и активные, теряют в веру в государственный механизм, ведь они вместо положенных 2 лет и 10 месяцев учебы вынуждены учиться по факту 4 года и более.

А педагоги, руководство учебного заведения и общественники продолжают писать письма и получать ответы. Так на обращение от 1 ноября 2018 года в Управление Президента по работе с обращениями граждан и организаций Администрации Президента РФ (после его передачи в федеральное Министерство транспорта) 28 ноября прошлого года получен ответ, что был выполнен ремонт вертолетов, и в училище «ежедневно выполняют учебные полеты» 4 вертолета Ми-8 и 3 Bell-407GXP, что позволяет сократить задолженность по полету». Тогда же было сообщено, что «выпуск курсантов набора 2014 года планируется закончить до конца января 2019 года, а выпуск курсантов набора 2015 года – до июля 2019-го».

Год спустя, 25 сентября 2019 года в Москве зарегистрировали новое обращение, на которое 11 октября пришел довольно развернутый ответ. Из него следует, что ежегодная потребность российских авиакомпаний во вторых пилотах вертолетов сегодня в среднем составляет около 90 человек, и ежегодно на бюджетной основе в Омском летно-техническом колледже на эту специальность набирают до 100 человек. При этом в Администрации Президента, запросив Федеральное агентство воздушного транспорта, получили следующую картину по состоянию летного парка училища: из 8 выпускных Ми-8 исправны только 3 машины, из 5 легких вертолетов первоначального обучения только 2 (американские Bell-407GXP). Было также подтверждено, что при средней заработной плате инструктора в колледже около 77000 рублей пилоты-инструкторы вертолетов в авиакомпаниях получают от 220000-314000 рублей. Констатировался факт, что объем бюджетных ассигнований,



выделяемых федеральным Министерством образования, «является недостаточным и не содержит расходов, учитывающих особенности подготовки пилотов».

В ожидании конкретных решений

Согласно свежему ответу из Администрации Президента РФ, для того, чтобы ликвидировать проблемы, накопившиеся в Омске по линии подготовки вертолетчиков, необходимо приобрести для колледжа 16 вертолетов (5 Ми-8АМТ, 5 Ансатов и 6 Bell-407), а также 2 компьютерных специализированных тренажера вертолета Ми-8АМТ и 2 – вертолета «Ансат».

Обратим внимание на появившийся в списке российский легкий вертолет «Ансат», это уже грандиозный шаг вперед, правда от американских «Беллов» пока не отказываются. Это, как говорится, снова планы, а что там с прикованными к земле уже имеющимися вертолетами?

В документе сообщается о том, что уже в этом году отремонтируют один Ми-171 (Ми-8) и один Bell-407GXP, а для ремонта Eurocopter AS-350 B2 объявят тендер на подрядчика по их ремонту. Оставшиеся 4 Ми-8 поставят на крыло в течение 2020 года, опять же после длинных обязательных процедур (тендеры, сертификация).

По кадрам Росавиация совместно с Минтрансом России «подготовила предложения о приведении заработной платы летно-инструкторского состава образовательных организаций гражданской авиации к сопоставимой с уровнем оплаты труда пилотов авиакомпаний, повысив ставку летного часа, составляющую в настоящее время 500 рублей/час, до 3000 рублей/час».

В связи со всем вышеперечисленным, чиновники обещают выпуск курсантов 2019 года осуществить в 2020 году.

P.S. Информация для размышления

Казалось бы, самое время завершить эту историю на красивом этапе ожидания исполнения всего обещанного. Но пока бюрократические механизмы медленно вращают свои колеса, чтобы эффективно заработал один-единственный на всю Россию колледж по подготовке коммерческих пилотов вертолетов, общая картина в вертолетной гражданской отрасли слишком далека от оптимистической. По данным Центральной врачебной летной экспертной комиссии гражданской авиации, сейчас каждый год из профессии (в большинстве по возрасту) уходят по 200 вертолетчиков. В Омске по факту на осень 2019 года в год пока готовят им на смену 44 пилота.

Теперь сделаем расклад по возрастам и увидим очень нехорошую тенденцию для отрасли по всей стране: пилоты до 29 лет составляют всего 2%, 30-39 лет – 7%, 40-49 лет – 16%, а 50-59 лет – 48% (!), плюс предпенсионеры до 65 лет – еще 27%. Последние две группы – это еще советские кадры, которые через 5-10 лет полностью покинут рабочие места, то есть на рынке труда возникнет острейший дефицит пилотов вертолетов, по сравнению с которым нынешний кризис всем покажется детским садом. Кто придет на смену и придет ли в срок?

[\(SM News\)](#)



В России с каждым годом выпускают все меньше пилотов вертолетов

Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. А. В. Ляпидевского является единственным учебным заведением в России, в котором готовят пилотов вертолетов.

Из-за дефицита преподавателей, а также наличия проблем с техническим состоянием учебной техники, за последние 3 года почти на 40% сократил выпуск пилотов.

По словам директора колледжа Александра Строганова, по полетным специальностям в колледже наблюдаются задержки с выпуском. Каждый год колледж выпускает 50-52 человека (так было в прошлом и позапрошлом годах). Но в этом году колледж выпустил всего 49 человек. Это намного меньше, чем требуется в этой сфере. Ранее выпуск составлял около 80 курсантов в год.

В колледже не хватает специалистов, которые занимаются подготовкой именно специалистов летных специальностей. Что касается выпусков специалистов технических специальностей (прибористам, радистам, механикам), то по ним выпуски своевременные.

По мнению директора учебного заведения, для решения данной проблемы нужно увеличить финансирование, так как нужно поднять зарплаты данной категории специалистов, а также выделить деньги на ремонт воздушных судов и закупку новых вертолетов.

Pravda.ru

Число регионов РФ, использующих санитарную авиацию, в 2020 году увеличится до 60

Санитарная авиация на постоянной основе в 2020 году начнет работать в 60 российских регионах, на данный момент она используется в 47 субъектах, сообщил ТАСС в пятницу председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков.

"На сегодняшний день у нас [с санитарной авиацией] работают 47 регионов, на следующий год их будет порядка 60. До 2024 года у нас должны быть задействованы практически все регионы. Эти работы субсидируются государством, они интересны заказчикам", - сказал Казачков в кулуарах Вертолетного форума в Тюмени.

Увеличение числа субъектов РФ, использующих санитарную авиацию, - одна из задач федерального проекта "Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи" нацпроекта "Здравоохранение".

XII Вертолетный форум проходит в Тюмени с 7 по 8 ноября 2019 год, его организует Ассоциация вертолетной индустрии. В рамках форума работает выставка образцов технологий и продукции компаний вертолетной отрасли.

[Будущее России](#)



В Тюмени обсуждают будущее российской вертолетной отрасли

Это ключевое ежегодное мероприятие российской Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ).

По данным Ассоциации, в этом году тема форума звучит так: «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии».

В первый день в столице Тюменской области состоялись две основные секции: «Модернизация эксплуатируемых вертолетов — путь к повышению эффективности вертолетных операторов» и «Обеспечение вертолетной отрасли летными и инженерно-техническими кадрами».

На первой дискуссии были озвучены достаточно тревожные данные. Так, сегодня возрастные модели вертолетов российского производства занимают 61% всего парка техники. При этом на долю современных отечественных моделей приходится всего 24%, а иностранная техника занимает 15%.

Львиная доля возрастной категории — ранние модели Ми-8/17, которые, благодаря заложенным конструкторским решениям, могут оставаться конкурентоспособными при своевременной модернизации, что позволит повысить эксплуатационные показатели, привести их в соответствие с новыми требованиями и нормами.

Однако модернизация — это сложный процесс, который в сложившихся условиях сталкивается с рядом препятствий. Одно из самых основных — отсутствие ясных ориентиров развития гражданской вертолетной отрасли.

На второй секции также обсуждались сложные вопросы, связанные с острой нехваткой кадров. В настоящее время по возрасту и состоянию здоровья с работы уходит куда более значительное количество летчиков, чем на смену им приходит выпускников.

Более двух третей летного состава представлена возрастной категорией старше 50 лет. Эта цифра постоянно увеличивается.

Завтра дискуссии в рамках форума продолжатся.

[\(Тюменские известия\)](#)

Вертолетный форум в Тюмени собрал более 300 участников из России

Вертолетный форум, который проходит в Тюмени 7-8 ноября, собрал в городе более 300 представителей отрасли. В течение двух дней участники обсудят проблемы износа имеющегося авиапарка у компаний-операторов, а также подготовку квалифицированных кадров, сообщил в четверг ТАСС организатор форума Игорь Короткин.

"На XII Вертолетный форум в Тюмень приехали более 300 представителей отрасли со всей России. Главная цель: аналитика состояния отрасли, с точки зрения компаний-операторов, которые являются потребителями вертолетной техники, трудоустраивают выпускников вертолетных училищ и



колледжей гражданской авиации, они же являются исполнителями вертолетных работ, которые непосредственно влияют на всю экономику отрасли", - сказал он.

Короткин добавил, что главные вызовы, которые стоят перед вертолетной отраслью в России - это износ имеющегося авиапарка и обеспечение квалифицированными кадрами. "Обе темы актуальные, так как сегодня у компаний-операторов большой парк вертолетов российского производства, который выработал, либо вырабатывает весь свой ресурс. Но после необходимой модернизации сможет вновь соответствовать всем современным требованиям и оставаться на рынке", - отметил он.

XII Вертолетный форум проходит в Тюмени с 7 по 8 ноября 2019 год, организаторы - Ассоциация вертолетной индустрии. Тема форума этого года - деятельность компании-оператора как "зеркало" вертолетной индустрии". Во второй день форума откроется выставочная экспозиция, где представят образцы технологий и продукции компаний вертолетной отрасли.

[\(ТАСС\)](#)

Вопросы подготовки и восполнения кадрового резерва отрасли стали ключевыми на XII Вертолетном форуме

Проблемы подготовки и восполнения кадрового резерва летного и технического состава в отрасли обсудили в Тюмени участники XII Вертолетного форума 7 ноября.

Руководитель летного комитета и член президиума Ассоциации вертолетной индустрии Александр Чурочкин рассказал, что парк вертолетной авиации в стране по данным на май 2019 года - 2 тыс. 726 воздушных судов. 53% из них - Ми-8Т, еще 33% - модификации этой модели, МТВ и АМТ. Авиакомпаний, имеющих сертификат эксплуатантов вертолетов, зарегистрировано 200.

По статистике Центральной врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации в 2018 году 50% летного состава в вертолетной индустрии старше 50 лет, 33% - старше 60 лет, до 29 лет - всего 1%. По данным Росавиации, в летном составе 35% человек в возрасте от 46 до 55 лет, 21% - от 56 лет, еще 21% - до 35 лет. Остро стоит потребность в кадрах. Опросы авиакомпаний это подтверждают: 20 предприятий отметили необходимость в 315 сотрудниках, в разрезе на всех эксплуатантов цифра будет еще более впечатляющей. Учитывая возраст основного числа летного состава, проблема с каждым годом будет только обостряться.

Директор Омского летно-технического колледжа гражданской авиации им. А. В. Ляпидевского Александр Строганов отметил, что учреждение является единственным в России по первоначальной подготовке пилотов и бортмехаников на вертолеты Ми-8 и его модификации.

Ежегодный набор в колледж составляет 285 человек, по летной специальности - 100 будущих пилотов и 20 бортмехаников. Среднегодовая численность курсантов по всем специальностям - 1 тыс. человек. Больше всего среди зачисленных выходцев из Уральского и Сибирского федеральных округов. Востребованность выпускников - 100%, предложения по вакансиям превышают фактическое число специалистов.



Набор на летную специальность оптимален для отрасли при условии полной укомплектованности филиала летно-инструкторским и инженерно-техническим персоналом, в том числе при полной исправности всех имеющихся судов. Однако с этим у колледжа серьезные проблемы. Тренажерная база достаточна, но не хватает вертолетов первоначального обучения и выпускных вертолетов. При потребности в не менее 11 вертолетах первоначального обучения в наличии пять, из них исправно три. Из нужных 10 выпускных вертолетов фактически есть восемь, а исправно четыре. В ближайшие годы закончатся календарные сроки эксплуатации вертолета Ми-8, он подлежит замене на современные модификации.

Часть техники возможно отремонтировать только в европейских странах, что занимает продолжительное время и требует серьезных ресурсов. Александр Строганов подчеркнул, что в конце октября 2019 года Росавиация выделила дополнительные средства на ремонт и поддержание летной годности вертолетов, однако ремонт возможен не ранее марта 2020 года с учетом конкурсных процедур.

Помимо проблем с техникой, ощущается кадровый голод. По штату в колледже должно быть 14 пилотов, по факту - три, бортмехаников должно быть девять, в наличии четыре. Общая укомплектованность штата - менее 35%. Директор учреждения уверен: нужно пересмотреть систему оплаты труда, так как при существующей у педагогов нет мотивации для саморазвития и они уходят в другие авиакомпании.

Все это создает отставание по летной подготовке курсантов. На 6 ноября не завершили летную практику в установленные сроки 189 курсантов, из них 80 человек - выпускники 2018 года. Ряд авиакомпаний обращались в колледж для помощи и возможности организации налета курсантов на их базе, но это невозможно из-за несоответствия требованиям Министерства образования РФ и авиационным правилам. Благодаря партнерскому участию UTair и СКОЛ в учреждении удалось несколько сократить задолженность по выполнению летной практики, но проблема остается серьезной.

Участники секции пришли к единому мнению о том, что причина этого - в недофинансировании отрасли. Они намерены вынести это в резолюцию XII Вертолетного форума и направить в правительство РФ. Также прозвучали предложения внести изменения в федеральные государственные образовательные стандарты, чтобы снять ограничения по привлечению материальной базы авиакомпаний к прохождению летной практики курсантов и по использованию двухдвигательных вертолетов для первоначального обучения.

Итоговое пленарное заседание пройдет в тюменском технопарке 8 ноября.

[\(Тюменская линия\)](#)

Модернизацию российских вертолетов обсудили в Тюмени

Путь к успешной эксплуатации российских вертолетов лежит через их модернизацию, заявил член президиума Ассоциации вертолетной индустрии Олег Худоленко на XII Вертолетном форуме. Двухдневный форум стартовал в Тюмени 7 ноября.



Заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу, качеству и безопасности АО "Научно-производственная компания "ПАНХ" Олег Худоленко модерировал работу секции "Модернизация эксплуатируемых вертолетов – путь к повышению эффективности вертолетных операторов". В докладе эксперт отметил, что после развала СССР разрушилась система управления авиационной промышленностью и гражданской авиацией, что привело к кризису в регулировании отрасли. Необходим единый регулятор вертолетной индустрии, чтобы задать ориентиры гражданского развития отрасли, координировать промышленность и препятствовать возникновению монополизации.

Олег Худоленко сообщил, что к ноябрю 2019 года в России эксплуатируется около 1 тыс. 100 вертолетов. Из них более 900 – вертолеты российского производства и 175 – зарубежного.

"Сегодняшние вертолеты российского производства востребованы заказчиком. Поэтому путь к успешной эксплуатации этих вертолетов лежит через модернизацию", – убежден Олег Худоленко.

Одним из главных докладов секции стала презентация руководителя управления развития сервиса модернизации холдинга "Вертолеты России" Владимира Донченко. Он представил коллегам опыт взаимодействия предприятий холдинга с разработчиками модификаций авиационной техники. Спикер подробно остановился на решении вопросов сертификации, освидетельствования разработок, создания бюллетеней, открытия конструкторского бюро, аудита проекта и другое. Он высказал убеждение: вертолетный рынок должен быть диверсифицирован на базе основных мощных эксплуатантов.

"Холдинг "Вертолеты России", разработчики и изготовители заинтересованы в том, чтобы этот рынок был максимально прозрачным, чтобы модернизация осуществлялась разработчиком там, где это действительно нужно. Потому что разработка модификации для предприятия – это сложная задача", – отметил Владимир Донченко.

В ноябре 2018 года "Вертолеты России" запустили пилотный проект по созданию разработчика модификаций в рамках холдинга на базе новосибирского ремонтного завода. Со стандартами организации работы можно ознакомиться по запросу к холдингу. Первыми это сделали специалисты компании "ЮТэйр".

Руководитель реализации комплексных проектов АО "Вертолетная сервисная компания" Сергей Артемьев презентовал услуги компании по поддержанию послепродажного обеспечения для гражданской вертолетной техники. "Мы просим максимального участия эксплуатантов: чтобы иметь корректную базу запросов, нужно иметь базу знаний", – подчеркнул спикер.

Представители вертолетной индустрии обсудили федеральные авиационные правила "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21" (ФАП-21). Новые ФАП-21 вступают в силу в декабре 2019 года. Над правилами работали специалисты Росавиации и Авиарегистра России при активной поддержке со стороны авиационной коллегии при правительстве



РФ, аппарата правительства страны, руководства Минпромторга, Минобороны, Минэкономразвития России, ведущих организаций авиапрома, научно-исследовательских институтов и экспертов отрасли.

Профессор Московского государственного технического университета гражданской авиации Игорь Кирпичев в своем докладе обратил внимание коллег на новые нормы к аттестации и сертификации авиатехники, регламентируемые ФАП-21. Начальник отдела технических норм и требований Минтранса России Антон Никифоров пояснил, что ФАП-21 приравнивает аттестат к сертификату и остановился на других нюансах ФАП-21, которыми заинтересовались слушатели.

На дискуссионной площадке говорили и о ремоторизации вертолета Ми-2, что поможет возрождению модели. Нарботки представил заместитель главного инженера АО "Борисфен" Алексей Саушкин, а также его украинский коллега. Разработчики Ми-8 детально рассказали коллегам, как сегодня модернизируется модель самого популярного вертолета.

Доклады заслушал приглашенный эксперт вертолетного форума – начальник управления поддержания летной годности воздушных судов Федерального агентства воздушного транспорта России Валерий Кудинов. Он обратил внимание разработчиков и изготовителей, что нужно отвечать спросу эксплуатантов индустрии, прислушиваться к запросам заказчиков в модернизации вертолетов.

В завершении встречи представители АО "ОДК-Климов" рассказали о совместной работе с компанией "ЮТэйр-инжиниринг". В 2018 году компании организовали Центр модульного ремонта. Организация Центра позволила сократить сроки восстановления двигателей до 10 дней. Это значительно экономит финансы. В 2019 году "ОДК-Климов" и "ЮТэйр-инжиниринг" подписали дистрибьюторское соглашение, согласно которому "ЮТэйр" предоставляет услуги ремонта сторонним организациям. Производительность Центра сегодня достигла до 20 двигателей в год. В 2020-2021 годах компании-партнеры планируют расширить технологии восстановления двигателей. Далее первый день вертолетного форума продолжился экскурсией на АО "ЮТэйр-Инжиниринг".

8 ноября участники форума встретятся в тюменском технопарке. С 10 часов гости Тюмени смогут ознакомиться с выставочной экспозицией. В 11 часов стартует пленарное заседание "Деятельность компании-оператора как "зеркало" вертолетной индустрии". Модератором встречи выступит генеральный директор ПАО "Авиакомпания ЮТэйр" Андрей Мартиросов. Спикерами заявлены помощник президента России Игорь Левитин, губернатор Тюменской области Александр Моор, председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта РФ Олег Сторчевой и другие.

[\(Тюменская линия\)](#)

Не могут налетать часы: Без вертолетных пилотов осталась Россия

Почти половина учебных вертолетов Омского колледжа не работает.

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.

Vesiskitim.ru



На XII Вертолетном форуме представлена цифровая платформа для вертолетных компаний

На XII Вертолетном форуме в Тюмени, который прошел с 7 по 8 ноября, компания «Сирена-Трэвел» представила свою новейшую разработку — систему «ТрансХост».

Система «ТрансХост» создавалась с учетом специфики вертолетных перевозок и является универсальной платформой управления, продажи и контроля оказания транспортной услуги пассажирам. «ТрансХост» — это веб-система с простым интерфейсом, доступная из любого браузера.

Система позволяет выполнять все операции в «одном окне»:

- заводить маршрут, создать расписание и назначать тарифы;
- организовать продажи в любых каналах (в кассе, в агентстве, на интернет-сайте, на борту);
- регистрировать пассажиров на рейс;
- формировать отчетность.

«ТрансХост» умеет работать с многосегментными сложными маршрутами. Отсутствуют какие-либо ограничения в разработке маршрутов любых видов и продолжительности. При этом пункты маршрута могут обозначаться географическими координатами.

Система «ТрансХост» позволяет упростить работу с корпоративными заказчиками, когда по договору осуществляется перевозка вахтовых бригад. Можно загрузить список пассажиров в систему из файла Excel, произвести оформление электронных билетов и регистрацию пассажиров на рейс «одним кликом». Кроме того, возможна автоматизация полного цикла взаимодействия «заказчик-перевозчик».

Система адаптирована для эксплуатации в сложных климатических условиях, при отсутствии инфраструктуры на посадочных площадках и без доступа в сеть Интернет. Предусмотрена возможность оперативного изменения маршрута прямо «на ходу» по метеоусловиям. Автономный режим работы системы обеспечит все процессы по оперативному управлению рейсом и обслуживанию пассажиров в любой точке маршрута. Пассажир получит электронный билет, фискальный чек (при покупке) и посадочный талон.

В каком бы режиме система «ТрансХост» не эксплуатировалась, централизованном или автономном, информация о пассажирах и членах экипажей, а также статусы операций в системе будут переданы в автоматическом режиме в «Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности» (ЕГИС ОТБ).

Система «ТрансХост» предоставляет дополнительные преимущества авиаперевозчикам, обеспечивая выполнение требований к ним, изложенные в документах:

- ФАП-82 («Правила воздушных перевозок пассажиров»);
- ФЗ-16 («О транспортной безопасности»);
- ФЗ-152 («О персональных данных»);



- ФЗ-54 («О применении контрольно-кассовой техники при проведении расчетов»).

Для вертолетных компаний использование системы «ТрансХост» позволит усилить конкурентные позиции, увеличить продажи и повысить качество обслуживания пассажиров. Отдельно стоит отметить, что система подходит для использования небольшими и локальными предприятиями, которые не имеют значительных ресурсов на самостоятельное внедрение подобной услуги.

Разработчик системы — компания «Сирена-Трэвел» — эксплуатант глобальной дистрибутивной системы «Сирена» и ведущая российская IT-компания с 20-летним опытом разработки и внедрения цифровых технологий в коммерческую деятельность авиакомпаний.

Генеральный спонсор XII Вертолетного форума — холдинг «Вертолеты России». Устроителем форума выступила компания «Русские выставочные системы». Гостей XII Вертолетного форума в Тюмени приняла Группа компаний «ЮТэйр».

[\(АВИ\)](#)

АО «ОДК-Климов» приняло участие в работе Вертолетного форума

В Тюмени прошел XII Вертолетный форум, где специалисты АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) выступили с презентациями двигателя ВК-2500 и совместного с АО «ЮТэйр-Инжиниринг» центра среднего ремонта двигателей.

Организатором форума является Ассоциация Вертолетной Индустрии. Главная тема встречи в этом году – «Деятельность компании-оператора как «зеркало» вертолетной индустрии». Участники мероприятия, опираясь на состояние дел компаний-операторов, провели общий анализ ситуации в отрасли, изучили главные факторы, влияющие на ее развитие.

В ходе работы секции, посвященной модернизации эксплуатируемых вертолетов, специалисты АО «ОДК-Климов» выступили с презентацией двигателя ВК-2500, ознакомили слушателей с его техническими характеристиками, преимуществами, опытом и итогами эксплуатации, возможностью ремоторизации парка вертолетной техники с установленными двигателями ТВ3-117.

Двигатель ВК-2500 создан на смену ТВ3-117 и выполнен в трех моделях, отличающихся взлетной мощностью. В нем используется цифровая электронная система управления и контроля – БАРК-78 разработки АО «ОДК-Климов», что позволяет обеспечивать более высокие эксплуатационные характеристики: увеличить мощности на чрезвычайном режиме, обеспечить поддержание режимов в более широком диапазоне температур наружного воздуха, повысить ресурсы и показатели топливной экономичности.

Представители АО «ОДК-Климов» также рассказали о работе совместного с АО «ЮТэйр-Инжиниринг» центра среднего ремонта вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, объемах производимых ремонтов, достижениях и перспективах. Центр создан в 2018 году на базе аэропорта Плеханово г. Тюмени и сегодня может ремонтировать до 20 двигателей в год. За два года работы центра

восстановлено более 15 двигателей, в том числе в кратчайший срок (всего за 10 дней) введены в строй два двигателя ТВЗ-117ВМ вертолета Ми-8АМТ, принадлежащего ведущему оператору медицинских вертолетов в России Helimed.



В планах по развитию центра – организация сопровождения в эксплуатации новых разработок АО «ОДК-Климов», а именно двигателей ВК-2500ПС-03 в составе новейших российских вертолетов Ми-171А2 и расширение технологий ремонта в эксплуатации.

[\(ОДК-Климов\)](#)

Центр ремонта вертолетных двигателей в Тюмени обеспечит сопровождение ВК-2500ПС-03

В Тюмени в центре среднего ремонта вертолетных двигателей будет организовано сопровождение ВК-2500ПС-03. Об этом сообщили представители АО «ОДК» (входит в Госкорпорацию Ростех) в ходе XII Вертолетного форума.

В работе секции, посвященной модернизации эксплуатируемых вертолетов, приняли участие специалисты АО «ОДК-Климов», которые рассказали о деятельности совместного с АО «ЮТэйр-Инжиниринг» центра среднего ремонта вертолетных двигателей ТВЗ-117 и ВК-2500 — объемах производимых ремонтов, достижениях и планах его дальнейшего развития. Центр создан в 2018 году на базе аэропорта Плеханово г. Тюмени, где сегодня можно отремонтировать до 20 двигателей в год. За



два года работы центра восстановлено более 15 двигателей, в том числе в кратчайший срок (всего за 10 дней) были введены в строй два двигателя ТВ3-117ВМ вертолета Ми-8АМТ, принадлежащего ведущему оператору медицинских вертолетов в России Helimed. В планах по развитию центра — организовать сопровождение в эксплуатации двигателей ВК-2500ПС-03 в составе новейших российских вертолетов Ми-171А2, расширить технологии ремонта в эксплуатации.

Также специалисты ОДК-Климов выступили с презентацией двигателя ВК-2500. Были представлены его технические характеристики, опыт и итоги эксплуатации, возможности ремоторизации парка вертолетной техники с установленными двигателями ТВ3-117. Эксперты озвучили главные вызовы, которые стоят перед вертолетной отраслью в России — износ имеющегося авиапарка и необходимость замены силовых установок.

Двигатель ВК-2500 создан на смену ТВ3-117 и выполнен в трех моделях, отличающихся взлетной мощностью. В нем используется цифровая электронная система управления и контроля — БАРК-78 (разработки АО «ОДК-Климов»), что позволяет обеспечивать более высокие эксплуатационные характеристики: увеличить мощности на чрезвычайном режиме, обеспечить поддержание режимов в более широком диапазоне температур наружного воздуха, повысить ресурсы и показатели топливной экономичности.

XII Вертолетный форум, который состоялся в Тюмени 7-8 ноября, собрал более 300 представителей отрасли. Организатором форума выступила Ассоциация Вертолетной Индустрии. Тема встречи в этом году была обозначена как «Деятельность компании-оператора как „зеркало“ вертолетной индустрии». Участники обсудили проблемы износа авиапарка у компаний-операторов, вопросы подготовки кадров и другие.

[\(ОДК\)](#)

В Тюмени организуют техсопровождение эксплуатации двигателей для Ми-171А2

В Тюмени в течение полугода планируется организовать сопровождение эксплуатации двигателей ВК-2500ПС-03. Об этом АТО.ru рассказал гендиректор технического провайдера "ЮТэйр-Инжиниринг" Рашид Фараджаев. Обслуживание моторов будет организовано в Центре среднего (восстановительного) ремонта вертолетных двигателей, созданном совместно с их производителем — "ОДК-Климов".

Центр среднего ремонта силовых установок ТВ3-117/ВК-2500 был создан на базе производственного участка "ЮТэйр-Инжиниринг" в тюменском аэропорту Плеханово в 2018 г. Сегодня там можно отремонтировать до 20 моторов в год.

В рамках сотрудничества провайдер отвечает за логистику, предоставление оснащенной базы и техперсонала для проведения контрольных испытаний моторов после ремонта. Непосредственно ремонт, а также оформление техдокументации выполняет "ОДК-Климов".



Согласно данным ОДК, за два года работы Центра восстановлено более 15 двигателей, в том числе в кратчайший срок (всего за 10 дней) были введены в строй два двигателя ТВ3-117ВМ вертолета Ми-8АМТ компании "Русские вертолетные системы".

Двигатели семейства ВК-2500ПС — новейшая модификация двигателя ВК-2500, созданного на замену ТВ3-117. Серийное производство первого представителя этого семейства — двигателя ВК-2500ПС-03 ведется на "ОДК-Климов" с 2017 г. Он применяется в составе силовой установки вертолета Ми-171А2, но может быть установлен на вертолеты типа Ми-8МТВ/АМТ, Ми-17, Ми-171, Ми-172 — с минимальными доработками ВС.

Межремонтный ресурс ВК-2500ПС-03, согласно презентации ОДК, показанной в рамках XII Вертолетного форума в Тюмени, составляет 2000 ч. Планируется, что к 2021 г. ресурсные показатели двигателя будут увеличены.

ATO.Ru

ГТЛК планирует закупить два самолета SJS-100 и пять L-410

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует закупить два самолета Sukhoi Superjet 100 и пять L-410. Как сообщил ТАСС в пятницу заместитель генерального директора по авиации ГТЛК Антон Королев, предоплату на покупку SJS-100 планируется внести в I квартале 2020 года, поставки должны произойти в 2021-м. Всего на закупку этих и других самолетов и вертолетов компания планирует потратить 4,9 млрд руб., передает ТАСС.

"У нас уже утверждена докапитализация ГТЛК на 4,9 млрд руб. Мы планируем приобрести два Sukhoi Superjet 100, пять L-410 и десять [единиц] вертолетной техники и восемь вертолетов "Ансат". В будущем мы будем заниматься и Ми-38, и Ка-62. <...> Все, что касается российских воздушных судов, за исключением редких случаев, это все больше социальные проекты", — сообщил А. Королев на пленарном заседании XII Вертолетного форума. По его словам, рентабельность на вертолетных программах составляет около 1%, по "Сухому" — порядка 0,5%. "При этом мы сталкиваемся со всеми сложностями неплатежей, но мы понимаем все сложности с вертолетным рынком и "Сухим", — пояснил он.

А. Королев отметил, что лизинговый портфель ГТЛК в 2019 году вырос до 1 трлн руб., а инвестиции в транспортную отрасль составляют порядка 900 млрд руб. "У ГТЛК сейчас самый крупный парк воздушных судов, <...> мы инвестируем в авиатранспорт 350 млрд руб., включая российскую и западную технику", — сказал он.

L-410 — один из самых распространенных в мире пассажирских самолетов для местных авиалиний. Его регулярная эксплуатация началась в 1971 году, в чешских Куновицах было построено более 1,1 тыс. машин различных модификаций, 862 из них были поставлены в СССР. В России производство самолета налажено на Уральском заводе гражданской авиации.

ГТЛК — крупнейшая лизинговая компания в РФ, специализирующаяся на лизинге транспортных объектов (самолеты, водный и железнодорожный транспорт, автомобили и спецтехника). Компания



на 100% находится в собственности Российской Федерации. Управление организацией осуществляет Минтранс.

XII Вертолетный форум проходит в Тюмени с 7 по 8 ноября 2019 год, организаторы – Ассоциация вертолетной индустрии. На выставке в рамках форума будут представлены образцы технологий и продукции компаний вертолетной отрасли.

[\(РЖД Партнер\)](#)

Новости вертолетных программ

Bell 505 полностью готов к эксплуатации в России

В конце октября пришли сразу несколько хороших новостей для будущих российских владельцев Bell 505, которые уже приобрели этот новый вертолет или планируют это сделать.

Первая новость касается технического обслуживания. Компания Казанское Авиапредприятие (официальный авторизованный технический центр Bell в России) получила расширение своего Сертификата Организации по ТОиР на выполнение работ на вертолете Bell 505 с двигателями Arrius 2R.

Вторая новость – это получение Сертификата АУЦ на обучение российских пилотов вертолета Bell 505 компанией Heli Protection Europe (d.b.a. HeliDeal), которая находится на юге Франции. Сертификат с номером "55/з" выдан Росавиацией и позволяет пройти подготовку или переподготовку пилотов с последующей валидацией российскими авиационными властями.

Первые три новых вертолета уже находятся в России и в самое ближайшее время начнется их эксплуатация. Все три вертолета являются частными, зарегистрированы в российском авиационном реестре и получили свои Сертификаты Летной Годности.

Вертолет Bell 505 является одной из самых перспективных машин в классе легких вертолетов и занимает свою уникальную нишу между популярными моделями вертолетов Robinson-66 и такими типами газотурбинных вертолетов как Bell 407, AW119 или Airbus H125. На сегодняшний день во всем мире владельцам поставлено более 200 вертолетов Bell 505. Некоторые из них уже имеют налет более 1000 часов.

В России вертолет Bell 505 был сертифицирован Росавиацией в начале 2019 года.

[\(BizavNews\)](#)

Российский вертолет VRT500 проектируется в облаке «ИТ-ГРАД»

Облачный провайдер «ИТ-ГРАД» (входит в группу МТС), сообщил о реализации комплексного проекта по организации облачной ИТ-инфраструктуры для «ВР-Технологии» - инновационного конструкторского бюро, дочерней компании холдинга «Вертолеты России». В облако провайдера перенесена ИТ-инфраструктура бюро, задействованная в проектировании нового гражданского



вертолета VRT500. На основе облачной платформы провайдера также обеспечена работа ряда важных корпоративных систем.

«BP-Технологии» использует облачные технологии провайдера в проекте по разработке легкого многоцелевого вертолета VRT500, относящегося к самой массовой в мире категории винтокрылых машин с одним двигателем. В облако «ИТ-ГРАД» перенесены информационные системы для проектирования и инженерных расчетов, управления жизненным циклом продукта, являющиеся ключевыми в процессе создания вертолета. Использование облачных сервисов обеспечило высокую доступность систем. Облачные технологии позволили конструкторскому бюро сократить капитальные затраты на создание ИТ-инфраструктуры и сроки ввода инфраструктуры в эксплуатацию.

«Для современного инновационного территориально распределенного конструкторского бюро важна надежная ИТ-инфраструктура, способная обеспечить качественную работу инженерных систем, задействованных в создании вертолета. Облачные технологии позволяют нам быстро увеличивать объемы необходимых вычислительных ресурсов, оперативно подключать из облака сопутствующие ИТ-сервисы и серьезно экономить на штате поддерживающего инфраструктуру персонала», – отметила ИТ-директор «BP-Технологии» Ирина Снегирева.

«Уверен, что новая модель вертолета VRT500 сможет составить достойную конкуренцию на мировом рынке. Для проектирования вертолёта конструкторскому бюро «BP-Технологии» необходима современная ИТ-инфраструктура, способная удовлетворить потребности бюро в больших объемах вычислительных мощностей. Реализация подобного проекта на собственных мощностях требует больших финансовых затрат и регулярных вложений в обслуживание оборудования, также содержание большого штата профильных специалистов. Миграция проекта VRT500 в облако «ИТ-ГРАД» оказалась для заказчика быстрым и наименее затратным решением. Учитывая стратегическую важность проекта, мы гарантируем высокую доступность сервиса благодаря архитектуре, которая исключает единую точку отказа, а также использованию проверенного оборудования и лучших практик ИТ-рынка» – сказал заместитель технического директора «ИТ-ГРАД» Евгений Свидерский.

[\(CNews\)](#)

Турция успешно протестировала отечественные военные вертолеты АТАК FAZ-2

Турция успешно протестировала отечественные военные вертолеты АТАК FAZ-2, сказал директор Секретариата оборонной промышленности (SSM) Турции Исмаил Демир, пишет в среду Trend со ссылкой на турецкие СМИ.

По словам Демир, тестирование АТАК FAZ-2 было проведено на полигоне аэрокосмических технологий (TUSAŞ).

От отметил, что начиная с середины 2020 года, ВВС Турции будут снабжены вертолетами АТАК FAZ-2.

Напомним, что ранее президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган заявил, что Турция усилит оборонную промышленность и войдет в число мировых лидеров по производству продукции оборонного назначения.

"Поручаю всем силовым структурам отказаться от импорта продукции оборонной промышленности. Турция сама способна обеспечивать себя соответствующей продукцией", - сказал Эрдоган.

Глава государства отметил, что в ближайшее время в стране начнется серийное производство отечественного танка ALTAY.



Отметим, что в последние годы Турция инвестировала в сферу оборонной промышленности порядка 35 миллиардов долларов.

[\(Trend\)](#)

США испытали модернизированный радар для вертолета AH-64E Apache

Армия США успешно завершила очередное тестирование и оценку (Follow-On Test and Evaluation II) модернизированной радиолокационной станции AN/APG-78 Longbow для вертолета AH-64E.

Согласно заявлению компании Northrop Grumman, бортовая электроника, созданная совместным предприятием Lockheed Martin и Northrop Grumman под названием Longbow LLC, продемонстрировала несколько новых режимов и улучшенные возможности по обнаружению наземных, воздушных и морских целей. В ходе работы испытали шестую версию программного обеспечения радара.



АН-64Е — самая новая версия знаменитого американского ударного вертолета Apache. Кроме передовой электроники, машина получила новые двигатели и новые лопасти винтов.

Отметим, что сейчас АН-64 Apache — самый распространенный ударный вертолет в мире. Всего было произведено более 2000 таких машин.

([Naked Science](#))

Новости вертолетной индустрии в России

Ассоциация Вертолетной Индустрии создает новый комитет заказчиков вертолетных услуг

Вертолетная индустрия является сложносоставной сферой деятельности, включающей разнообразные по своей специализации предприятия, общие усилия которых определяют сегодняшнюю и будущую экономику транспортной составляющей самых различных отраслей. Вертолетными услугами пользуются логистические и горнодобывающие компании, предприятия нефтегазового сектора и лесного хозяйства, медицинские учреждения, строительно-монтажные организации, службы спасения, контроля, наблюдения и многие другие.

В настоящее время, когда рынок каждый день ставит перед его участниками все более сложные и комплексные задачи, недостаточно взаимодействия на уровне отдельных предприятий. Для перехода на качественно новый уровень решений по тем вопросам, где интересы вертолетного сектора переплетаются с другими отраслями, единственно логичным становится путь объединения усилий и компетенций отраслей, развитие более эффективной коммуникации и создание межотраслевой синергии. Такое взаимодействие необходимо не только на уровне профессиональных отраслевых сообществ, но и на уровне регуляторов различных отраслей.

Ассоциация Вертолетной Индустрии с 2006 успешно работает для повышения уровня внутриотраслевой и межотраслевой коммуникации и объявляет сегодня о создании нового комитета «Заказчики», деятельность которого призвана дополнить работу других действующих комитетов – комитета по безопасности полетов, технического, летного и экономического комитетов.

Ассоциация Вертолетной Индустрии является единственным профессиональным объединением предприятий вертолетной сферы в России, цель которого – создание и поддержание комфортной бизнес-среды, повышение безопасности работ и поощрение профессионализма и экономической устойчивости отрасли. Новый комитет формируется как ответ на рыночный запрос по созданию прозрачной, эффективной и экономически-выгодной системы предоставления вертолетных услуг, которые являются значительной статьей расходов в связанных видах деятельности и оказывают влияние на стоимость конечной услуги или продукта.

Среди задач нового комитета следует выделить следующие: интеграция лучших мировых практик управления рисками безопасности полетов, обеспечение прозрачности ценообразования, выработка единых подходов взаимодействия заказчиков с рынком вертолетных услуг, формирование единых требований к оказанию услуг, комплектации и техническому облику вертолетов, профилю и уровню



подготовки персонала, инфраструктуре. Работа в комитете позволит заказчикам вертолетных услуг обеспечить сбор и анализ данных, недоступных в публичном пространстве, но требуемых им для принятия стратегически важных решений на стыке с вертолетной отраслью.

Новый комитет «Заказчики» в структуре Ассоциации создаст возможность восполнить существующие пробелы в нормативных отраслевых документах, несогласованность национальных стандартов с мировыми, а разработанные внутри комитета АВИ отраслевые стандарты вертолетных услуг могут стать основой отсутствующим сегодня национальным стандартам.

Особую важность работа комитета «Заказчики» будет иметь в контексте нефтегазового бизнеса – предприятия сферы ТЭК традиционно являются одним из самых главных заказчиков вертолетов и вертолетных услуг. Стоит отметить, что в Ассоциацию входят компании-операторы, имеющие многолетний опыт выполнения полетов на морские буровые установки и суда, мониторинга трубопроводов, сложнейших строительно-монтажных работах, а также компании с высокими компетенциями в части проектирования, строительства и обеспечения работы вертолетных посадочных площадок и авиационных комплексов на надводных объектах. Новый комитет станет российским аналогом авиационного комитета Международной ассоциации производителей нефти газа (IOGP) и сможет принести значительную пользу как вертолетной, так и нефтегазовой индустрии.

По мере развития работы нового комитета профиль его работы будет охватывать специфику авиационных работ для предприятий других секторов экономики, использующих или планирующих использовать вертолетную технику в своей деятельности. Руководителем комитета назначен Вячеслав Карцев – советник генерального директора холдинга «Вертолеты России».

Ассоциация Вертолетной Индустрии открыта для взаимодействия и приглашает к диалогу использующих вертолетные услуги компании и предприятия различных отраслей, заинтересованные в сотрудничестве в рамках нового комитета «Заказчики».

[\(АВИ\)](#)

Вертолетные площадки для доставки пациентов в больницы модернизируют в Калмыкии

Власти Калмыкии намерены модернизировать до 2024 года удаленные от Элисты вертолетные площадки для транспортировки экстренных больных, чтобы они могли работать круглосуточно, сообщил ТАСС в понедельник министр здравоохранения региона Юрий Кикенов.

"Мы модернизируем вертолетные площадки для доставки экстренных пациентов в ведущие медучреждения региона, установив на них световое и навигационное оборудование, что позволит им работать в круглосуточном режиме. Сегодня площадки есть в каждом из 13 районов республики. До 2024 года модернизация пройдет на самых удаленных от Элисты, в частности тех, что расположены на границах с Астраханской, Волгоградской и Ростовской областями", - сказал он.

До 2024 года планируется модернизировать порядка четырех вертолетных площадок. Первой в 2020 году станет площадка в городе Лагани, это самая удаленная точка от республиканского центра. На эти цели власти направят порядка 6 млн рублей из республиканского бюджета, уточнил министр.



По словам министра, сегодня в Калмыкии экстренных пациентов доставляет в медучреждения один вертолет, в этом году на эти цели выделено 67 млн рублей. В процессе полета больному оказываются все необходимые процедуры реанимационного модуля.

"Доставка пациентов из отделенных центров республики автомобилями скорой помощи занимает до четырех часов, вертолетом - до 45 минут. То есть санавиация здорово нас выручает. Мы также активно используем ее для доставки экстренных пациентов в межрегиональные центры", - добавил собеседник агентства.

Финансирование здравоохранения в Калмыкии в 2019 году за счет всех источников составит более 5 млрд рублей. В рамках реализации нацпроектов за шесть лет продолжительность жизни в республике должна вырасти до 78,2 года в 2024 году. Сейчас этот показатель в регионе составляет 74,52 года.

[\(Будущее России\)](#)

В механосборочном производстве ААК "Прогресс" автоматизируют складское хозяйство

В ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках реализации проекта "Создание логистического комплекса" завершены монтажные работы по установке и запуску в эксплуатацию автоматизированных систем хранения лифтового типа.

В настоящий момент ведется реорганизация структуры механосборочного производства с концентрацией производственных площадей четырех подразделений предприятия - механического цеха программной обработки деталей, цеха механической обработки крупных и средних деталей, а также механического и слесарно-сварочного цехов, в одном корпусе с использованием новых высокопроизводительных обрабатывающих центров и систем бережливого производства. В рамках проекта осуществлена оптимизация складских площадей с целью повышения эффективности их использования, сокращения объемов незавершенного производства, оптимизации транспортных потоков, организации прозрачного и оперативного складского учета. Проводится обучение персонала и освоение введенного в эксплуатацию оборудования.

Сегодня на территории производственного склада (ПРОСК) готовых деталей установлено 10 стеллажей Lean-Lift и 2 стеллажа Rotomat, на территории инструментально-раздаточной кладовой (ИРК) механосборочного производства - по 4 стеллажа Lean-Lift и 2 стеллажа Rotomat, на складе заготовок механосборочного производства - 3 стеллажа Lean-Lift, а на складе оснастки механосборочного производства работает современный кран-штабелер приобретенный взамен устаревшей модели, выработавшей свой ресурс.

Автоматизированные системы хранения Lean-lift и Rotomat позволяют существенно повысить эффективность использования складских площадей на территории цеха благодаря их большой вместительности, оптимальному вертикальному размещению поддонов с грузами с использованием всей высоты здания, а также обеспечивают порядок и сохранность деталей и оснастки, способствуют сокращению времени на их поиск. Лифтовые стеллажи позволяют оптимально размещать грузы различных габаритов и массы с минимальными потерями пространства. Поддоны располагаются в непосредственной близости друг от друга по вертикали. Автоматизированная система хранения



отслеживает движения грузов в режиме реального времени и устанавливает чаще запрашиваемые грузы ближе к рабочему окну выдачи. А изменение размеров и массы груза не требует механической и электронной переналадки.

"Раньше у каждого из четырех цехов были свои склады, они самостоятельно регулировали запасы и потребности, теперь же все операции будут выполняться централизованно, станет возможно отслеживать и регулировать весь поток полностью, начиная от раскрытия заготовок до выдачи деталей в сборочное производство. Это позволит не только обеспечить прозрачность выполненных операций, но и ритмичность выполнения производственного плана предприятия", - комментирует директор по производству ААК "Прогресс" Олег Герман.

Аналогичный проект реализуется в агрегатно-сборочном производстве. В рамках данного проекта сегодня ведутся строительные-монтажные работы по созданию единых складов агрегатно-сборочного производства, закупается оборудование: 7 стеллажей Lean-lift для склада оснастки, еще 4 для ИРК, 6 стеллажей Rotomat для ПРОСК нормалей, а для ПРОСК деталей - 11 стеллажей Lean-lift.

[\(ААК Прогресс\)](#)

URALHELICOM собирает первый Bell 505

Как стало известно BizavNews, «Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM» заканчивает сборку первого в России вертолета Bell 505. В апреле текущего года Jet Transfer, официальный представитель Bell в России, сообщил о получении российского сертификата типа на новый вертолет. Вскоре новая машина будет передана российскому заказчику.

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).

Ранее, Bell Helicopter и Mesaer 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 Mesaer 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. Интерьер MAGnificent



обойдется клиентам от \$100 000 до \$120 000 и может быть установлен на Bell 505, находящихся в эксплуатации.

«Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM» существует на рынке с 2003 года и предоставляет полный комплекс услуг при покупке и эксплуатации зарубежных вертолетов Robinson и Airbus Helicopters на территории России и стран СНГ. Компания является официальным дилером американской фирмы Robinson Helicopter Company, производящей легкие многоцелевые вертолеты R22, R44 и R66. Стаж работы большинства сотрудников компании URALHELICOM в авиации более 30-ти лет, все обладают большим опытом работы с отечественной и зарубежной авиационной техникой и имеют сертификаты специалистов, выданные заводами-изготовителями.

[\(BizavNews\)](#)

Военные прокуроры начали проверку на авиаремонтном заводе в Приморье, где работников перевели на двухдневку

Военная прокуратура Восточного военного округа начала проверку на 322-го авиационном ремонтном заводе в Приморье, где под угрозой сокращения оказались свыше 300 работников.

"Военной прокуратурой Восточного военного округа с участием прокуратуры Уссурийского гарнизона по имеющейся информации о возможных нарушениях закона в АО "322 авиационный ремонтный завод" проводится прокурорская проверка соблюдения требований о государственном оборонном заказе, трудового и иного законодательства", - сообщил журналистам представитель военного надзорного ведомства.

О положении, сложившемся на предприятии, проинформированы прокуратура Москвы и Московская городская военная прокуратура для возможного принятия мер реагирования.

Ранее сообщалось, что на 322-м авиаремонтном заводе, расположенном в селе Воздвиженка Приморского края, в октябре работников перевели на сокращенную двухдневную рабочую неделю.

По информации Федерации профсоюзов Приморского края (ФППК), причиной этого стало несоблюдение сроков контрактования гособоронзаказа, задержки авансирования и оплаты уже выполненных работ. После введения двухдневной рабочей недели 52 работника написали заявления об увольнении.

По информации ФППК, в штате предприятия 582 человека. Чтобы обеспечить им занятость и зарплату, предприятие должно получить в 2020 году на ремонт не менее восьми самолетов. На данный момент план гособоронзаказа на предстоящий год - всего четыре единицы авиатехники. Из-за этого под угрозой сокращения может оказаться 331 работник, это более половины коллектива.

Согласно информации на официальном сайте предприятия, "322 Авиационный ремонтный завод" является ведущим предприятием по ремонту самолетов и вертолетов государственной и гражданской авиации в дальневосточном регионе.



С момента образования завода в 1936 году предприятие выполнило ремонт следующих типов авиационной техники: самолетов И-15, Р-5, ЛА-7, Як-9, Р-39 "Аэрокобра", Р-63 "Кинг-кобра", с началом реактивной эры: МиГ-15, МиГ-17, Су-7Б, МиГ-21 всех модификаций, МиГ-23, МиГ-23МЛД, МиГ-27, Ту-16, Су-17, Ту-22МЗ.

Предприятие имеет лицензию Федерального агентства по промышленности на право выполнения ремонта авиационной техники, в том числе двойного назначения.

[\(Интерфакс\)](#)

«Арктические» вертолеты будут нести постоянное дежурство на аэродроме Анадыря

"Арктические" вертолеты Восточного военного округа (ВВО) отправились в Анадырь, где будут находиться на постоянном дежурстве. Об этом сообщили в пятницу в пресс-службе ВВО.

"Недавно поступившие в дислоцированное в Хабаровске соединение армейской авиации ВВО "арктические" вертолеты Ми-8АМТШ-ВА отправились к месту постоянного базирования - аэродром "Угольные Копи" в г. Анадырь", - отмечается в сообщении.

По данным пресс-службы, на новой авиатехнике летные экипажи, сменяя друг друга, будут нести дежурство круглогодично.

Ми-8АМТШ-ВА заменят транспортно-штурмовые Ми-8АМТШ "Терминатор", которые уже несколько лет выполняют задачи по доставке грузов и личного состава в Арктике.

Таким образом, авиагруппа, выполняющая перелеты на мыс Шмидта и остров Врангеля, усилится специально подготовленными для данных климатических условий машинами.

Вертолеты были переданы соединению из Центра боевого применения и переучивания летного состава, дислоцированного в Торжке Тверской области. Летчики выполнили необходимую программу подготовки для выполнения полетов на Крайнем Севере.

[\(ТАСС\)](#)

Санавиация помогла спасти более 18 тыс. человек с начала года

Более 18 тыс. пациентов было спасено с начала 2019 года благодаря службе санитарной авиации, которая есть уже в 49 субъектах РФ, говорится в докладе министра здравоохранения РФ Вероники Скворцовой, подготовленном к совместной коллегии Минздрава России и Минздрава Республики Беларусь.

"Для оказания медицинской помощи жителям труднодоступных районов страны с 2016 года развивается санитарная авиация. В этом году вылеты осуществляются уже в 49 регионах, причем за 9 месяцев совершено почти 13 тыс. вылетов и спасено более 18 тыс. пациентов", - говорится в докладе министра.



В рамках реализации нацпроекта "Здравоохранение" планируется, что с 2021 года санитарная авиация заработает по всей стране.

[\(Будущее России\)](#)

Более 20 вертолетов ЦВО прошли модернизацию

Более 20 вертолетов Ми-8МТВ-5 и Ми-8АМТШ Центрального военного округа, базирующиеся в Свердловской и Челябинских областях, прошли модернизацию на авиазаводах России.

На авиатехнику установлены новейшие бортовые комплексы обороны (БКО) «Витебск» и «Вектор», которые обеспечивают защиту вертолета от применения по нему ракет с головками самонаведения в инфракрасном диапазоне излучения. Кроме того, три станции оптико-электронного подавления защищают со всех направлений не только сам вертолет, но и находящиеся рядом винтокрылые машины, не имеющие БКО.

Усовершенствование военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5 и Ми-8АМТШ проводится с учетом опыта боевого применения моделей этого семейства. Боевая машина может перевозить до 26 десантников или до 12 раненых, а также различные грузы как в грузовой кабине, так и на внешней подвеске общей массой до 4 тонн. Кабина пилотов оснащена светотехническим оборудованием, адаптированным для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в темное время суток на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки на необозначенные площадки.

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

Первым делом вертолеты: девушка-авиационный техник ([видеосюжет](#))

Ане Вдовиной 20 лет, и она работает техником в Московском авиационном центре. Несмотря на свой юный возраст, она проверяет исправность приборов вертолетов перед дежурствами и считает это делом своей жизни.

[\(РИА Новости\)](#)

Тверская область получит новый вертолет санавиации

Вертолеты над Тверью уже не редкость. Но есть среди пролетающих в небе винтокрылых машин и такие, которые ежедневно спасают жизни людей.

В этом году Тверская область стала частью новой единой системы санитарно-авиационной эвакуации страны. Ее создают по поручению Президента. До 2021 года Госкорпорация Ростех соберет для регионов 150 вертолетов, два из них предназначены для Верхневолжья. МИ-8 был передан в марте, вторую машину с нетерпением ждут тверские медики и пациенты.

20 минут на подготовку и вертолёт санавиации с тверского аэропорта «Змеёво» взмывает в небо. В Бежецке бригаду медиков ждёт сложный пациент с инфарктом миокарда. В сосудистом центре местной ЦРБ оказана первая помощь, но без вмешательства кардиологов областной больницы не



справиться. Только здесь делают стентирование, которое в данном случае спасет и вернет к полноценной жизни. Винтокрылая машина до областной столицы доставит пациента быстрее в два раза чем реанимобиль. А как раз в таких случаях именно время решает всё.

Более 500 спасённых жителей Верхневолжья за последние годы - это заслуга санитарной авиации. Только за 10 месяцев 2019-ого 184 вылета - эвакуировано 218 пациентов, из них 24 ребенка. При необходимости прямо в небе оказывают медицинскую помощь, проводят диагностику. В специальном модульном блоке транспортируют даже новорождённых.

Помощь одновременно может потребоваться в разных противоположных уголках области и тогда сразу несколько экипажей поднимается в небо.

«Санитарная авиация - это необходимость, которая сегодня зафиксирована на территории нашего региона. Низкая плотность населения, большое количество приезжающих гостей, дачников повышает требования к оперативности реагирования системы здравоохранения. Поэтому сегодня у нас есть три вертолёт, из них два вертолёт МЧС, мы благодарим, и третий вертолёт нам представлен Министерством здравоохранения», - отметил Игорь Руденя.

Еще один вертолет регион должен получить по федеральному проекту развития санитарной авиации. Такая договоренность была достигнута с федеральным Минздравом. Учитывая то что Тверская область самая большая и протяженная в ЦФО и санавиация показала свою эффективность на территории Верхневолжья, тверские медики рассчитывают на то, что долго им ждать не придется. Так же, как и больным из глубинки, к которым врачи приходят на помощь. В ожидании новой машины благоустраиваются специальные посадочные площадки. Сейчас их в регионе 25, но будет больше. В ближайших планах приобретение 37 комплексов светосигнального оборудования. Но самое главное, что авиационно-спасательное звено продолжает свои вылеты. Вот и пациенту из Бежецка после тщательной диагностики в областной больнице, как оказалось, показана высокотехнологичная операция.

[\(ГТРК Тверь\)](#)

Бюджет - и от винта!

Когда-то вертолеты взлетали с тюменского аэропорта Плеханово каждые 8-15 минут: без них было немыслимо освоение нефтегазового Севера. Сейчас редко увидишь над городом винтокрылую машину, и все же регион, по площади равный половине Европы, по интенсивности использования этого вида транспорта лидирует - на долю Тюменской области, Югры и Ямала приходится почти треть совершаемых в РФ вертолетных перевозок. Не случайно именно в Тюмени собрались заинтересованные специалисты, чтобы обсудить проблемы отрасли.

С одной стороны, все осознают, что без вертолетов не обойтись, самолеты их не заменят. Потребность в одних лишь санитарных бортах оценивается в сотни единиц, и спасает ситуацию только бюджет - на развитие санавиации за последние пару лет выделено 14 миллиардов, а в 2020-м транш составит сразу 15 миллиардов рублей. С другой стороны, о кардинальном обновлении парка говорить пока не приходится. Он, по данным члена президиума Ассоциации вертолетной индустрии Олега Худоленко,



сейчас насчитывает около 1100 машин, из которых свыше 900 - отечественного производства, и их средний возраст не радует - 24 года.

Еще больше пугает средний возраст пилотов: неуклонно возрастая, он достиг 54 лет. Молодые в небо не рвутся, для них на всю страну одно училище в Омске, чья летно-техническая база оставляет, мягко говоря, желать лучшего, да и в преподавателях-инструкторах ощущается острая нехватка. Один из вариантов решения проблемы - открытие в партнерстве с авиакомпаниями специализированных лицензированных школ.

Радует то, что выпуск вертолетов постепенно растет, капремонтом и модернизацией имеющихся занимаются специализированные заводы, один из которых располагается в Тюмени. В партнерстве с родственным предприятием создан центр модульного ремонта, позволивший значительно сократить время восстановления двигателей.

Кстати, из Тюмени операторы наблюдают онлайн даже за полетами российских вертолетов, чьи экипажи работают в других странах, на разных материках по программам ООН. Ну и, конечно, отслеживают перевозки в российском воздушном пространстве. Как утверждает гендиректор базирующегося в регионе авиаперевозчика Андрей Мартиросов, сейчас у трех из четырех крупнейших вертолетных компаний планеты большие проблемы с бизнесом, и только четвертая - российская - получает прибыль.

[\(Российская газета\)](#)

Медведев призвал ускорить строительство площадок для санавиации в регионах

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев призвал ускорить строительство площадок для санавиации в регионах. Об этом он заявил на совещании о ходе выполнения мероприятий, направленных на развитие сельских территорий и улучшение качества жизни жителей села, в рамках реализации нацпроектов.

"Надо ситуацию проанализировать, надо посмотреть, где можно ускорить строительство этих площадок, привязать их к медицинским учреждениям и, естественно, посмотреть на источники финансирования. Поручение такое тоже я дам", - сказал Медведев, комментируя вопросы функционирования санитарной авиации в регионах страны, в том числе и на удаленных сельских территориях.

Глава правительства заметил, что тема санавиации актуальна для регионов Сибири и Дальнего Востока, где огромные расстояния между населенными пунктами, а дорог зачастую вовсе нет. По его данным, с начала года выполнено 6,5 тыс. вылетов, в медицинские учреждения доставлены около 9 тыс. человек. По оценке Медведева, это неплохой показатель, потому как эти цифры существенно выше, чем были в прежние периоды.

"Понятно, что цифры все равно могли бы быть лучше, но не везде есть взлетно-посадочные площадки, которые могли бы быть рядом с больницами, - сказал премьер. - Действовать здесь нужно". Он привел в пример Барнаул, где в течение последних 10 лет расширяется медицинский кластер и имеются

ресурсы, чтобы оказывать людям помощь различного профиля, но взлетной площадки на территории этого медкластера нет. "Этим, конечно, нужно заняться просто потому, что здесь без вертолетов не обойтись", - заключил он.

[\(ТАСС\)](#)

Санитарная авиация Подмосковья с начала года эвакуировала почти 250 пациентов

С начала 2019 года санитарная авиация Московской области совершила 253 вылета. В медицинские учреждения было эвакуировано 248 пациентов.



«Благодаря санитарной авиации, жители Подмосковья могут оперативно получить специализированную и высокотехнологичную медицинскую помощь. Это особенно важно в условиях большой удаленности лечебных учреждений или высокого трафика. Только с начала года в медицинские учреждения вертолетами было доставлено 80 детей, в том числе 9 – в возрасте до года», - рассказала и.о. министра здравоохранения Московской области Екатерина Огнева.

Она отметила, что санитарная авиация позволяет оказать экстренную медицинскую помощь пострадавшим в ДТП, пожарах, чрезвычайных ситуациях, независимо от дорожного трафика. При



оказании санитарно-авиационной помощи применяются вертолеты легкого класса, оснащенные необходимым медицинским оборудованием.

[\(Министерство здравоохранения МО\)](#)

Авиамедицинские бригады из 8 регионов России провели тренинг в Хелипарке Подушкино

13 ноября 2019 года на территории базы санитарной авиации Московской области в «Хелипарке Подушкино» состоялся тренинг ВЦМК «Защита» с авиамедицинскими бригадами из 8 регионов Российской Федерации.

В мероприятии приняли участие 30 врачей из Воронежской, Московской, Пензенской, Смоленской областей, Республики Чувашия, Республики Хакасия, Ямало-Ненецкого автономного округа и города федерального значения Санкт-Петербурга.

Специалисты крупнейшего эксплуатанта отечественных вертолетов «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» познакомили медиков с работой многофункционального вертолетного центра «Хелипарк Подушкино», на территории которого осуществляется базирование медицинских вертолетов.

В ходе тренировки врачи провели погрузку/выгрузку пациента с применением медицинского модуля вертолета, что позволило на практике смоделировать экстренную эвакуацию в разных ситуациях. Благодаря накопленному опыту эксплуатации вертолетов в разных климатических и географических условиях постоянно совершенствуется материально техническая база, эргономика воздушного судна, а также разрабатываются новые решения для повышения эффективности медицинской эвакуации и сокращения времени до оказания специализированной медпомощи больному.

Программа развития санавиации предусматривает ежегодное увеличение числа регионов, где будет осуществляться медицинская эвакуация граждан вертолетами отечественного производства. С увеличением количества вертолетов возникает естественная необходимость и потребность в формировании дополнительных квалифицированных кадров. Регулярные занятия призваны повысить уровень знаний и отработать критические моменты, что на практике сокращает время реакции и позволяет повысить качество оказываемых услуг.

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.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Врач санавиации Тамара Нефедова: мы больных не выбираем

С середины лета в Тульской области приступили к работе бригады медиков санитарной авиации. Всего за минувшие месяцы вертолетом "Ансат" из районов были доставлены и госпитализированы около 70 человек.



На днях бригада доставила в "ваныкинскую" больницу Тулы серьезно травмированного в автомобильной аварии в Алексине молодого мужчину. После вылета корреспондент "Тульской прессы" поговорил об особенностях работы в санитарной авиации с врачом Тамарой Нефедовой. В июле 2019 года в регионе заступил на круглосуточное дежурство вертолет "Ансат", оснащенный современным медицинским модулем производства ООО "Казанский агрегатный завод". Санавиация расширила возможности межбольничных медицинских эвакуаций, сократила время прибытия врачей к месту дорожно-транспортного происшествия и эвакуации пострадавших.

Больных не выбираем

В 2013 году Тамара Нефедова закончила вуз и сразу пришла на работу в больницу скорой медицинской помощи имени Ванькина. Она стала работать реаниматологом в реанимационном отделении.



- Как получилось, что из "наземного" врача стали медиком санитарной авиации?

- Мне предложили место врача санавиации, как основное место работы. Подумала, не стала отказываться.

- Началу работы предшествовала подготовка?

- Конечно! Мы прошли специальный курс обучения, у нас всех есть соответствующие сертификаты.

Подготовка была организована территориальным Центром медицины катастроф. Это обычная практика. Те наши коллеги, кто работает в регионах подальше от столицы, они ездят обучаться в Москву. Те, кто поближе, как мы, например, проходили обучение в Туле. К нам приезжали москвичи, проводили занятия.

Всего в тульском регионе работают четыре смены медиков санитарной авиации. В каждой из них - врач и фельдшер.

Не секрет, что многие, скажем так, опасаются летать. Сказываются страх высоты или, например, мысли о безопасности полетов. Мы поинтересовались, как обстоят дела у врача санитарной авиации.

- Страх летать нет?

- Нет, у меня ничего такого нет.

- Сколько всего вылетов было за время работы?

- Много было, сколько точно, сказать затрудняюсь. Не считаю. Частенько. Иногда за день может быть ни одного вылета, а иногда - и два, и три.

- Вылеты связаны с доставкой пострадавших, скажем, в дорожно-транспортных происшествиях или тяжелыми больными из глубинки? Есть какая-то определенная градация?

- Нет ничего такого! Мы больных не выбираем. Нам дали задачу - мы вылетаем. Ситуации бывают разные. Но каждый раз мы спешим к человеку, которому очень нужна специализированная медицинская помощь.

И пока мы летим, врачи в областных больницах уже готовятся принять пациента. Мы писали, что решение о вылете вертолета принимает оперативный дежурный тульского Центра медицины катастроф по заявке профильного медицинского специалиста. Взлет производится в течение получаса.

Мы делаем одно дело



Перемещения медиков санавиации - стремительны. Как рассказала Тамара Нефедова, при вызове бригада оперативно направляется от подстанции на аэродром. Там - посадка в вертолет и вылет.

Посадочные площадки в районах расположены не далее, чем в 5 минутах от больниц.

- На территории большинства стационаров негде сесть. Где-то мешают деревья, где-то провода. Площадки организованы на территории стадионов, где более безопасно садиться и взлетать.

На этом фото - вертолет санавиации в городе Суворове, откуда в августе был экстренно эвакуирован пациент с инсультом. 75-летнего мужчину доставили для лечения в Тульскую областную клиническую больницу.

Санитарная авиация - по сути та же скорая, только воздушная. Интересно, а есть ли у "наземных" коллег "летающих" медиков некое чувство зависти или ревности? В хорошем, понятное дело, профессиональном плане...

- Считается ли работа врачом санитарной авиации более престижной, чем - просто на скорой?

- Я бы не сказала, что более престижна. Но - вполне возможно! Есть ли у коллег чувство зависти? Это, конечно, надо у них спросить. Но в работе и общении это не ощущается. Мы одно дело делаем.

Развитие санитарной авиации - одна из целей национального проекта "Здравоохранение". Тульская область в инициативном порядке вошла в число 49 пилотных регионов, в которых, в которых появились санитарные вертолеты.

Финансируется санавиация из федерального и регионального бюджетов. По данным пресс-службы министерства здравоохранения Тульской области, с момента начала работы санитарной авиации в регионе в июле 2019 года совершено около 70 вылетов.

[\(Тульская пресса\)](#)

Шаг вперед: нефтегазовая и вертолетная индустрия развивают сотрудничество под эгидой АВИ

14 ноября 2019 года, в офисе компании «Би Пи Россия» состоялась первая встреча представителей различных нефтегазодобывающих компаний, посвященная формированию и планированию работы нового комитета «Заказчики» Ассоциации Вертолетной Индустрии.

Вертолетная индустрия определяет сегодняшнюю и будущую экономику транспортной составляющей для предприятий самых различных отраслей, использующих вертолеты. Среди них – логистические, горнодобывающие и нефтегазовые компании, организации лесного хозяйства и медицинской сферы, строительно-монтажные предприятия, а также для службы спасения, контроля, наблюдения и другие.

Топливо-энергетический сектор России является одним из ведущих заказчиков вертолетных услуг для разнообразных работ – сейсморазведки, мониторинга трубопроводов, транспортно-связных полетов, в том числе на буровые платформы и морские суда. Суммарный годовой налет на вертолетах



для предприятий ТЭК составляет примерно 430 тысяч летных часов, при этом должны быть соблюдены особые требования к винтокрылой технике, к технологиям организации выполнения полетов, а также к профилю компетенций и уровню квалификации персонала. Эти требования объективно продиктованы особыми условиями нефтегазодобывающих проектов, реализуемых в отдаленных регионах материковой и шельфовой зоне России, включая Арктику, где климатические условия, всегда или почти всегда – сложные, слабо развита сопутствующая инфраструктура в части обеспечения управления воздушным движением, топливообеспечения и исполнения операций по поиску и спасению.

Благодаря кооперации российских нефтегазодобывающих проектов с зарубежными компаниями, требования международных стандартов производителей нефти и газа к обеспечению безопасности транспортных услуг и, соответственно, к вертолетным операторам, по факту, внедряются в практику работы российских вертолетных операторов. Однако для полноценной и гармоничной интеграции необходим взвешанный и системный подход к выбору лучших мировых практик и стандартов и учет имеющихся в России условий, включение этих стандартов в политики ведущих отраслевых компаний и совершенствование требований российских нормативных документов.

Вопросы обеспечения безопасности полетов касаются самых различных звеньев вертолетной индустрии, начиная с разработки перспективных воздушных судов и необходимого авиационного и инфраструктурного оборудования и заканчивая комплексом работ для организации исполнения вертолетных услуг, что включает внедрение новых технологий и оптимальных практик в управление безопасностью полетов, организацию эксплуатации и технического обслуживания, обеспечение полетов и обучение летно-технического персонала.

Ядро нового комитета «Заказчики» составят представители ведущих компаний нефтегазового сектора, такие как «Би Пи Россия», «Газпром нефть», «Транснефть», «Бейкер Хьюз» и «РН-Аэрокraft», ставших на сегодняшний день действительными членами Ассоциации Вертолетной Индустрии и обладающих весомыми компетенциями и эффективными методическими и практическими наработками в области обеспечения промышленной безопасности, включая безопасность оказания авиационных услуг для нефтегазовых проектов по всему миру.

Стратегическая цель нового комитета – повышение безопасности полетов при оказании вертолетных услуг. Свое внимание комитет «Заказчики», при поддержке других четырех комитетов АВИ, направит на разработку, определение и актуализацию целей, а также поддержание стратегии непрерывных улучшений в области безопасности авиаперевозок персонала заказчиков. Участники совещания обсудили сроки первых организационных шагов, возможные средства и инструменты достижения целей и приоритетные направления работы.

Работа нового комитета «Заказчики» – это, прежде всего, разработка рекомендаций и доведение их до эффективно работающих стандартов в рамках компаний, входящих в АВИ при поддержке остальных комитетов – летного, технического, экономического и безопасности полетов.

Проработка вопросов и задач, которые поставит комитет, будет опираться на диалог с партнерами, ведущими экспертами и профессиональной аудиторией всей вертолетной индустрии с



использованием широких коммуникационных возможностей Ассоциации, включая такие масштабные проекты как HeliRussia, Вертолетный форум и форум САНАВИАЦИЯ, журнал «Вертолетная Индустрия» и сайт www.helicopter.su.

Начало консолидированной работе нефтегазовой и вертолётной индустрий было положено на 1-й тематической конференции в рамках выставки «НЕФТЕГАЗ-2019».

[\(АВИ\)](#)

Якутия рискует остаться без санавиации

Более чем на 400 млн рублей планируют сократить финансирование санавиации Якутии в 2020 году, соответственно уменьшится и количество вылетов, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

По информации пресс-службы Госсобрания Якутии, депутаты обсудили ситуацию с обеспечением санитарной авиации и считают важным ее сохранить.

По госпрограмме по здравоохранению в 2020 году запланировано уменьшение финансирования на 415,947 млн рублей, что приведет к значительному сокращению числа санитарных рейсов.

"В Якутии 13 из 34 районов относятся к арктическим. Среднее расстояние от центральной районной больницы до врачебной амбулатории или ФАПа - в среднем 100 км. В более чем 200 населенных пунктах оказание экстренной медицинской помощи возможно только с использованием санитарной авиации", - пояснили депутаты.

Депутаты предложили сохранить финансирование санавиации.

Как сообщало ИА REGNUM, глава правительства РФ Дмитрий Медведев распорядился об ускорении строительства площадок для санитарной авиации в регионах.

[\(REGNUM\)](#)

В Тульской области прошли учения экстренных служб с участием санитарной авиации

В Щекинском районе Тульской области прошли учения, в которых приняли участие вертолеты компании «Русские Вертолетные Системы», Тульский центр медицины катастроф, МЧС и ГИБДД.

По легенде учений на трассе М-2 «Крым», в районе села Лапотково, произошло крупное ДТП, в котором пострадало 8 человек. На место ДТП были направлены экипажи скорой помощи из Плавска, которые на месте приняли решение об эвакуации пострадавших вертолетом санитарной авиации. После вызова на место вертолета «Ансат», сотрудники ГИБДД на непродолжительное время перекрыли трассу с целью обеспечения безопасной посадки вертолета на трассу. На место инцидента экстренно вылетел санитарный вертолет «Ансат» под управлением пилотов «Русских Вертолетных Систем», оборудованный специализированным медицинским модулем. Отдельно стоит отметить, что посадка вертолета происходила фактически в темное время суток, и потребовала оперативного

развертывания автономной мобильной системы ночного старта, разработанной инженерной службой «Русских Вертолетных Систем».



В отличие от тяжелых вертолетов типа Ми-8 легкий медицинский вертолет «Ансат» производства ПАО «Казанский Вертолетный Завод» может осуществлять взлеты и посадки в ограниченных пространствах, что делает его незаменимым в городских условиях и на узкой дорожной колее. Габариты вертолета позволяют эвакуировать пациентов в максимальной близости от места происшествия, а эксплуатация существенно дешевле тяжелых машин.

Вертолет компании заступил на дежурство в июле 2019 года. За время дежурства было эвакуировано 68 пациентов.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

США пытаются вытеснить Ми-35М из бангладешских закупок

США пытаются проникнуть на новый для них рынок, вытеснив традиционных игроков. Бангладеш обсуждает с США приобретение широкого спектра вооружений в рамках усилий, направленных на модернизацию вооруженных сил.



"Мы ведем переговоры с Соединенными Штатами о покупке ударных вертолетов, истребителей и ракетных комплексов", - заявил Фарук Хан, председатель комитета по иностранным делам в парламенте страны.

С его слов винтокрылые машины Apache являются самым современным средством поражения среди аналогов и их закупка "будет хорошим достижением".

Впервые с момента обретения Бангладеш независимости в 1971 году высказано намерение о налаживании ВТС с Вашингтоном. С 1980-х годов традиционным поставщиком военной техники являлся Китай. Имели здесь свою нишу Россия (так, весь парк бронетранспортеров представлен БТР-80 и, в меньшей мере, МТ-ЛБ. - прим. ВО), Великобритания и Южная Корея. В целях экспансии на новый рынок США собираются заключить договоры, упрощающие поставку вооружений в эту страну.

"Бангладеш был менее развитым. Мы десятилетиями не покупали американскую военную технику (...) Это большой разворот", - заявил отставной генерал Хусейн, местный аналитик по безопасности.

На сегодняшний день в планах Бангладеш на начальном этапе закупок значится приобретение ударных вертолетов Т-129 (Турция) и Ми-35М (РФ). Однако, как отмечает South Asia Monitor, Apache AH-64E имеет превосходство над всеми конкурентами. Американские вертолеты могут вытеснить российские Ми-35М с рынка Бангладеш, по крайней мере, "увезти за собой" часть контракта. Со слов данного издания переговоры о поставках планируется провести с американскими чиновниками в конце этого года.

Однако министр иностранных дел страны заявил, что не может подтвердить эти сообщения:

Я не имею никакого представления о таких переговорах.

[\(Военное обозрение\)](#)

Литва закупит в США военные вертолеты Black Hawk без вооружения

Военные вертолеты Black Hawk, которые Литва намерена закупить в США для своих военно-воздушных сил, будут поставлены заказчику без вооружения. Об этом сообщил журналистам в понедельник министр обороны балтийской республики Раймундас Кароблис.

"Боевые вертолеты с оснащением стоили бы намного дороже, но мы можем установить на них обычное вооружение, пулеметы и подобное оружие для самозащиты и элементарной поддержки с воздуха", - сказал он журналистам.

Для Литвы, по словам министра, прежде всего, "важно обеспечить выполнение отчасти гражданских, логистических и поисково-спасательных функций, включая поддержку миссии воздушной полиции НАТО". Миссия по патрулированию в воздушном пространстве стран Балтии осуществляется по ротации членами альянса с литовской авиабазы Зокняй. "На деле, - сказал Кароблис, - именно военные вертолеты обеспечивают с воздуха гражданские функции тушения пожаров, срочную транспортировку донорских органов, поиск людей".



Соглашение о приобретении Black Hawk Литва планирует подписать до конца 2020 года. Согласно планам, будет закуплено шесть новых машин, за которые придется заплатить около €300 млн. На вооружение литовской армии они могут быть поставлены к концу 2024 года.

В настоящее время вертолетный парк ВВС Литвы состоит из трех машин семейства Dauphin производства франко-германской компании Eurocopter, закупленных за €52 млн, и трех вертолетов российского производства Ми-8. Летный ресурс российских машин находится на исходе.

[\(ТАСС\)](#)

Как «Мотор Сич» стал ареной большого геоэкономического передела

Конвергентная формула, где уживаются и рынок, и план, успешно реализована на площадке украинского холдинга "Мотор Сич". Та же методика стала источником экономического чуда в Китае. Неудивительно, что выйдя на восходящий вираж строительства собственной, не подверженной внешним шокам индустрии, там обратили внимание на потенциал запорожского предприятия.

Волею провозглашенного СМИ "красным директором" Вячеслава Богуслаева ПАО "Мотор Сич" стало, по иронии судьбы, самым рыночным предприятием пореформенной Украины. Но смысл рынка на предприятии понимали и понимают не в категориях хищничества и присвоения собственности, общенародной до недавних пор, а в терминах развития и преумножения производственных возможностей, сохранения и адаптации под новые условия хозяйствования уникального коллектива, уцелевшего в ту пору, когда повсеместно срезались и по остаточной стоимости (риторический вопрос - была ли она остаточной?) отправлялись на экспорт станки и оборудование, а тысячи семей оказывались без источника к существованию.

В словаре "Мотор Сич" рынок всего лишь инструмент, которым сильный, рачительный хозяин непременно воспользуется, не угнетая свое производство, обихаживая его всеми возможными способами. Более того, только при рынке планирование может достигнуть своего максимального эффекта, поскольку цивилизованный трансграничный обмен овестьственными знаниями и компетенциями, сформировавшаяся производственно-сбытовая сеть, преференциальные режимы кооперации и торговли позволяют предприятию наиболее полно реализовать свой технологический потенциал в средне- и долгосрочной перспективе.

На деле реализовать то, что классики политэкономии называли теорией конвергенции - эффективным совмещением лучших сторон социализма и капитализма, не так-то просто. Вернее, в условиях предельно искаженного, гипертрофированного, якобы капиталистического строя и разрушенных до основания завоеваний прежней социалистической формации это невозможно. Но исключения, о чем все постсоветские годы деятельно сожалели либералы-рыночники и на Украине, и в России, все же случаются.

Спартанский бизнес



В век стремительных технологических новаций и тектонических сдвигов в мировой политике державы, полагаящие себя субъектными (суверенными, самодостаточными) игроками, если не крупному, то во всяком случае на уровне тактических действий, стремятся заполучить свои "гешефты", становясь таким образом бенефициарами сложившегося глобального консенсуса. Потому что "большая игра" есть квинтэссенция договорных отношений, в которых одни неизбежно становятся выгодоприобретателями, а вторые вместе со своими интересами, если таковые существуют, занимают подчиненное (зачастую вассальное) положение.

Такой межрегиональный "естественный отбор" вполне закономерен, если не сказать, что он предопределен объективными обстоятельствами. Одна группа стран пестует свое технологическое лидерство и, дабы его капитализировать на восходящей волне новых формаций и не допустить до пирога чужаков, не гнушается любыми методами закрепления доминантного положения. Другая группа - не в последнюю очередь стараниями внутренних сил - оказывается в ловушке неэквивалентного внешнеэкономического обмена, будучи вынуждена обслуживать "метрополии" сырьевыми, финансовыми, интеллектуальными и производственными ресурсами.

Хуже, если описанный статус подчинения исторически не унаследован, а инспирирован и навязан, при этом закреплен обязательным к исполнению международным договором. Таким, например, как Соглашение об ассоциации Украины и ЕС, которое в угоду третьей стороне и по ее заказу стало фактором обнуления конкурентного потенциала одной из наиболее технологически продвинутых стран Европы. Еще хуже, если заложницей государственной недальновидности (точнее, подлости), а значит, в последующем жертвой размена становится целая национальная индустрия, пусть не вся, но выборочно обладающая заделами на 10-20 лет вперед, опытным инженерно-конструкторским корпусом и встроенная в производственно-технологические цепочки целого региона. Как минимум всем этим характеристикам, которых на деле гораздо больше, удовлетворяет ПАО "Мотор Сич", олицетворяющее технологическую самость Украины.

Предприятие, как "воздушный змей" в эпицентре урагана, все годы после провозглашения независимости страны нахождения - Украины - последовательно доказывало свое право на существование, но не попытками влезть в государственную казну, а целенаправленной промышленной политикой и почти полностью за счет внутреннего ресурса. В экономической практике такое задействование производительных сил и производственных отношений, да еще без бюджетной поддержки называется расширенным воспроизводством, в котором не только реализуются текущие (назовем их конъюнктурными) задачи, но постулируется и исполняется стратегия развития. Применительно к такой сложносоставной сфере, как авиационное двигателестроение, последняя предполагает разработку и внедрение в серию концептуально новой линейки техники, расширение сферы деятельности с использованием профильных технологий, способность в сжатые временные промежутки обеспечить диверсификацию производства, то есть подстроить мощности одновременно под спрос и гражданского, и военного секторов. Кроме всего прочего, под такие стратегии флагманские предприятия существенно - в разы - расширяют производственно-кооперационную сеть, вовлекая в нее новых смежников и отраслевую науку, снимают ограничения по географии поставок, ориентируясь на спрос.



Что означает встроиться в рынок, когда промышленность всю новейшую историю Украины вынуждена скрупулезно преодолевать государственную слабость и нигилизм в чувствительных для экономики областях, можно проследить как раз по опыту украинского авиационного двигателестроения. Без лишних слов, понимая, что альтернативой является только полное забвение с постепенным доведением до исчезновения, "красный директор" Богуслаев и его единомышленники сконцентрировались на производственных задачах. Единственным подспорьем в их распоряжении было подписанное в начале 90-х межправительственное соглашение о промышленной кооперации в области авиации, которое создавало нормативно-правовую базу взаимодействия с российскими партнерами. Но всякий раз, когда менялась политическая власть в Киеве, а вместе с ней и настроения в верхах по обе стороны государственной границы, обязательства сторон подвергались эрозии, и первыми, кто на себе ощущал "веяния времени", были именно запорожские моторостроители. Не государственные предприятия авиапрома ГП "Антонов" или ХГАПП - те так или иначе могли рассчитывать на протекцию власти, а именно компания "Мотор Сич" раз за разом принимала на себя удары сверху.

Несмотря на то, что Украина первой в 2003 году инициировала создание единого экономического пространства, предполагавшего глубокую, в том числе научно-промышленную кооперацию с Россией, здесь превалировали центробежные тенденции. Сначала ловким смысловым оборотом Леонида Кучмы было провозглашено: "Украина не Россия". Затем последовали "оранжевые" события, внесшие сумятицу в кооперационное взаимодействие высокотехнологических предприятий. После - короткая передышка президентства Виктора Януковича, позволившая немного "собрать камни", в то время как в России был запущен обратный процесс "разбрасывания" (сейчас, спустя 10 лет, это можно утверждать уверенно), формализованный в создании "матрешечных" ОАК и ОДК, лишивших самостоятельности и возможностей маневрировать десятки смежников украинских моторостроителей. Руководству ПАО "Мотор Сич" для решения даже текущих рутинных вопросов, не говоря уже о заключении кооперационных договоров, теперь приходилось стучаться в закрытые двери новоиспеченных менеджеров от авиации, мысливших (за редким исключением) бухгалтерскими, а не производственными категориями. Корпоративная эффективность обеих структур до их недавнего вхождения в Ростех отразилась в одном лишь "Суперджете", который мечтают сбавить уже даже отечественные компании, коим "чудо авиапрома" было навязано директивно, не говоря уже об иностранных перевозчиках. В борьбу "с детскими болезнями роста" этой машины бухгалтеры закопали почти все ресурсы, предназначенные для целой линейки гражданских, транспортных и многоцелевых судов и двигателей к ним.

Но как часто бывает в отечественной истории, черная полоса сменяется еще более черной и начинает казаться, что предыдущий этап для моторостроения был сродни "прогулке в Булонском лесу" и основные испытания впереди. После того как помянутый выше украинский глава справедливо отказался подписывать кабальное и разорительное для страны Соглашение об ассоциации с ЕС, прежде всего в разрезе его воздействия на отрасли промышленности, генерирующие востребованный продукт высокого передела, произошел антиконституционный государственный переворот со всеми вытекающими последствиями. И как всегда, без преувеличения первым удар от конгломерата антинародной власти и бесчинствующего криминалитета, прикрывающегося несуществующим украинством, принял на себя "Мотор Сич".



К президенту общества Вячеславу Богуслаеву была применена настоящая травля якобы за его пророссийскую ориентацию, но люди сведущие, в том числе его коллеги - руководители российских корпораций, знают, что она всегда была проукраинской. Он радел за отрасль, за свое предприятие, за трудовой коллектив, потенциал которого не только сохранен, но и приумножен новыми компетенциями, открывшимися горизонтами. Больше всего "парламентеры" от новой власти в масках и с оружием в лице именовавшего себя президентом и его приспешника так называемого генерального прокурора Луценко, обслуживавшие запросы дипломатической миссии США в Киеве, пеклись о том, чтобы одно из наиболее технологически передовых предприятий мира не объявило дрейф в сторону от независимой. Поперек горла им и их кукловодам в Вашингтоне и Брюсселе встал тот факт, что даже в этих условиях Богуслаев умудрился исчерпывающе выполнить взятые на себя перед контрагентами, прежде всего в России, обязательства по взаимным поставкам техники и оборудования. При этом кооперация по-спартански была выстроена таким образом, что не нарушала ни одного, даже самого абсурдного уложения новой власти, как бы законодатели ни старались отсечь ПАО "Мотор Сич" от здорового и взаимовыгодного сотрудничества.

Откровения "красного директора"

Основной задачей в этот период беспрецедентного давления (есть основания полагать, что он завершился выборным актом общенародного отторжения фигуры Порошенко) было сохранить наработанное с российской наукой и предприятиями понимание с полуслова. И конечно, существенно диверсифицировать кооперационную географию. Вынужденный, но необходимый шаг в условиях, приближенных к военно-полевым. Чтобы не бросать слов на ветер, обратимся к самому президенту компании, который на полях прошедшего прошлой осенью "Гидроавиасалона" (двигатель Д-436ТП для уникального гидроплана Бе-200 до сих пор не воспроизводим конкурентами) с присущей ему откровенной прямолинейностью и при этом с абсолютным спокойствием интеллектуала дал оценку событиям минувшей пятилетки.

"По линии поставок продукции гражданского назначения мы, естественно, работаем напрямую, официально, в рамках существующей межгосударственной договорно-правовой базы и наших контрактных обязательств. Никаких запретов здесь нет, ведь несмотря на критическое сжатие, взаимная торговля, в том числе товарами с высокой добавленной стоимостью, продолжается. Конечно, на некоторые наукоемкие виды гражданской продукции мы получаем разрешения, от этого никуда не деться, хотя очевидно, что это тормозит многие промежуточные операции по поставкам, затягивает сроки производства финального изделия, - поделился Богуслаев. - Все это наводит на банальную и простую мысль о том, что взаимовыгодная экономика в конечном счете должна стать тем ресурсом, той мягкой силой, которая откроет глаза и уши политикам, в угоду конъюнктуре и под гнетом своих обязательств рушащим достижения предшествующих поколений инженеров и новаторов. В этом плане лучшая модель для сборки новой системы отношений, очищенных от шелухи недопонимания, - научно-техническое сотрудничество. Наше предприятие лишь укрепляет обмен с российскими научными учреждениями - ВИАМом, ЦИАМом, ВИЛСом, МФТИ и МАИ, предприятиями в Петербурге, Казани, Самаре, Рыбинске, Уфе, Таганроге и многими другими признанными центрами компетенции в области создания новой техники и технологий".



Если кто-то пожелает перепроверить первоисточник, может связаться с руководителями перечисленных структур, которые подтвердят сказанное, сдобрив свои мысли исключительными оценками роли личности в истории. А точнее, того самого "красного директора" в сохранении уникальной школы моторостроения, без которой, как бы прочие ни надували щеки, до сих пор не обходится ни единый сколько-нибудь значимый проект в авиастроении. Стоит также обратить внимание на то, что отраслевую науку глава компании ставит подчеркнута на первое место, говорит о ней с трепетом и глубоким осознанием того, что только в связке производства и науки наша евразийская ойкумена может сохранить свои позиции во вновь устанавливаемом разделении труда и компетенций.

С известной долей сожаления, но в то же время с профессиональной сдержанностью и дальновидностью Богуслаев, понимая, что будущее за разумом, в упомянутой беседе констатировал сворачивание объемных показателей сотрудничества предприятия с Россией. ПАО "Мотор Сич" оказалось между молотом и наковальней: с одной стороны, тотальная деградация промышленной политики на Украине (в государственной стратегии развития авиапрома до 2022 года предприятие вообще не упоминается, зато щедро оплачиваются поставки по импорту, например, 55 вертолетов французского производства), с другой - система управления российским авиапромом с прытью, достойной лучшего применения, принялась замещать "плохой" импорт (с запорожского предприятия, всегда, даже в сложившихся условиях сохранявшего приверженность ценностям кооперации) "хорошим" - от партнеров из США и ЕС, ведущих, на секундомер, полномасштабную гибридную войну против России. Парадоксально, но факт: сложившимся продуктивным связям надежных партнеров предпочли фактическое субсидирование прямых западных конкурентов, поставив на кон собственный технологический суверенитет.

Но вернемся к констатации Богуслаевым уровня взаимодействия подопечного ему предприятия с российскими друзьями и партнерами. "С каждым годом мы теряем российский рынок: с 2010-го объем заказов сжался в десять раз. С одной стороны, это крайне печальная ситуация и мы ее заложники. С другой - это стимулирует нас еще более настойчиво включаться в международные цепочки создания добавленной стоимости, предлагая свои ноу-хау и перспективные разработки для всех типов летательных аппаратов. Мы уже делаем вертолеты: подана заявка на получение сертификата типа на семиместный вертолет МСБ-2 "Надежда" нашей разработки. Уже сейчас приступаем, используя свои компетенции и заделы, к разработке принципиально нового тяжелого вертолета, что подстегнет наши инженерно-технические подразделения к проведению активных поисковых и опытно-конструкторских работ. Развивается энергетический кластер нашего производства, предлагаются как традиционные, так и новые технологии газоперекачки. Диверсификация рынков и расширение производственной линейки позволили нам в 2016 году восстановить шоковый провал 2015-го. В общем объеме производства уже около 25 процентов занимают энергетические установки, вертолеты и товары народного потребления. Естественно, в фокусе внимания остаются и традиционные сферы производственной деятельности, в которых нам есть что предложить и есть с кем наращивать сотрудничество".

Этот блок открытого разговора Богуслаев заключил так: "Могу с уверенностью сказать, что прогнозы скептиков касательно перспектив ПАО "Мотор Сич" не сбылись. Более того, они были опровергнуты нашей деятельной политикой поиска платежеспособного спроса. За годы, прошедшие с момента



распада и фрагментации единого народно-хозяйственного комплекса большой страны, мы уже выработали иммунитет и, если угодно, привыкли работать в спартанских условиях".

Стоит обратить внимание на несколько важных для понимания перспектив отечественного авиационного двигателестроения цитат. То, что многопрофильная и успешная корпорация, состоящая из десятков производственных площадок и представительств в различных регионах мира, в ходе двух декад перипетий и политических штормов выработала иммунитет, сомнению не подлежит. Не благодаря, а вопреки она доказала свою субъектность в противоестественной для высокотехнологического производства среде. В иных странах таким компаниям создаются тепличные условия, а их основная деятельность, несмотря на форму собственности, активно (в объеме до 80 процентов издержек производства) субсидируется государством. Далее, если "наша" среда сформирована суммой интересов субъектов, мотивированных задачами монетизации своей должностной принадлежности к авиапрому, любому наблюдателю, не говоря уже о личности, всецело отвечающей за сохранность индустрии, понятно, что нужно находить точки приложения компетенций. Именно в этом логическом ряду и в конкретных исторических обстоятельствах выстраивалась тактика ПАО "Мотор Сич" по распознаванию новых рынков сбыта.

Зафиксируем сказанное Богуслаевым в контексте драматической потери оборота с Россией: "...это стимулирует нас еще более настойчиво включаться в международные цепочки создания добавленной стоимости, предлагая свои ноу-хау и перспективные разработки для всех типов летательных аппаратов". Не правда ли, вполне закономерное в духе рынка стремление грамотного руководителя расширить регионы присутствия. Ведь так поступают провозглашенные нашими (и украинскими и российскими) либералами западные идолы современного рынка. Более того, в приведенной цитате обнаруживаем очень респектабельный подход к международному обмену, речь о цепочках создания добавленной стоимости. И нет сомнения, что президент ПАО "Мотор Сич" очень бы хотел, чтобы эта стоимость, а в довесок к ней налоги и разнообразные трансферты в бюджеты всех уровней оставались на Украине. Государство лишь должно создать для этого элементарные условия, но, как все понимают, ситуация емко укладывается в формулу "иных уж нет, и те далече". В России, как оказалось, также добровольно, во всяком случае на уровне деклараций, отказываются от генерируемых кооперационным взаимодействием возможностей: загрузки производственных мощностей, обеспечения предприятий надежными заказами, привлечения квалифицированных кадров, словом, воссоздания авиапрома в том его формате, в котором ему надлежит находиться в великой державе.

Что касается встраивания в международную кооперацию с перспективными партнерами, обеспечивающими платежеспособным спросом и комплементарными для любого промышленника условиями размещения, то это общераспространенная международная практика. Без подспудности и желания кого-то уязвить. Но именно так, если не хуже, в публичном пространстве было истолковано длящееся уже не первый год сотрудничество ПАО "Мотор Сич" с Китайской Народной Республикой. Там бытует изречение: "Преодолеть пропасть в два прыжка". Что ж, если говорить о высоких технологиях и желании одних стран посотрудничать с другими в плане использования их плодов, то лучшей синергии сложно придумать. Но в случае с запорожским моторостроительным гигантом такое сотрудничество при всей практической обыденности вышло на международную арену. Вот как его описывает Богуслаев, призывая не искать черную кошку в темной комнате, тем более когда ее нет. "Постепенно начинает преобладать понимание того, что необходимо наращивать промышленный



потенциал, развивать широкую международную кооперацию, максимально сохранить географию присутствия конкурентоспособных предприятий, активно бороться за новые азиатские рынки, вход на которые через пять - семь лет будет все более сложным и затратным. Это нужно делать потому, что за нас отстаивать народное хозяйство не будут ни европейцы, ни американцы с их консервирующими экономический упадок траншами, ссудами, ложными обещаниями светлого будущего. Поэтому я и мои коллеги продолжаем работать, воспроизводить потенциал предприятия на новой технологической основе. Работать, замечу, полностью легально, в правовом поле, следуя закону, который не позволяет нам поставлять технику военного и двойного назначения".

Кладезь упущенных возможностей

Всем злопыхателям хочется сказать: "Учите матчасть". А согласно ей, что справедливо отмечено в приведенном выше заявлении, сектор высоких технологий порядком зависит от колебаний экономической конъюнктуры. Простым языком это означает, что если сегодня вход на рынок, развивающийся по восходящей, стоит один рубль, то завтра, когда он начнет осваиваться носителями аналогичных технологий и ниши начнут занимать компании из других юрисдикций, стоимость попадания на него возрастет кратно. Поэтому не из злонамеренности, а исключительно из соображений созидания производства на новой технологической основе состоялась сделка КНР (в лице компании Skyrizon) и ПАО "Мотор Сич", которую инерционно дрейфующие в фарватере американской геополитики национал-предатели расценили как некий акт сдачи технологического суверенитета Украины. Им неизвестно, и это подчеркивает даже тенденциозная местная пресса, что технологический обмен между запорожскими моторостроителями и китайскими перевозчиками существовал всегда в новейшей истории просто потому, что эксплуатанты из КНР были крайне заинтересованы в поддержании летной годности машин советского/российского/украинского производства в основном за счет промежуточных ремонтов и продления ресурса двигателей "Мотор Сич". В дальнейшем это сотрудничество развилось до понимания того, что Китаю с его индустриальной мощью критически необходимо иметь собственный, не подверженный внешним факторам риска авиапром. Даже украинское "Зеркало недели", которое трудно причислить к разряду адвокатов ПАО "Мотор Сич" и его президента, в материале с патетическим, но отражающим суть вопроса названием "Так не доставайся же ты никому?" (https://zn.ua/internal/tak-ne-dostavaysya-zhe-ty-nikomu-331781_.html) отмечает последовательность многолетнего сотрудничества запорожских моторостроителей с китайскими коллегами.

В числе прочих в материале упоминаются двигатели АИ-25ТЛ, которые уже устанавливаются на учебный JL-8 китайского производства, турбореактивные АИ-222-25Ф для сверхзвуковых УБС Hongdu L-15, МС-500В-02С, предназначенные для самолетов первичного обучения пилотов, турбовальные ТВ3-117 для массово эксплуатируемых в КНР Ми-17, Д-136, запланированные к использованию для создания тяжелого вертолета нового поколения АНЛ, разрабатываемого компанией Aviation Industry Corporation of China. Оправданный подтвержденными эксплуатационными характеристиками интерес заявлен в отношении турбовентиляторного Д-436-148ФМ для транспортных самолетов, турбореактивного Д-18Т для Ан-124 "Руслан" и Ан-225 "Мрія". Поднебесная, вынашивая планы создания машин аналогичной грузоподъемности, уже построила тяжелый военно-транспортный самолет Y-20, для которого подходит перспективный двухконтурный турбореактивный АИ-38, созданный ПАО "Мотор Сич" на базе его же знаменитого Д-18Т.



Странно (хотя для кого как), Украина уже давно отвернулась от этой курицы, несущей золотые яйца, - в производственном портфеле предприятия передовые моторы для летательных аппаратов любых типов и функционального предназначения. Их тактико-технические характеристики хотя бы на шаг, но впереди конкурентов, они уже в металле, и не существует дилеммы с запуском серии. В России же увлеклись весьма своеобразным замещением импорта (с Западом некоторым функционерам работать интереснее и сподручнее, поскольку 10 процентов "на карман" за каждый беспошлинно импортируемый на нашу таможенную территорию летательный аппарат больше не даст никто) с превращением этого увлекательного процесса чуть ли не в национальную идею. Но потом встрепенулись и поняли (своевременное решение об интеграции кластера в Ростех), что уцелевшие мощности моторостроения надо направить в правильное русло, под вновь сформулированные отраслевые приоритеты, но тут выяснилось, что пока "замещали импорт" по описанной методе, были утрачены компетенции. Создать эффективный, удовлетворяющий параметрам перспективного лайнера двигатель - не табурет в гараже сколотить, нужна отлаженная система, работающая на опережение. Такая на всем постсоветском пространстве сохранилась у единиц, одна из которых - ПАО "Мотор Сич". Предприятие заблаговременно разместило свои площадки и центры компетенций в быстрорастущих регионах Евразии - там, где государственные структуры и кредитно-финансовые учреждения воспринимают приход таких партнеров как благо, ориентируясь на совместное с ними освоение новых видов техники, а не отторгают их в силу близорукости или по политическим мотивам.

Понятно, что разнотолки и информационные вбросы в связи с выходом ПАО "Мотор Сич" на загрузку создаваемой в интересах китайского заказчика площадки в КНР продолжатся в той интенсивности, в которой будут проявляться признаки беспомощности тех, кто еще вчера исподлобья смотрел на технологический кладезь, находящийся под боком. Бери и сотрудничай цивилизованно, как это заведено в странах, где адекватно оценивают роль авиапрома в решении задач расширенного воспроизводства экономического потенциала. Ведь, например, никому не приходило в голову наводить тень на плетень, когда российская ОАК создала с китайской стороной (COMAC) совместное предприятие для производства перспективного узкофюзеляжного самолета CR-929, кстати, прямого конкурента МС-21 (Як-242). Или объявлять крестовый поход против работающего в Москве инженерно-технического центра (по факту полноценного структурного подразделения) корпорации Boeing, представляющего собой по сути мощную лоббистскую структуру.

В случае с "Мотор Сич" речь идет о планомерном взаимодействии на производственной площадке в юрисдикции заказчика - самого динамично развивающегося рынка, чей ВВП по паритету покупательной способности уже несколько лет назад превысил американский. А главная оговорка состоит в том, что никто не собирается передавать в КНР технологии и соответствующую документацию, они остаются неотъемлемой собственностью предприятия. Это принципиальная позиция Богуслаева и его коллег.

На предприятии, превратившемся в настоящую арену межгосударственной борьбы, убеждены, что политический и когнитивный слом, нивелировавший все потуги промышленников обеспечить технологическое процветание в кооперации и специализации производств авиапрома, сменится адекватным отношением государств (и Украины, и России) к своему индустриальному авангарду, обеспечивающему подлинный их суверенитет. В практическом преломлении это означает одно:



возврат к условно нулевому варианту стратегии развития авиационной промышленности, учитывающему весь типоразмерный ряд готовых к серии летательных аппаратов.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Болеем за американцев: Почему Китай не должен заполучить "Мотор Сич"

За украинское авиастроительное предприятие "Мотор Сич" развернулась нешуточная борьба. Чтобы не дать Китаю завладеть технологиями производства мощных двигателей, США даже готовы самостоятельно купить авиапредприятие. За кого в данном вопросе болеть России, вынужденно оказавшейся аутсайдером, Пекин или Вашингтон?

Немногие страны имеют собственный авиапром, но еще меньше способны создавать мощные силовые установки для него. "Мотор Сич" - уникальное предприятие, в свое время созданное настоящей сверхдержавой, СССР. На нем производят двигатели для самолетов Як-130, Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148 и даже для гигантского Ан-225. Также запорожское предприятие славится вертолетными двигателями для Ми-8, Ми-17 и Ка-226. Кроме того, "Мотор Сич" разрабатывает и поставляет во множество стран газовое и энергетическое оборудование.

Следует отдать должное руководству завода, которое его сохранило, не развалив, и искало новые рынки сбыта. Основным партнером "Мотор Сич" традиционно была Россия, но последнее десятилетие оно активно сотрудничало и с Китаем. После событий 2014 года привычные связи с российской промышленностью оказались разорваны, и свое спасение запорожцы увидели в Поднебесной. Наша же страна была вынуждена пойти путем импортозамещения. Что теперь ждет знаменитое авиапредприятие?

Американский "Мотор"?

В начале осени две компании из КНР заключили договор о покупке контрольного пакета акций украинского завода. Для закрытия сделки необходимо получить согласие Антимонопольного комитета страны. Однако в США высказались резко против подобного поглощения. Более того, по данным The Wall Street Journal, неофициальный советник президента Трампа Эрик Принс ведет переговоры о покупке "Мотор Сич". Что будет, если американцы смогут перехватить авиапредприятие из-под носа у китайцев?

Как таковой, украинский завод им не нужен. Практически все соответствующие технологии у них имеются. Единственное, что их может реально заинтересовать - это высотные двигатели, позволяющие вертолетам маневрировать в горах. Такую способность российских винтокрылых машин, оснащенных "моторовскими" движками, американские военные оценили в Афганистане. Также предприятие может несколько десятилетий зарабатывать на обслуживании уже выпущенных авиадвигателей.

Пожалуй, это все. Основная задача для США состоит в том, чтобы не дать Китаю заполучить советские наработки в двигателестроении. Российский эксперт в области авиации Руслан Гусаров поясняет:



Китай уже купил документацию и чертежи на строительство Ан-224 "Мрия" и на Ан-124 "Руслан", но собрать их без мощного двигателя они не могут. Именно эти двигатели они могут получить у "Мотор Сич". И если они начнут производить такие самолеты - это нарушит баланс сил в регионе и у США появятся дополнительные проблемы.

Это означает, что, купив "Мотор Сич", американцы заберут себе самые интересные патенты, после чего в худшем случае полностью его закроют, отправив оборудование на металлолом. В лучшем случае - сохранят лишь некоторые рентабельные направления, "оптимизировав" остальные. По факту, это будет самый настоящий "конец легенды".

Китайский "Мотор"?

Несколько более выгодно для авиапредприятия приобретение китайцами. Правда, следует помнить, что инвесторы заинтересованы в переносе производства в КНР, поэтому "украинским" оно в конечном итоге будет только в воспоминаниях патриотов. Если посмотреть на этот процесс с точки зрения российских национальных интересов, то, несмотря на декларируемую "дружбу с Китаем", нам это не выгодно.

Разработки "Мотор Сич" позволят Пекину совершить настоящий прорыв в авиастроении, превратившись в полноценного производителя самолетов по всей производственной цепочке. Зависимость от российских технологий резко ослабнет, не исключено, что у китайцев появятся новые мысли по поводу отдельных продаж совместного широкофюзеляжного лайнера CR929, о чем мы рассказывали ранее.

Весьма скептически высказывается по этому поводу упомянутый Руслан Гусаров:

Мы можем потерять этот рынок. Но самая большая головная боль - это риск того, что Китай начнет сам делать истребители и продавать их третьим странам, тем самым демпингуя на рынке. Пусть они будут хуже по качеству, но часть российских покупателей могут уйти к ним.

Выходит, как бы парадоксально это ни выглядело, России стоит "болеть" за американцев, а не за китайцев в этом вопросе. Есть, конечно, еще вариант с "ЗНР", но это, разумеется, на правах черного юмора.

[\(Репортер\)](#)

Битва за двигатели: что делают США и Китай на Украине

Украинский завод "Мотор Сич", производящий авиадвигатели, не достанется американцам, считают опрошенные "Газетой.Ru" эксперты. Он будет или национализирован или выкуплен Китаем. Пекин уже на протяжении более десяти лет является его крупным клиентом и планировал до конца года выкупить предприятие. Но США пытаются помешать сделке. Нешуточная борьба за завод связана с уникальными разработками "Мотор Сич", которых нет ни у одной из сторон торгового спора.



Частный подрядчик по вопросам безопасности и неофициальный советник президента США Дональда Трампа Эрик Принс ведет переговоры о покупке американцами завода "Мотор Сич", сообщают источники издания The Wall Street Journal.

По их данным, в середине октября администрация Трампа обратилась к Принсу, а также к еще одному потенциальному покупателю с просьбой "рассмотреть предприятие на предмет инвестиций". При этом уже 24 октября неофициальный советник прибыл с официальным визитом на завод.

Как рассказал в беседе с "Газетой.Ru" главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров, для США завод интересен в основном в политических целях.

"Те, технологические решения в сегменте, которые готовы предложить украинцы, у американцев почти все имеются. Но покупка завода китайцами будет означать военное и технологическое усиление Китая в регионе, что крайне невыгодно для США", - поясняет эксперт.

В сентябре этого года китайские компании - Skyrizon Aircraft и Xinwei Group - приобрели более 50% акций производителя авиационных двигателей "Мотор Сич". Сумма сделки не раскрывалась, однако указывалось, что "вырученные средства позволят заводу профинансировать новейшие разработки в области авиастроения". Вдобавок китайские компании пообещали предоставить гранты авиастроительной отрасли Украины на сумму \$100 млн. Сейчас сделка ожидает согласование со стороны Антимонопольного комитета Украины.

"Например, Китай уже купил документацию и чертежи на строительство Ан-224 "Мрия" и на Ан-124 "Руслан", но собрать их без мощного двигателя они не могут. Именно эти двигатели они могут получить у "Мотор Сич". И если они начнут производить такие самолеты - это нарушит баланс сил в регионе и у США появятся дополнительные проблемы", - прогнозирует Гусаров.

Вашингтон если и купит завод, то только с сильным дисконтом, уверен эксперт.

"Китайцы предложат больше, но американцы могут пообещать какие-либо политические блага. При этом для Америки вложение будет выгодно. Завод хоть сейчас и не производит много двигателей, но он может зарабатывать на уже выпущенных двигателях еще как минимум 20 лет. Вдобавок руководство "Мотор Сич" провело в свое время весьма успешное IPO на рынке, что гарантирует его окупаемость", - объясняет эксперт.

Впрочем, помимо политических мотивов для Вашингтона завод может быть интересен наработками в области создания высотных двигателей, отметил в разговоре с "Газетой.Ru" независимый авиационный эксперт Дмитрий Дрозденко.

По его словам, еще в ходе войны в Афганистане американцы были поражены техническими характеристиками наших военных вертолетов.

"У американских ВВС не было возможности маневрировать над горами на большой высоте, в том время наш Ми-8, оснащенный двигателями с "Мотор Сич", отлично справлялся с задачей. Кроме того,



у США нет разработок в сборке больших двигателей, которые ставят на тяжелые многоцелевые транспортники по типу нашего Ми-26. С покупкой завода США автоматически получают доступ к данным технологиям", - указывает эксперт.

Новый конкурент в небе

Сам концерн "Мотор Сич" расположен в Запорожье. Предприятие ведет разработку, производство, ремонт и обслуживание газотурбинных авиадвигателей. Оно построило двигатели для крупнейшего в мире транспортного самолета Ан-225. Также там создают авиадвигатели для вертолетов Ми-8, Ми-17, Ка-226, самолетов Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148, Як-130, агрегаты для перекачки газа, энергетическое оборудование и поставляют их более чем в 100 стран мира.

После распада СССР и вплоть до 2014 года одним из основных клиентов завода выступала Россия. Страна на постоянной основе закупала двигатели для своих вертолетов и грузовых самолетов. Кроме того, борта проходили техническое обслуживание на территории того же завода. Однако после охлаждения отношений на политическом уровне завод разорвал контракты с российскими партнерами.

Сейчас для России сам завод не имеет особой ценности, уверен Гусаров. Еще в 2014-2015 году Россия перешла на политику импортозамещения в авиационной промышленности.

"В настоящее время аналогичные двигатели собирают в Ленинградской области на заводе АО "ОДК-Климов", поэтому потребность в сотрудничестве с Украиной иссякла. Единственное, пока у нас еще не делают двигатели Д-18 для самолета "Руслан", но разработки аналога находятся на финальном уровне", - отмечает эксперт.

Тем не менее, если покупателем выступит Китай, то военно-техническое сотрудничество с Россией может сократиться.

По словам Гусарова, китайцы получают доступ к части тех технологий, которые могли бы купить у Москвы.

"Мы можем потерять этот рынок. Но самая большая головная боль - это риск того, что Китай начнет сам делать истребители и продавать их третьим странам, тем самым демпингуя на рынке. Пусть они будут хуже по качеству, но часть российских покупателей могут уйти к ним. В третьих странах, где постоянно идут вооруженные конфликты, главное все же цена истребителя", - указал Гусаров.

Разработки запорожского предприятия "Мотор Сич" пригодятся Пекину для производства двигателей Xian WS-15, которые планируется установить на китайские истребители пятого поколения. Сейчас у Китая нет моторов для подобного вила боевых самолетов, поэтому китайцы всеми силами будут биться за акции предприятия с Вашингтоном, уверен Дрозденко.

"Мотор Сич" работает с Пекином на протяжении десяти лет. Поэтому, если завод и решат продавать, то на сделку пойдут с китайцами. Это гарантирует заводу хотя бы продолжение работы на прежнем



уровне. Дело в том, что американцы, получив все технологии, либо закроют его или сведут его деятельность на уровень местного завода. Ведь зачем США искусственно создавать себе конкуренцию в отрасли? И в "Мотор Сич" эти риски прекрасно осознают", - указывает эксперт.

Роман Гусаров считает, что завод скорее национализировать власти Украины, чем отдадут его Вашингтону.

По мнению аналитика, в этом случае прием предприятия на баланс страны потребует выделения дополнительных средств из казны. "Потребуется серьезные инвестиции, чтобы удержать "Мотор Сич" на плаву, потому что даже после национализации его надо будет кому-нибудь продать. И, скорее всего, его отдадут китайцам", - заключил эксперт.

Газета.Ru

Офшорный сегмент восстанавливается

После того, как в начале 2016 года нефтегазовая отрасль практически ушла в депрессию после падения стоимости нефти до \$30 за баррель, вертолетный рынок, похоже, начал возврат, и почасовые эксплуатационные цены отражают это восстановление, заявили эксперты на Vertical Flight Expo & Conference, которая прошла 5 ноября в аэропорту Фарнборо. Но несмотря на то, что в нефтегазовом секторе в настоящее время возобновляются разведочные работы, прибыль операторов вертолетов все еще очень ограничена, добавили они.

Панельная дискуссия была сосредоточена главным образом на изменениях спроса и предложения, а несколько комментариев указывали на улучшение ситуации. Модератор Сара Джаривал, аналитик по оценке из Ascend by Cirium, отметила, что тогда всех зацепило и «инфекция» распространилась по рынку. Отвечая на вопрос, есть ли еще избыток мощностей на рынке, участник дискуссии Кларк МакГинн, руководитель Uplifting Advice, отметил, что в различных регионах пока слишком много крупных операторов с «переизбытком флота».

«Мы пережили беспрецедентный спад, поэтому мы должны побудить людей вернуться», - сказал МакГинн, отвечая на вопрос о настроении финансистов на рынке. Он предположил, что многие сделки не были реализованы из-за «слишком плохих новостей», такими как аварии в Северном море, но участники дискуссии согласились, что наличие финансистов и лизингодателей, помогающих развитию отрасли, является хорошим фактором, даже если сейчас условия более жесткие для ведения переговоров.

Аластер Фаллон, авиационный аналитик из IVA Group, отметил, что было «медленное восстановление» после нефтяного шока, начавшегося в 2014 году, когда от 20% до 30% вертолетного парка стало лишним. Он отметил, что это повлияло на всю отрасль, поскольку контракты не были продлены, и вертолетам пришлось искать новые применения. «Треть флота была больше не нужна, когда рынок рухнул... чего раньше никогда не было», - сказал МакГинн.



Аликс Лебулангер, научный сотрудник Avascent, сказала, что операторы стремятся диверсифицировать свою деятельность в сегмент строительства и другие области. Например, она сообщила, что Airbus «смог перепродать H225 военным».

Ключевой темой обсуждения стало то, что новые суперсредние вертолеты, которые выводятся на рынок, такие как Bell 525 и Airbus H160, только борются, поскольку они не проявили себя, но также все еще есть много доступных больших вертолетов. Лебулангер предположила, что французские военные, взяв H160, помогут ему стать проверенной машиной, но участники дискуссии сошлись во мнении, что после проблем с безопасностью, особенно с авариями Airbus H225, многие опасаются новых типов. Кроме того, как отметил МакГинн, «сотрудники отдела закупок операторов хотят старые цены за новые типы».

Наконец, производители и операторы смогли помочь рынку, сделав вертолеты более легкими в реконфигурации для новых применений – стоимость конверсии большого офшорного вертолета была непомерно высокой. МакГинн привел в качестве примера Airbus H225, применяемого в Африке, что стало возможным только потому, что они были заказаны с возможностью установки песочных фильтров. В то время как компания Waypoint заказала такой вариант, и вертолет принес прибыль, ее конкурент Milestone должен был бы заплатить от \$600 до \$700 тысяч за один вертолет для установки таких фильтров.



Стив Робертсон, директор консалтинговой компании Air & Sea Analytics, на мероприятии представил доклад о перспективах офшорного рынка вертолетов. По мнению эксперта, восстановление этого рынка набирает обороты, хотя может потребоваться больше времени, чтобы это отразилось на увеличении прибыли операторов. «В ближайшей перспективе прогнозируется продолжение роста в офшорном нефтегазовом секторе с настоящего времени до 2024 года», - сказал Робертсон. «Более высокие цены на нефть в конечном итоге приведут к улучшению коммерческих условий для операторов вертолетов, но пока эта сфера остается очень конкурентным рынком, поскольку нефтегазовые компании остаются очень осторожными в отношении затрат из-за волатильности цен».

Согласно данным Air & Sea Analytics, за 24-месячный период с августа 2017 года по 2019 год количество вертолетов, эксплуатируемым в морском нефтегазовом секторе, увеличилось на 18%, при этом в состав парка был добавлен 31 вертолет. Помимо более зрелых рынков, таких как Северное море и Мексиканский залив, компания отмечает, что спрос на вертолетные услуги растет быстрее всего в таких местах, как Гайана, Суринам, Сенегал, Восточное Средиземное море, Южная и Восточная Африка, и Азия.

[\(BizavNews\)](#)

CH-47F Chinook для ОАЭ

7 ноября 2019 г. DSCA (Агентство по сотрудничеству в области оборонной безопасности) Министерства обороны США направило в Конгресс информацию о планируемой продаже в Объединенные Арабские Эмираты 10 вертолетов CH-47F Chinook. Сделка должна быть осуществлена в соответствии с процедурами FMS (Foreign Military Sales). С пакетом технической и учебной поддержки ее стоимость может составить до 830,3 млн долларов США. В дополнение к 10 вертолетам, предложение включает 26 двигателей T55-GA-714A для них, 12 систем общего предупреждения о ракетном нападении (CMWS) AN/AAR-57 и 20 комплектов M134D-H Mini Gun и 20 M240N Machine Gun.

В настоящее время в ОАЭ имеется 31 вертолет Chinook. 22 из них в версии CH-47F и 9 в более старой версии CH-47C+. Все они предназначены для спецназа. Первые 16 единиц CH-47F Chinook были куплены ОАЭ в 2009 году примерно за 2 миллиарда долларов США. По словам представителя Boeing, ОАЭ не получит Chinook в последнем варианте - Block II. Он будет доступен не ранее 2021 года, после завершения сертификационных испытаний.

Основные работы, связанные с выполнением запланированного контракта, должны быть выполнены на заводах Boeing в Ридли-Парке в Пенсильвании, на заводе Honeywell Engine в Фениксе, штат Аризона, и в научно-технической службе в Хантсвилле, штат Алабама.

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

Кому отойдет "Мотор Сич": Вашингтон разложил "российско-китайский пасьянс"

История с продажей Китаю пакета акций ведущего производителя авиационных и вертолетных двигателей - украинской компании "Мотор Сич" - все больше приобретает черты голливудского триллера. В его сюжете уже появилась Служба безопасности Украины (СБУ), заблокировавшая передачу Пекину ценных бумаг, и новый герой - "легендарный" Эрик Принс. Человек, создавший одну



из крупнейших частных военных компаний Blackwater. Именно ему предстоит остановить экспансию "красного дракона", не дав китайцам получить сверхсекретные авиационные технологии.

Одинокий рейнджер

Визит Принса в Киев стал сюрпризом для многих. Особенно это касается его цели - купить "Мотор Сич". Президент Владимир Зеленский честно признался, что узнал о визите столь неоднозначного персонажа и его целях из сообщений в СМИ.

"Я об этом прочитал, причем прочитал ночью, - заявил Зеленский "Радио "Свобода" в ходе визита в Харьков. - Я ни с кем не встречался, я ни с кем это не проговаривал, но этот вопрос должен быть обсужден с президентом Украины, потому что "Мотор Сич" - стратегическое предприятие".

Ну если президент не в курсе, то неудивительно, что китайцы до последнего чувствовали себя вполне уверенно, заключая "стратегический" для обеих стран договор. Всего они, как сообщает портал Strana.ua, успели купить две трети акций "Мотор Сич". Делал это через подставные фирмы китайский миллиардер Ван Цзин, владеющий производителем авиакomплекующих Beijing Skyrizon Aviation. В итоге если бы не вмешательство Службы безопасности Украины, то мощности "Мотор Сич" буквально утекли в Поднебесную, а с ними - и критически важные технологии производства пусть и не самых современных, но очень эффективных и так необходимых китайцам авиационных и вертолетных двигателей.

Впрочем, с появлением на сцене Эрика Принса Пекину придется обождать. Купит американский бизнесмен долю украинского завода или нет, пока неизвестно, но на Банковой улице уже смекнули: раз в дело вмешался "Вашингтонский обком" надо тормозить. Теперь же в Киеве заговорили о том, что "Мотор Сич" нужен и им самим.

Боевой трансформер

Год от года Китай все откровеннее демонстрирует возрастающую военную мощь. Неважно, что на военных парадах в Пекине мы видим машины, ракеты, беспилотные аппараты и самолеты, напоминающие те, что были созданы в СССР или России. Поднебесная переживает этап технологического становления. Каждое представленное изделие независимо от того, "срисовано" оно или нет, - очередной шаг к собственным открытиям и "ноу-хау". Причем полученным вполне легальным путем в странах, где подобные вещи сегодня не нужны. Например, на той же Украине, которая методично убивает свою промышленность, распродавая разработки и технологии направо и налево.

Например, двигатели АИ-222-25Ф, произведенные в цехах "Мотор Сич" для учебно-тренировочного самолета L-15В, который внешне как две капли воды похож на наш Як-130. В августе 2018 года, комментируя для The Washington Times поставки Пекину этих моторов, экс-советник комитета американского Сената по международным отношениям Уильям Трипплетт назвал такой шаг Киева "ударом в спину военно-морскому флоту США".



Бояться морякам есть чего. "Летающая парта", как называют наши пилоты этот самолет, легко превращается из учебно-тренировочного в Су-30 или МиГ-29. Говорят, может и в американский F-22. Причем происходит это не с помощью внешнего "тюнинга", а всего лишь переключением программы в бортовом компьютере машины и прямо в воздухе. Это, конечно, не означает, что Як-130 становится истребителем пятого поколения. Это всего лишь тренажер, позволяющий курсанту летного училища почувствовать, как будет вести себя настоящий истребитель.

Впрочем, Як-130 можно использовать и в роли ударной машины. Самолет за раз поднимет в воздух до 3 тонн высокоточных ракет и корректируемых бомб. У "МиГа" или "Су" их может быть в три раза больше, но для начального класса - и этого с лихвой. Это позволяет использовать его как легкий штурмовик для решения огромного количества задач, от охраны Южно-Китайского моря от "заблудившихся" авианосцев до нанесения ударов по бронетехнике и командным пунктам на одном из островов, из-за которого у Вашингтона и Пекина идет нескончаемый спор.

Если разбирать Як-130, то у него есть и еще одна очень интересная черта: если пилот не справится с управлением, потеряет сознание, самолет можно посадить с земли при помощи системы дистанционного управления. Поэтому Як-130 рассматривают в том числе и как возможную платформу для создания реактивного ударного беспилотника. Не исключено, что за "фасадом" китайской машины прячутся не только украинские моторы, но и все эти технические возможности, делающие российский самолет уникальным.

Что упало

Как-то, поздравляя высокопоставленного китайского дипломата с успешным выполнением пилотируемой космической программы, я отметил, что она состоялась только благодаря тому, что Пекин купил у России систему торможения спускаемого аппарата. Не меняясь в лице, он парировал: "Вы ее продали. Теперь это только наше достижение".

В случае с Украиной на руку Китаю сыграло то, что после 2014 года военно-техническое сотрудничество Москвы и Киева сошло на нет. Глава Минпромторга Денис Мантуров в апреле того года сообщал, что общий портфель российских гражданских и военных заказов, размещенных на украинских предприятиях, составлял около \$15 млрд, или 8,2% ВВП Украины. Российско-украинский оборонный товаропоток насчитывал 7-8 тыс. наименований, а к сотрудничеству было привлечено 1330 предприятий. В обратную сторону шло также немало. Российские поставки по военной линии для оборонных предприятий Украины составляли 60%. В итоге всего за несколько лет одна из ведущих стран в области военного экспорта быстро сместилась с первых позиций во второй дивизион. А Москва занялась импортозамещением.

Его масштаб можно проследить по тому же "Мотор Сич". Согласно подписанному в 2011 году контракту с холдингом "Вертолеты России", украинцы должны были передавать нам ежегодно 250-270 двигателей ТВ3-117 и ВК-2500 на сумму \$1,5 млрд. Они были необходимы для боевых и транспортных вертолетов Ми-26, Ка-31, Ка-32, Ка-52, Ми-8 разных модификаций, Ми-24, Ми-28Н и Ми-35. Двигатели предприятия устанавливались на российские самолеты-амфибии Бе-200 и учебно-



боевые Як-130, а также на тяжелые транспортные Ан-124 "Руслан". Помимо этого, "Мотор Сич" поставлял турбореактивные моторы для стратегических крылатых ракет Х-55.

Что касается нас, то сегодня мы практически полностью заместили продукцию "Мотор Сич", поставлявшуюся в Россию. "ОДК-Климов", бывшая интеллектуальной кузницей для украинского завода, восстановила производство двигателей. По словам гендиректора холдинга "Вертолеты России" Андрея Богинского, в 2019 году Россия произведет более 200 вертолетов. Если учесть, что на каждом из них два двигателя, то "Климов" выпустит более 400 моторов. На решение этой проблемы ушло пять лет, миллиарды рублей. Зато сегодня мы можем хладнокровно смотреть, как уничтожается один из столпов украинской промышленности.

Империя Богуслаева

"Мы потеряли Россию, в результате объемы производства упали на 40%, - признал в интервью одному из бизнес-изданий генеральный директор АО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. - Тут у нас ограничено все. Напрямую двигатели мы не поставляем. Разрешительные схемы работают в рамках международных обязательств. Их мы не имеем права не выполнять. Приходится выходить и на новые рынки, чтобы поддерживать производство, - продавать Китаю, Индии, они покупают".

Вячеслав Александрович - одна из последних глыб советского оборонно-промышленного комплекса. Человек-харизма, человек дела. Выживание "Мотор Сич" в "лихие 90-е" - главная его заслуга. Завод не превратился в торговый центр или модный жилой лофт. Он не потерял заказы на свою продукцию. Более того, Богуслаев оказался единственным индустриальным директором в Запорожье и, наверное, на всей Украине, кто стал вкладывать доходы не в "дворцов заманчивые своды", а в родной город. Сегодня в нем есть кафедральный собор - строительство проспонсировал "Мотор Сич", восстановлено трамвайное сообщение - тоже "Мотор Сич", построен музей техники с коллекцией экспонатов, сделавших бы честь и куда более именитым площадкам, создана самая современная в регионе и стране поликлиника и многое другое.

Но самое главное - высокотехнологичное, стабильно работавшее предприятие, дававшее работу тысячам человек. В своих взглядах на жизнь он - социалист. "Доход предприятия должен быть направлен на создание достойных условий жизни тех, кто его создает", - неоднократно повторял он во время общения.

Купить любой ценой

Бывший начальник вооружений Минобороны Анатолий Ситнов говорит, что интерес к "Мотор Сич" со стороны США - это попытка противодействия как Китаю, так и России.

"Двигатель Д-18 для самых мощных транспортнх самолетов Ан-124 "Руслан" делал "Мотор Сич", - отмечает он. - Чтобы нам восстановить его производство, понадобятся десятки лет. Мы заменили большую часть продукции "Мотор Сич", но надо понимать, что 60% наших самолетов и вертолетов все еще летают именно на его моторах".



Из-за санкционного давления мы вынуждены были отказаться от программы модернизации небесных тяжеловозов Ан-124 "Руслан". Двигатели для них производил "Мотор Сич". Можно купить, конечно, у General Electric или Rolls-Royce, но очевидно, что нам их не продадут. Россия и в этом случае вынуждена идти по пути импортозамещения. На днях специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени Жуковского начали тестирование аэродинамической модели нового тяжелого транспортного самолета "Слон". Он сможет поднимать 180 тонн груза, заменив собой "Русланы". В его грузовом отсеке смогут поместиться 400 десантников и 14 броневиков "Тигр" либо пять самоходок "Спрут".

Проблема лишь в том, что это пока только проект, к которому нужно создать еще и двигатель. Например, такой как ПД-35. Работа над ним ведется с 2016 года. Завершится не ранее 2025 года, а серийное производство может быть развернуто в 2028 году. Зная, как у нас идут испытания и доработка авиационной техники, понимаешь, что генерал Ситнов прав: "Заместить заместим, но потратим на это годы".

Россия и Китай готовятся к совместной работе над созданием перспективного тяжелого вертолета ANL (Advanced Heavy Lift). Китай должен подготовить техническое задание, Россия - разработать его важнейшие узлы и агрегаты. Вертолет может использовать два вида двигателей: российский ПД-12В (разрабатывает Объединенная двигателестроительная корпорация, ОДК) и украинский на основе Д-136 производства компании "Мотор Сич". Он сейчас стоит на самых больших вертолетах Ми-26. До сих пор в мире ему нет аналогов, и господин Эрик Принс это прекрасно знает. Поэтому покупка украинского предприятия может существенно сдвинуть сроки появления российско-китайской машины. Ведь двигатель Д-136 пока безальтернативен.

Так что "китайский пакет" в "Мотор Сич" более чем весом. Приобретение технологий производства авиационных и вертолетных двигателей существенно продвинет Китай на пути создания своих собственных тяжелых транспортных самолетов, вертолетов, стратегических крылатых ракет. Вместе с технологиями в Китай переедут и многие специалисты украинского предприятия, а значит, в Поднебесной начнет формироваться техническая школа. Этого-то и боится Вашингтон.

[\(ТАСС\)](#)

Росавиация и Ведомство гражданской авиации Мексики (AFAC) провели консультации по вопросам летной годности

Консультации состоялись в Москве 11 ноября 2019 года и были посвящены взаимной оценке систем сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей в рамках валидации вертолетов Ми-171А2 и АНСАТ, а также двигателя ВК-2500-03 в Мексике.

В консультациях также приняли участие представители Авиационного регистра Российской Федерации, АО «ГСС» и компании Craft Avia Center.

В ходе встречи Стороны обсудили широкий спектр вопросов, представляющих взаимный интерес и связанных с организационными, нормативно-правовыми и техническими аспектами национальных



систем сертификации и поддержания летной годности, наметили шаги по развитию дальнейшего сотрудничества в данной области.

Достигнута договоренность о подписании в ближайшее время Рабочего соглашения между Росавиацией и AFAC в поддержку валидации российской авиационной техники и ее дальнейшей эксплуатации в Мексике.

В продолжение консультаций запланирован технический визит представителей AFAC на ПАО «Казанский вертолётный завод».

[\(Росавиация\)](#)

Ми-38 выходит на международный рынок

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках международного авиасалона Dubai Airshow 2019 впервые представит за рубежом новейший гражданский вертолет Ми-38. Машина с салоном повышенной комфортности будет демонстрироваться на статической экспозиции, а также примет участие в летной программе.

Впервые первый серийный вертолет Ми-38 в гражданском исполнении был представлен в августе этого года на московском авиасалоне МАКС-2019, где с ним ознакомился президент России Владимир Путин. При разработке интерьера вертолета применены современные технические решения в области безопасности и комфорта. Вместо традиционного размещения двигателей перед главным редуктором на Ми-38 реализована схема с их «задним» расположением, что позволило снизить аэродинамическое сопротивление и уровень шума в кабине, а также повысить безопасность машины.

Помимо высоких летно-технических характеристик конкурентным преимуществом Ми-38 является его стоимость, выгодно отличающаяся от иностранных аналогов в данном классе вертолетов.

Дальность полета нового вертолета Ми-38 в транспортной конфигурации составляет до 1000 километров (с дополнительными топливными баками). Обладая максимальной взлетной массой 15,6 тонн, вертолет способен взять на борт или на внешней подвеске 5 тонн полезного груза.

Еще одной новинкой Dubai Airshow станет легкий вертолет Ансат, который вслед за европейским дебютом в Ле Бурже будет впервые представлен на Ближнем Востоке. Машина в корпоративном исполнении также примет участие в летной программе выставки. В данной конфигурации вертолет может с комфортом перевезти до 5 пассажиров.

«Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в рамках реализации проекта Ми-38 финансировались Минпромторгом России. Вертолет изначально проектировался с учетом обеспечения соответствия самым жестким современным и перспективным нормам по безопасности, экологичности, шуму на местности. Самое пристальное внимание при этом уделялось удовлетворению потребностей заказчиков в отношении летно-технических, эксплуатационных и экономических характеристик. Конструкторы провели целый комплекс мероприятий, направленных на дальнейшее расширение эксплуатационных возможностей и обеспечение максимальной

универсальности применения вертолета. Особый интерес у эксплуатантов из стран Ближнего Востока должны вызвать доработки, направленные на обеспечение надежной и комфортной работы новой машины в условиях жаркого климата и пустынного рельефа местности”, – отметил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.



“Впервые в новейшей истории России наши гражданские вертолеты будут представлены на ближневосточной выставке. Формат и содержание участия холдинга “Вертолеты России” в Dubai Airshow демонстрируют новые подходы Госкорпорации Ростех к продвижению российской высокотехнологичной гражданской продукции на зарубежные рынки с привлечением механизмов поддержки Минпромторга России, Российского экспортного центра, лизинговых компаний. Мы уверены, что российская вертолетная техника по цене и качеству способна успешно конкурировать на мировом рынке и рассчитываем, что демонстрационные эффекты будут трансформированы в очередные реальные контракты”, – подчеркнул генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

“Dubai Airshow станет первой зарубежной площадкой, где мы продемонстрируем новейший Ми-38, так что мы можем говорить о мировой премьере этой машины, а также о дебюте Ансата на Ближнем Востоке. В ОАЭ динамично развивается направление городской мобильности, поэтому помимо летных образцов на своем стенде мы представим беспилотник VRT300, а на совместной экспозиции с эмиратским холдингом Tawazun – макет легкого однодвигательного вертолета VRT500. Не секрет, что инвесторы из ОАЭ проявляют интерес к участию в проекте, и в ходе выставки мы рассчитываем



сделать первые конкретные шаги в этом направлении”, – сообщил генеральный директор холдинга “Вертолеты России” Андрей Богинский.

Ми-38 может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты. Благодаря использованным техническим решениям вертолет Ми-38 превосходит другие машины своего класса по грузоподъемности, пассажировместимости и основным летно-техническим характеристикам.

Легкий многоцелевой Ансат оснащен двумя двигателями и может применяться для пассажирских перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды и в качестве санитарного борта. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, доказавшие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров, а также климатические испытания, подтвердившие возможность эксплуатации в температурном режиме от -45 до +50 градусов по Цельсию.

Легкий вертолет VRT500 и беспилотник VRT300, разработанные конструкторским бюро “ВР-Технологии”, выполнены по соосной схеме расположения винтов что обеспечивает высокую устойчивость к боковому ветру и малые габариты для использования в условиях плотной городской застройки.

VRT500 обладает самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

[\(Вертолеты России\)](#)

Первый Bell 407GX_i поставлен в Канаду

Как стало известно BizavNews, канадская группа компаний Municipal Enterprises Limited (специализируется на производстве материалов для дорожного строительства) начинает эксплуатацию первого в Канаде вертолета Bell 407GX_i. Новая машина поставлена в VIP конфигурации и будет использоваться в корпоративных перевозках.

Согласно данным производителя, Bell 407GX_i оснащается новым газотурбинным двигателем Rolls-Royce M250-C47E/4 с двухканальной системой FADEC, который обеспечивает исключительную производительность при высоких температурах воздуха и на большой высоте, улучшенную топливную экономичность и возможность крейсерского полета со скоростью 133 узлов/246 км/ч.

Интегрированное приборное оборудование Garmin G1000H NX_i с дисплеями высокой четкости и более быстрыми процессорами обеспечивает повышенную яркость и четкость, более быстрый запуск и отображение карт, а также возможность подключения планшетов и смартфонов. Модернизация до Bell 407GX_i также включает двигатель с двухканальной FADEC с полностью автоматическим перезапуском и улучшенную ситуационную осведомленность с помощью G1000H NX_i.



Дополнительные опции для 407GX включают Garmin FlightStream 510, который позволяет пилотам загружать планы полетов с персональных устройств, Garmin SurfaceWatch, обеспечивает технологию идентификации и оповещения о взлетно-посадочной полосе, грузовой крюк с грузоподъемностью 3100 фунтов и систему мониторинга, включая диагностику систем вертолета.

«Мы всегда рассматриваем пути обновления нашей текущей продуктовой линейки, чтобы предоставить нашим клиентам самые надежные и технологически совершенные вертолеты на рынке. Bell 407GX дает экипажу улучшенную осведомленность, более высокую точность навигации, улучшенное управление двигателем и усовершенствованную связь», - говорит Сьюзан Гриффин, исполнительный вице-президент по коммерческим вертолетам.

[\(BizavNews\)](#)

Вертолетный оператор Uzbekistan Helicopters получил сертификат эксплуатанта

Обновленная вертолетная авиакомпания Uzbekistan Helicopters на прошлой неделе получила сертификат эксплуатанта от авиавластей Узбекистана.

Совсем недавно в этой стране завершилась реструктуризация предприятий авиатранспортного комплекса — на базе НАК "Узбекистон Хаво Йуллари" были созданы АО Uzbekistan Airways



(занимается организацией полетов и эксплуатацией парка ВС) и оператор по управлению аэропортами АО Uzbekistan Airports.

Процесс затронул и вертолетный сегмент отрасли, в результате чего подконтрольное НАК государственное унитарное предприятие "Авиакомпания "Специальные авиационные работы (САР)" было преобразовано в ООО Uzbekistan Helicopters.

Напомним, что авиакомпания "САР" появилась в 1997 г. первоначально как структурное подразделение НАК "Узбекистон Хаво Йуллари" (в соответствии с решением совета национальной авиакомпании и в целях оптимизации ее структуры). Затем Госавианадзор Узбекистана выдал авиакомпании "ГУП "САР" собственный сертификат эксплуатанта и сертификат организации по ТО.

ATO.Ru

Новости аэрокосмической промышленности

ПАО «Корпорация «Иркут» ведет испытания новейших МС-21-300

ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация») продолжает развитие программы создания семейства пассажирских самолетов нового поколения МС-21. В ноябре программа будет представлена на DUBAI AIRSHOW 2019 в городе Дубае, где проект будет презентован в рамках объединенной экспозиции ПАО ОАК.

На выставках и салонах

Международный авиасалон Dubai Airshow будет проходить с 17 по 21 ноября 2019 года неподалеку от международного аэропорта Аль-Мактум в городе Дубае, ОАЭ. Dubai Airshow является одной из крупнейших международных авиационно-космических выставок, в этом году выставка будет проводиться уже в шестнадцатый раз.

Предыдущий яркий дебют самолета МС-21-300 состоялся на Фестивале авиации, космоса и технологий «TEKNOFEST 2019», который проходил в Стамбуле (Турция). Это был первый (!) зарубежный визит самолета МС-21-300, что вызвало к нему практически ажиотажный интерес.

Тогда в ходе перелета с аэродрома города Жуковского (Московская область) в новейший аэропорт Стамбула имени Ататюрка самолет МС-21-300 преодолел свыше 2400 км за 3,5 часа. Самолет пилотировал экипаж в составе летчиков-испытателей Василия Севастьянова и Олега Мутовина.

После приземления Василий Севастьянов заявил: «Перелет прошел в штатном режиме. Машина и ее системы хорошо показали себя в полете. Часть нашего маршрута впервые проходила над морем». Самолет МС-21-300, представленный на выставке в Стамбуле, оборудован двухклассным пассажирским салоном. Он принимал участие в летной программе и был открыт для посещения специалистами и потенциальными заказчиками.



Как уже рассказывал «Промышленный еженедельник», премьерный показ самолета МС-21-300 в России состоялся в августе этого года на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019. 27 августа 2019 года лайнер посетили Президент России Владимир Путин и Президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган.

Самолет нового поколения

Самолет МС-21-300 в качестве головного исполнителя разрабатывает, испытывает и строит ПАО «Корпорация «Иркут». МС-21-300 - среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров. Этот лайнер ориентирован на наиболее востребованный сегмент растущего рынка пассажирских перевозок. Спрос в сегменте МС-21 до 2038 года в России прогнозируется в объеме порядка 1000 самолетов, в мире – свыше 30000 самолетов.

Конструкция самолета базируется на новейших разработках в области самолето- и двигателестроения, бортового оборудования и систем. Высокие летно-технические характеристики и сниженные эксплуатационные расходы, по сравнению с аналогами, достигаются благодаря передовой аэродинамике, двигателям и системам последнего поколения.

Повышенное аэродинамическое качество достигнуто за счет крыла большего удлинения, изготовленного из полимерных композиционных материалов. Доля композитов в конструкции превышает 30%, что уникально для самолетов этого класса.

По выбору заказчика самолет МС-21-300 оснащается двумя типами силовых установок нового поколения: PW1400G-JM компании Pratt & Whitney (США) или ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (Россия). Оба варианта силовой установки обеспечивают уменьшение расхода топлива, снижение уровня шума и эмиссии вредных веществ, сокращение стоимости жизненного цикла.

Достоинства и преимущества

Одно из ключевых конструкторских решений проекта МС-21 – самый большой в своем классе диаметр фюзеляжа – 4,06 м. Для пассажиров это обеспечивает ряд существенных преимуществ, в том числе: расширение личного пространства; увеличение свободы передвижения – возможен проход мимо тележки обслуживания; возможность взять больше ручной клади – объем багажных полок возрос на 20-25%.

В интересах комфорта пассажиров увеличен размер иллюминаторов. Давление в салоне соответствует высоте 1830 м, против 2400 м у существующих узкофюзеляжных самолетов. Авиакомпании могут заказать опциональные решения, увеличивающие комфорт для пассажиров. В их числе система спутниковой связи, сеть Wi-Fi для пассажиров, бортовая система развлечений, многоцветное освещение пассажирского салона, электрические розетки в пассажирских креслах и многое другое.



Широкий проход позволяет ускорить посадку и высадку пассажиров, и, соответственно, сократить время оборота в аэропорту. Увеличенные за счет расширения фюзеляжа багажные отсеки позволяют перевозить больше коммерческого груза.

ПАО «Корпорация «Иркут» сформировало стартовый портфель твердых заказов на 175 самолетов МС-21. В числе первых эксплуатантов самолетов МС-21-300 – авиакомпания «Аэрофлот». Началось изготовление первых самолетов МС-21-300, предназначенных для поставки заказчикам.

Испытания и валидация

В настоящее время программа МС-21 находится на стадии сертификационных испытаний по российским нормам с последующей валидацией по европейским нормам. В летных испытаниях, стартовавших в 2017 году, участвуют три самолета МС-21-300. В 2019 году к летным испытаниям присоединится четвертый опытный самолет МС-21-300. Также ведется постройка самолета МС-21-300, который пройдет летные испытания с российскими двигателями ПД-14.

В ходе летных испытаний самолет выполнил полеты на высотах и скоростях, которые характерны для основных эксплуатационных режимов. Достигнуты максимальные значения показателей: высота — 12500 м, М — 0,89, истинная скорость — 949 км/час, продолжительность полета — 6,2 часа. Летные испытания подтверждают правильность основных конструкторских и технологических решений.

Полеты выполняют летчики-испытатели «ОКБ им. А.С. Яковлева» (входит в состав Корпорации «Иркут»), летчики-эксперты Летно-исследовательского института им. М.М. Громова, Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA).

Этим летом эксперты Европейского агентства по безопасности полетов (European Union Aviation Safety Agency) завершили вторую сессию полетов в рамках программы валидации самолета МС-21-300. В ходе летных испытаний специалисты EASA оценивали поведение самолета МС-21-300 в различных режимах до высоты 12 000 м. Полеты выполнялись с большой и малой взлетной массой, в условиях передней и задней центровки. Продемонстрирована работа комплексной системы управления самолетом в основном режиме. Испытатели оценили поведение самолета на минимальных эволютивных скоростях взлёта и посадки, в том числе с имитацией отказа двигателя.

Президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь отметил: «Самолет МС-21-300 проходит летные испытания в целях получения российского и европейского сертификатов типа. Завершение испытателями EASA второго цикла сертификационных полетов – еще один шаг в этом направлении. Параллельно на Иркутском авиационном заводе мы разворачиваем производство самолетов МС-21-300 для поставки первым заказчикам».

Первая сессия сертификационных полетов испытателей EASA состоялась в январе 2019 года. Допуск к полетам на самолетах МС-21-300 специалисты EASA получили по результатам курса теоретической и практической подготовки, которые прошли в сентябре 2018 года.



Статусная программа

Как отмечают эксперты, создание нового самолета МС-21 - это наиболее яркий пример возможности выхода на гражданский рынок традиционных игроков оборонки – в данном случае авиастроительной корпорации "Иркут", аккумулировавшей для реализации проекта инженерные кадры бывшего КБ Яковлева и производственные мощности Иркутского авиазавода, ранее известного в первую очередь по Су-30.

Отметим также, что на МАКС-2019 прошла отчетная пресс-конференция о статусе программы МС-21. В общей сложности выполнено более 200 полетов. К трем проходящим испытания самолетам до конца года должен присоединиться четвертый, он находится сейчас на стадии комплектования. Подтверждено, что завершение сертификационных испытаний и получение основного сертификата типа на самолет базового облика (с американскими двигателями P&W1431G-JM) планируется в следующем, 2020 году. Поставки заказчикам этого варианта планируются во второй половине 2021 года.

Ведется активная работа по повышению доли отечественных компонентов в конструкции. В апреле этого года подана заявка на начало испытаний в 2020 году с российскими двигателями ПД-14 на достраиваемом пятом летном образце - для получения дополнительного сертификата на вариант с этой силовой установкой, что планируется реализовать в 2021 году.

Сам двигатель прошел программу испытаний на стендах и летающей лаборатории на базе Ил-76 и сертифицирован Росавиацией. В отношении машины с российскими двигателями иногда употребляется индекс МС-21-310. В этот вариант так же планируется перестройка первого прототипа.

Кроме базовой модификации МС-21-300 на 163 пассажира в двухклассной компоновке (211 в варианте для лоукостеров), подготовлен комплект проектной документации на укороченный МС-21-200. Однако вариант "-200" фактически заморожен несколько лет назад по соображениям крайне малой востребованности на рынке младших модификаций в семействах аналогов. Напротив, ведется активная проработка удлиненного условного "-400", подготовлен эскизный проект, но на данный момент окончательное решение о создании этой модификации не принято.

В случае благоприятной ситуации с заказами к 2025 году планируется выйти на темп выпуска 72 самолета МС-21 в год. Небольшой шаг к этому был сделан и в ходе МАКСа, когда было подписано три меморандума о намерении приобрести МС-21: с российской авиакомпанией "Якутия" (пять машин), казахстанской Век Air (10 машин) и неким неназванным покупателем еще на пять машин. Объем твердых контрактов пока составляет в общей сложности 175 бортов.

В условиях естественного снижения объемов гособоронзаказа в обозримом будущем просто не потребуются столь авральные закупки авиатехники, какие были необходимы для замены физически и морально крайне устаревшей техники советского производства. "Иркут" своим смелым предприятием показывает пример реализации военных компетенций в гражданской области.

Все по плану!



Заместитель председателя Правительства России Юрий Борисов, говоря о программе МС-21, отмечает: "Мы планы свои менять не будем: задача стоит завершить сертификацию в 2020 году, а с 2021 года выйти на серийное производство. Думаю, что все это посильно. Моя мечта: надо переходить на серийность выше 100 самолетов. И для этого возможности есть».

Касаясь вопроса двигателей самолета МС-21-300, он заявил: «Мы не отказываемся от партнерства с Pratt & Whitney, не будем никакие меры предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить». В то же время Юрий Борисов отметил, что «при определенных обстоятельствах мы готовы будем перейти только на отечественные двигатели». В ходе визита было объявлено, что на первом самолете МС-21-300, произведенном по серийным технологиям, будет установлен двигатель ПД-14. Доработанный под установку двигателей ПД-14 самолет будет задействован в летных испытаниях.

На специальном совещании, посвященном реализации этой программы, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подчеркнул, что «проект МС-21 важен для развития нашей гражданской авиации». Он уточнил, что в 2018 году число авиапассажиров в России выросло более чем на 10 млн человек. Однако в российском авиапарке не хватает ближне- и среднемагистральных пассажирских самолётов, которые особенно нужны на региональных маршрутах. «Приходится покупать их за рубежом, а это недёшево обходится нашим авиакомпаниям и, соответственно, тормозит развитие нашего авиарынка. Благодаря инновационным материалам, оригинальным конструктивным решениям у такого воздушного судна, как МС-21, мы надеемся, будет высокая конкурентоспособность, он должен стать надёжным, безопасным и комфортным для пассажиров».

Тогда же на совещании было подчеркнуто, что практически начался процесс развёртывания серийного производства. Идёт изготовление деталей и агрегатов МС-21-300, предназначенных для поставки заказчиком. Завершение сертификационных испытаний запланировано на вторую половину 2020 года. «Всё идёт в графике. У нас нет сомнений, - и тогда подчеркнул Юрий Борисов, - что самолёт встанет на крыло именно в обозначенные сроки».

ПОДВЕРСТКА

ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут» (входит в состав «Объединенной авиастроительной корпорации» ГК «Ростех») занимает лидирующие позиции среди российских авиастроительных предприятий и представляет собой вертикально-интегрированный холдинг, деятельность которого направлена на проектирование, производство, реализацию и послепродажное обслуживание авиационной техники военного и гражданского назначения. На предприятиях Корпорации «Иркут» трудятся свыше 14 тыс. человек, которые разрабатывают и выпускают широкий спектр высокотехнологичной продукции. В настоящее время портфель заказов составляет свыше \$6 млрд. Выручка компании за последние пять лет увеличилась вдвое. На долю Корпорации приходится свыше 15% рынка российского оружейного экспорта.

Основным продуктом Корпорации «Иркут» являются боевые самолеты семейства Су-30. Компания является головным исполнителем программы производства Су-30МКИ для ВВС Индии. В рамках



диверсификации своего продуктового ряда Корпорация также разрабатывает и производит учебно-боевые самолеты Як-130, беспилотные летательные аппараты.

В последнее время Корпорация активно ведет работу по созданию нового пассажирского самолета МС-21. В течение последних семи лет Корпорация входит в рейтинг 100 мировых лидеров ВПК: по версии авторитетного американского издания Defense News, «Иркут» неоднократно признавался «Компанией года» в номинации «Промышленность. ВПК». Несколько лет подряд Минпромторг России признает Корпорацию «Иркут» победителем конкурса на звание «Лучший российский экспортер года» в номинации «Авиастроение (самолетостроение)». Иркутский авиационный завод (филиал Корпорации «Иркут») стал первым предприятием в России, получившим сертификаты соответствия стандартам Airbus и EN 9100.

[\(Промышленный еженедельник\)](#)

Суд обязал МЧС выплатить более 466 млн рублей таганрогскому авиазаводу

Арбитражный суд обязал МЧС России выплатить более 466 млн рублей таганрогскому авиазаводу ПАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева».

Согласно материалам суда, полностью удовлетворен иск таганрогского предприятия о взыскании с министерства задолженности в размере 436,2 млн рублей за один из шести поставленных ему в 2017-2019 годах самолётов Бе-200ЧС.

Кроме того, МЧС обязали оплатить неустойку в размере 29,8 млн рублей за просрочку оплаты за переданный борт, а также возместить расходы по оплате госпошлины в размере 200 тысяч рублей.

Судебное решение может быть обжаловано в месячный срок.

На 12 ноября намечено заседание Арбитражного суда Москвы по рассмотрению иска ТАНТК имени Бериева с требованием взыскать с министерства по чрезвычайным ситуациям более 1 млрд рублей.

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

Лизинг ждет самолета

Лизинговому рынку не удастся установить прошлогодний рекорд роста. В ближайшие два года совокупный лизинговый портфель не прибавит больше 10-15%, прогнозируют в Аналитическом кредитном рейтинговом агентстве (АКРА). Основная причина такой динамики - снижение экспорта угля в 2019-2020 годах и сохранение неблагоприятных макроэкономических условий.

В прошлом году рост лизингового рынка значительно превысил рост экономики в целом - плюс 30% против 12,8% в номинальном выражении. Поддержку рынку оказал сегмент лизинга железнодорожной техники - значительно вырос объем экспорта сыпучих грузов (в основном каменного угля) при сохраняющемся дефиците вагонного парка. Также вырос спрос на автотранспорт благодаря развитию сегмента такси и каршеринга.



Аналитики указывают на низкий уровень проникновения лизинговых услуг в экономику - 9,8% в 2018 году. Этот показатель определяет соотношение совокупной стоимости договоров лизинга и объема капитальных инвестиций в стране. По прогнозу в 2019-м он вырастет до 10,4%, однако по-прежнему будет в 2-4 раза ниже, чем в развитых стран.

В дальнейшем лизинговую отрасль поддержат нацпроекты в сфере развития экономики городов (общественный транспорт, экопроекты, модернизация оборудования ЖКХ и др.). Аналитики отмечают, что развитие рынка в значительной мере будет зависеть от хода реформы отрасли. Планируется создание саморегулируемых организаций, внедрение реестра лизинговых компаний (по аналогии с лицензированием банков), требований к минимальному объему собственного капитала.

Также лизинговые компании перейдут на новые правила учета и отчетности. По мнению АКРА, это будет способствовать уходу с рынка недобросовестных участников и значительному повышению прозрачности сектора. Новое регулирование вступит в силу не ранее 2022 года.

Во второй половине 2019 года, по прогнозам экспертов, будет расти сегмент автолизинга. "По итогам года мы ожидаем, что темпы прироста автосегмента превысят 20%, с учетом дополнительно утвержденного объема господдержки автолизинга во втором полугодии 2019-го в размере 4 миллиардов рублей", - рассказала ведущий аналитик по банковским рейтингам "Эксперт РА" Зоя Советкина.

Уровень проникновения лизинговых услуг в экономику пока очень низкий - 9,8% в 2018 году.

Общие темпы роста рынка, по оценкам его участников, к концу 2019 года сохранятся на уровне 12-15%. "По большей части этот рост обеспечат сделки в сегменте автотранспорта и спецтехники. Большой процент прироста мы сможем наблюдать в случае крупных сделок в сегменте железнодорожного и авиатранспорта", - считает Андрей Волков, руководитель дирекции продуктового развития и взаимоотношений с партнерами компании "Балтийский лизинг".

Сегодня наибольший прирост на лизинговом рынке показывают сегменты, спрос в которых стимулируется программами субсидирования. Однако посчитать, какой именно процент роста обеспечивает господдержка, сложно. "Конечно, господдержка помогает бизнесу, но предприниматели и без нее будут и обновлять, и пополнять парки транспорта и спецтехники по мере их износа и роста бизнеса, просто в меньшем объеме, - полагает Андрей Волков. - Мы понимаем, что меры поддержки не могут быть постоянными, в долгосрочной перспективе поддержку должен обеспечить общий рост экономики и инвестиционной активности".

[\(Российская газета\)](#)

Минтранс РФ разработало проект программы субсидирование местных авиаперевозок на Дальнем Востоке

Министерство транспорта РФ подготовило проект госпрограммы для субсидирования из федерального бюджета внутрирегиональных перевозок на Дальнем Востоке, сообщает пресс-служба Минвостокразвития РФ.



Отмечается, программа разрабатывается по поручению премьер-министра РФ Дмитрия Медведева.

"Министерство транспорта уже разработало проект программы, сейчас проходит ее согласование с федеральными ведомствами", - говорится в сообщении.

Как сообщалось, в августе Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики обратилось к премьер-министру Медведеву с просьбой - дать поручение проработать вопрос о дополнительном субсидировании местных воздушных перевозок на Дальнем Востоке. Ведомство аргументировало свою позицию тем, что местным авиакомпаниям непросто выживать на рынке, тем не менее, авиация в округе незаменима, так как расстояния между городами - 500-600 км.

В качестве примера был подсчитан объем субсидий только для Забайкальского края. Специалисты оценили его в 265 млн рублей до 2025 года.

В настоящее время в РФ действуют две программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также межрегиональных рейсов. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. Согласно бюджету 2019-2021 гг., авиакомпании, участвующие в программе субсидирования межрегиональных перевозок, получают за трехлетний период 25 млрд руб., в том числе в 2019 году - 7,85 млрд руб.

Действует также программа "плоских" тарифов, то есть не меняющихся в течение года. "Аэрофлот" ввел такие тарифы в 2015 году, в прошлом году к программе присоединилась его дочерняя авиакомпания "Россия". В настоящее время тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Тариф "Аэрофлота" в города ДФО и обратно - 25 тыс. руб., "России" - 22 тыс. руб. Это значительно ниже себестоимости этих рейсов, которые не субсидируются государством - убытки от них покрываются за счет более доходных маршрутов "Аэрофлота".

[\(Интерфакс\)](#)

Композитные конструкции ОНПП «Технология» обеспечат стабильность работы оборудования обсерватории «Спектр-РГ»

Уникальный углепластиковый корпус защитит от экстремальных перепадов температур зеркальный рентгеновский телескоп ART-XC, входящий в состав российской астрофизической обсерватории «Спектр-РГ». На сегодняшний день космический аппарат завершил 100-дневный перелёт в точку своей дислокации на орбите. Сейчас идёт этап испытаний научной аппаратуры космической обсерватории, после чего стартует основная научная программа телескопа.

Трёхметровый композитный корпус, созданный специалистами ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина, станет своеобразным щитом от солнечных лучей для зеркального рентгеновского телескопа и другого высокоточного оборудования.



Из-за особенностей орбитальной позиции обсерватории «Спектр-РГ» один из ее бортов будет постоянно находиться под воздействием солнечных лучей, а противоположный борт – в тени, что повлечёт неравномерную температурную нагрузку на аппарат. Термоустойчивые композитные материалы защитят телескоп и конструкционные элементы астрофизической обсерватории от рисков термической деформации.

«ОНПП «Технология» имеет полувековой опыт разработки инновационных неметаллических материалов и входит в топ-5 крупнейших производителей композитов в мире. В рамках проекта «Спектр-РГ» перед нашими специалистами была поставлена задача – создать жесткий каркас для телескопа ART-XC, а также разработать ряд других элементов конструкции аппарата, выдерживающих экстремальные условия эксплуатации. Предприятие успешно справилось с этим вызовом – по специальной технологии созданы композиционные компоненты, обеспечивающие легкость, прочность и стабильность размеров при мощном охлаждении и нагревании конструкции астрофизической обсерватории», – сообщил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

ОНПП «Технология» изготовило для обсерватории «Спектр-РГ» также элементы базового модуля служебных систем «Навигатор», который разработан в АО «НПО Лавочкина». В их числе – корпус, панели терморегулирования и панели радиаторов охлаждения аккумуляторных батарей.

«Спектр-РГ» («Спектр-Рентген-Гамма») – российский проект с участием Германии, нацеленный на создание орбитальной астрофизической обсерватории для изучения Вселенной в рентгеновском диапазоне электромагнитного излучения. В отличие от существующих сейчас космических аппаратов с рентгеновскими телескопами «Спектр-РГ» будет способен сделать полный обзор неба с рекордной чувствительностью. Обсерватория оснащена двумя телескопами – ART-XC (ИКИ РАН, Россия) и eROSITA (MPE, Германия). Проведение исследований запланировано в течение 6,5 лет, из которых 4 года – в режиме сканирования звёздного неба, а 2,5 года – в режиме точечного наблюдения объектов во Вселенной.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Airbus покажет свои новейшие разработки на авиасалоне в Дубае

В рамках международного авиационного салона в Дубае, который пройдет с 17 по 21 ноября, компания Airbus представит свои инновационные разработки и технологические решения в самолетной, вертолетной и космической отраслях.

На статической экспозиции Airbus будет представлен широкофюзеляжный самолет A350-900, A320neo авиакомпании Salam Air и A220-300 авиакомпании EGYPTAIR. Кроме того, Airbus покажет гостям выставки один из своих самых популярных бизнес-джетов ACJ319, эксплуатантом которого является чартерная компания K5 Aviation, выполняющая перевозки класса VVIP.

В ежедневной программе демонстрационных полетов примут участие самолет A330-900, ремоторизованная версия семейства A330, а также военно-транспортный самолет A400M.



Кроме того, авиакомпании Emirates и Etihad Airways покажут на статической экспозиции свои самолеты А380.

Вертолетное подразделение Airbus Helicopters представит вертолет H225, который эксплуатируется полицией Кувейта. Вертолет H225 - признанный лидер в классе 11-тонных двухдвигательных машин. Этот вертолет отличается исключительными летно-техническими характеристиками, увеличенной дальностью полета и возможностью эксплуатации в самых экстремальных погодных условиях. Именно эти характеристики делают H225 наилучшим выбором при решении широкого спектра задач как для нужд коммерческих операторов, так и правительственных структур.

Помимо А400М, Airbus Defence and Space также покажет военно-транспортный самолет С295 и многоцелевой самолет-заправщик А330 MRTT.

Являясь официальным партнером-основателем гонок электрических самолетов Air Race E, Airbus представит первый прототип своего электрического гоночного самолета, который примет участие в гонках уже в 2020 году. По мнению Airbus, участие в этом проекте позволит освоить новые технологии, которые впоследствии можно будет использовать при создании автономных летательных аппаратов, а также электрических самолетов.

(Airbus – рассылка)

Нераскрывшиеся крылья Родины

"Это великолепный самолет, я знаю, как он летает! В Европе или в США владелец этого предприятия был бы миллионером... А у нас, насколько я понимаю, этот человек закончил тем, что он разорен" - так говорил о проекте российских легких самолетов "Сигма" руководитель профсоюза авиации общего назначения (АОН) Вадим Цыганаш.

Я намеренно просил своего собеседника рассказать именно об этой серии, поскольку немного знаком с ней. Еще в нулевых мне довелось полетать на маленькой двухместной "Сигме-4" и пообщаться с коллективом ее создателей и главным конструктором Сергеем Игнатьевым.

Сегодня эти летные практики, наверное, назвали бы "партизанскими". Полеты проходили над полями близ города Жуковский, а взлетно-посадочной полосой служил участок заброшенного шоссе - асфальтовая полоса метров 500 среди высокой травы. Ее давно облюбовали различные технари - здесь гоняли раллисты, тестировали летающие дроны конструкторы-энтузиасты. И мы ждали своей очереди.

Штучная работа

Легкий самолет, сделанный группой инженеров-энтузиастов, представлялся мне кустарной этажеркой, скрученной чуть ли не при помощи скотча, опасной и дребезжащей. Поэтому, отправляясь на мероприятие, заранее настроился любоваться полетами с земли. Мне уже приходилось летать на легком самолете, на старичке Ан-2, когда я совершал первый прыжок с парашютом. "Антонов" славится надежностью и безотказностью, но лететь на нем было страшно - самолет трясло, кидало,



казалось, что тоненькая обшивка вот-вот разойдется по швам и мы все грохнемся вниз. Поэтому сигнал красной лампочки - приготовиться к прыжку - был облегчением.

"Сигма" оказалась совсем не этажеркой - изящная капелька-кабина из стеклопластика, над ней большое крыло и мотор с трехлопастным винтом, который работал на обычном 92-м. И ни намека на кустарщину - все очень красиво, добротно. Сразу подумалось, что такой самолетик мог быть сделан где-нибудь в Германии. "Сигма" так резво взлетала и садилась (разбег был метров 100, не больше), что вопрос, стоит летать или нет, отпал сам собой.

"А еще его практически нельзя свалить в штопор, - рассказывал на ходу один из конструкторов. - Если откажет мотор, он полетит и сядет, как планер. ...Под крылом есть специальный парашют, оно (крыло) отстреливается, и вся кабина спокойно приземляется". В полете не чувствовалось никаких болтаний. Моим пилотом был летчик-истребитель, он дал мне немного "порулить", и "Сигма" безропотно выполнила все виражи, которые на радостях пытался заложить дилетант.

"Заправить можно на любой бензоколонке. Крыло снял, погрузил в автоприцеп и вези, куда хочешь; сядет на любую асфальтовую дорогу, хоть в потоке машин (шутка, конечно), шасси можно заменить на лыжи, поплавки, - видно было, что конструкторы буквально влюблены в свою машину. - В основном он для развлечения, но может брать 200 кг груза, использоваться в сельском хозяйстве". Потом говорили об уже поступивших заказах, производственных планах, о новом проекте более совершенной "Сигмы-5", способной выполнять фигуры высшего пилотажа...

Спустя 10 с лишним лет мне удалось найти сайт этой самой "Сигмы-5", но трубку на том конце так никто и не взял. В открытых источниках говорится, что выпуск "Сигмы-4" прекращен в 2010-м, к этому времени произведено не более 30 самолетов. Это типичная судьба наших разработчиков, уверяют участники рынка, у нас есть интересные конструкции, но они выпускаются штучно либо остаются на уровне опытных моделей. Наладить что-то серийное удастся единицам. Более того, по словам Вадима Цыганаша, за инициативу часто бьют по рукам - многие инженеры-авиаконструкторы сегодня имеют условные сроки за производство несертифицированной продукции. Впрочем, госструктуры тоже можно понять: для них главное - безопасность.

Самолеты есть, а слова нет

Сегодня состояние нашей малой авиации эксперты оценивают как глубокий кризис. И это в отрасли, где потенциальная доходность, по версии руководителя профсоюза АОН, "могла бы исчисляться 300% и более". "Если возьмем данные налогового управления США за прошлый год, то увидим, что доходы легкой и сверхлегкой авиации больше, чем налоги от фирмы "Боинг", - пояснил собеседник "Профиля". - Эта отрасль соизмерима с коммерческой авиацией как по обороту, так и по потенциальным доходам". А если принять во внимание, что в нашей стране есть около 28 тыс. населенных пунктов, куда невозможно попасть на наземном транспорте, то значение малой авиации трудно переоценить. Почему же все так плохо?

Участники рынка сетуют на чрезмерную зарегулированность, дороговизну процедур, связанных с сертификацией, сложную экономическую ситуацию в целом...



На сегодняшний день в России официально нет даже такого понятия, как "малая авиация". "Этим термином часто обозначают авиацию общего назначения, - пояснил "Профилю" руководитель информационно-аналитического агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. - То есть воздушные суда, используемые не для извлечения прибыли или коммерческой деятельности, а в личных или частных интересах". Еще в обиходе малой авиацией называют сегмент коммерческой авиации, задействованный для выполнения полетов на местных воздушных линиях. Условно говоря, в Якутии между улусами. Можно сказать, что это атавизм советского прошлого, когда авиационная отрасль делилась на средне- и дальнемагистральную авиацию и малую авиацию, под которой как раз и понимали воздушные суда от 12 до 24 посадочных мест.

В Воздушном кодексе России есть определения легких и сверхлегких воздушных судов. В первую категорию попадают аппараты, в т. ч. самолеты, массой до 5700 кг и вертолеты до 3100 кг. А ко второй относятся воздушные суда массой до 495 кг, включая планеры, дельталеты, воздушные шары (аэростаты) и пр. По данным Межрегиональной общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов (АОПА-Россия), парк легкой авиации насчитывает примерно 3,3 тыс. воздушных судов. Вадим Цыганаш говорит, что в реестрах значится до 6 тыс. судов, а всего может быть порядка 10 тыс.

Трудности полетов

Совершение простого полета на частном самолете связано с большими проблемами, разумеется, если строго следовать букве закона. Необходимо заблаговременно подать уведомление в форме плана полета. Сделать это, находясь в воздухе, нельзя. Запрещено выполнение внетрассовых полетов.

Использование взлетно-посадочной полосы аэропорта обойдется в среднем от одной до трех тыс. рублей за полет. Впрочем, в отдельных случаях ценник может достигать и 30 тыс. рублей при использовании дополнительных услуг. Стоянка самолета или вертолета в зависимости от условий (под открытым небом или в теплом ангаре) может колебаться от 10 тыс. рублей до 80 тыс. рублей в месяц.

Но это все категории легкой и сверхлегкой авиации, включая аэростаты, дельталеты, беспилотники. Еще одной причиной расхождения в цифрах может быть состояние самолетов, особенно государственных. Из тысячи Ан-2, числящихся в реестре Росавиации, летают около 300, значительное количество самолетов находится в нелетном состоянии и гниет в ангарах. "Частники, как правило, такого не допускают, потому что за эти суда взимается транспортный налог, как за автомобиль, - в Москве это 250 рублей за лошадиную силу, - поясняет руководитель АОПА-Россия Владимир Тюрин. - Государство не платит само себе транспортный налог, поэтому в реестре имеется огромное количество не летающих судов, принадлежащих государственным образованиям различного уровня".

В любом случае названные цифры ничтожно малы даже по сравнению с маленькой Чехией, где насчитывается несколько десятков тысяч легких частных воздушных судов, не говоря уже про США, где порядка 400 тыс. бортов!



Основу нашего частного авиапарка составляют иномарки - подержанные американские Cessna и Piper. Покупка самолета с налетом 1,5-2 тыс. часов обходится в 2-3 млн рублей. Обычно такая машина требует капремонта, который может обойтись еще в 2-3 млн рублей. Частный вертолетный парк в основном состоит из машин американской же компании Robinson Helicopter (их в стране около 700). И практически все это попадает в категорию авиации общего назначения, которой запрещено заниматься коммерцией. Справки и сертификаты, необходимые для перехода пилота и судна в коммерческий сегмент, стоят в разы дороже аналогичных документов для простого частника.

Эта история тянется с 1991 года, когда частные самолеты и вертолеты только-только стали появляться в нашей стране. На тот момент никто не предполагал, что их владельцы захотят стать серьезными рыночными игроками. Однако сейчас до 60-70% легких и сверхлегких воздушных судов постоянно или время от времени становятся рыночными агентами. При этом формально многие из них не являются участниками коммерческого сегмента, поскольку не продают билеты и не занимаются платными перевозками.

Партизанские эскадрильи

Как пояснили "Профилю" в АОПА-Россия, коммерческая деятельность легкой авиации (государственной и частной) включает семь позиций: обучение летного состава; туристические и прогулочные полеты; выполнение сельхозработ; деловая авиация; санитарная авиация; патрулирование объектов; аэрофотосъемка. Суммарный объем рынка услуг (легальных, разумеется) оценивается примерно в 18 млрд рублей в год. На деле эта цифра может быть больше, поскольку значительную часть полетов выполняют так называемые "партизаны", т. е. летчики, не имеющие лицензий коммерческих пилотов.

Если говорить о частниках, то самый крупный сегмент - это деловая авиация, на которую приходится львиная доля суммарной выручки - 12 млрд рублей. Следующий пункт - выполнение сельскохозяйственных работ. Здесь работают примерно 120 компаний, в распоряжении которых до 200 воздушных судов, плюс частники. На сегодня с помощью самолетов обрабатывается до 6 млн гектаров сельхозугодий, т. е. около 4% общего их количества. Для сравнения: в советское время этот показатель составлял 17%. Объем рынка оценивается примерно в 1,7 млрд рублей.

Но это официально. Дело в том, что фактическая цифра обрабатываемых земель, по версии Цыганаша, варьируется между 14 млн и 16 млн га. То есть 10-12 млн гектаров "опыляют" "партизаны", поскольку услуги лицензированного пилота обходятся в 300 рублей за гектар, а "партизанский" тариф составляет от 90 до 110 рублей за гектар. Вдобавок игрокам, получившим все необходимые документы, подчас выгоднее работать за границей.

Цыганаш привел в пример компанию ПАНХ (расшифровывается как Применение авиации в народном хозяйстве). После приобретения всех лицензий стоимость ее услуг увеличилась до 400 рублей за гектар, поэтому сегодня пилоты ПАНХ обрабатывают поля в Германии и Польше. На сайте компании указано около двух десятков стран, в основном дальнего зарубежья, вплоть до Папуа-Новой Гвинеи и Восточного Тимора.



Дальше идут туристические и прогулочные полеты. АОПА оценивает объем этого рынка в 1,5 млрд рублей. Здесь присутствуют достаточно крупные компании - как аэроклуб "Первый полет" под Серпуховом или аэродром "Первушино" в Башкортостане, так и владельцы частных самолетов, которые имеют 300-400 тыс. рублей в год в качестве дополнительного заработка.

Санитарная авиация. Частников здесь практически нет, хотя могли бы быть. Сейчас рынок оценивается в 1,7 млрд рублей, по расчетам Минздрава, потребность составляет 32 тыс. вылетов в год и удовлетворяется лишь на треть. Для сравнения: в США совершается 50 тыс. вылетов в год, в ЕС - 150 тыс.

Патрулирование и аэрофотосъемка приносят соответственно 0,5 млрд и 0,4 млрд рублей.

Отдельно стоит проговорить такую вещь, как региональные авиаперевозки. Это та самая малая авиация в советском смысле, когда на Ан-2 можно было полететь из города Ростова в населенные пункты Ростовской области. Абсолютно все опрошенные эксперты в один голос заверили, что такие перевозки обречены на коммерческий провал. Региональные авиалинии могут существовать только за счет госдотаций. Коммерчески состоятельным может быть лишь т. н. авиатакси - авиакомпания одного человека, по сути, частник со своим самолетом, подрабатывающий извозом.

Беспилотная проблема

В профсоюзе АОН полагают, что в России сложилась уникальная управленческая ситуация, когда в стране нет агента, который был бы заинтересован в развитии отрасли. Формально этим агентом должно выступать Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), но по факту эта структура сосредоточена на безопасности как "вещи в себе".

"Поскольку они не имеют инструментария для работы со сложными системами (а сверхлегкая авиация - это прежде всего горизонтальная система, а не вертикальная), то правоприменительная практика - запретительная", - уверяет Вадим Цыганаш.

Второй игрок - Минтранс, в чью задачу входит формирование нормативной базы. При этом Минтранс, по словам пилотов, вроде бы предлагает условия для расширения числа игроков, но Росавиация понимает, что в результате может увеличиться количество авиационных происшествий, и включает запретительные технологии.

АОПА в проекте госпрограммы "Развитие транспортной системы России. Малая авиация" выделила восемь основных проблем, которые, по версии владельцев воздушных судов, тормозят развитие отрасли:

1. поддержание летной годности воздушных судов;
2. получение разрешения на выполнение авиационных работ;
3. сертификация эксплуатанта и выполнение коммерческой деятельности;
4. получение разрешения на эксплуатацию аэродромной инфраструктуры;
5. приобретение воздушных судов;



6. подготовка пилотов и получение медицинского заключения;
7. процедура подготовки и выполнения полета.

Очень серьезной проблемой сегодня считается дефицит учебных заведений, где готовят частных пилотов. "С подготовкой пилотов просто беда в стране", - говорит Владимир Тюрин. В стране действует только два государственных учебных заведения (с пятью филиалами), где готовят пилотов коммерческой авиации. Обучение длится пять лет, и на выходе получают пилоты, которых еще долго нужно "доводить". Ни одна частная структура не допущена к подготовке коммерческих пилотов. Подготовкой частных в основном занимаются частные авиационные учебные центры (АУЦ) - их осталось в стране всего 10.

Делают в России

Участники рынка уверяют, что производить легкие самолеты в нашей стране невыгодно из-за маленького рынка и слишком сложной нормативной базы, которая почти не менялась с советских времен. Поэтому компании, которые "пытаются что-то делать", можно пересчитать по пальцам одной руки. При этом некоторые производители делают не самолеты, а кит-наборы для дальнейшей самостоятельной сборки. Дело в том, что для получения лицензии на авиационное производство необходимо выпускать типовые воздушные суда, а для выпуска типовых судов нужна лицензия, - почти замкнутый круг. В результате большинство летательных аппаратов у нас регистрируются как единичные.

Из заметных производителей участники рынка выделяют "Спектр-Аэро" из Таганрога - компания производит двухместный самолет СП-30 массой до 500 кг. Область его применения - авиационные работы в сельском хозяйстве. "Аэрополит" в Самарской области специализируется на производстве самолетов-амфибий LA-8 и Borey. Эти самолеты сертифицированы в Германии. Но объемы выпуска невелики - несколько штук в год.

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) занимается лицензионным производством авиатехники. Это две модели австрийских самолетов: Diamond DA40, DA42-VI, чешский L 410 и американские вертолеты Bell.

Несколько лет назад власти взяли курс на сворачивание АУЦ. Дело в том, что расследования, проведенные по итогам ряда авиакатастроф, выявили нарушения и фальсификации при выдаче пилотских свидетельств частными центрами. Хотя именно государство давало этим структурам необходимые разрешительные документы и контролировало их деятельность. В любом случае нет АУЦ - нет нарушений. К слову, в той же Чехии есть сотни учебных центров, где можно получить свидетельство пилота.

Как следствие, сокращается и число пилотов, и качество их подготовки. Сегодня средний возраст частного летчика 46 лет, в период с 2014 по 2019 год число пилотов, уехавших за границу, увеличилось в семь раз. "По сути, мы обучаемся за границей", - сетует Цыганаш. Ситуация такова, что порядка 80-90% частных воздушных и до 70% пилотов не имеют полного пакета разрешительных документов, потому что получить их подчас физически негде. Кроме того, как пояснил Олег Пантелеев из



"Авиапорт", выполнение всех без исключения процедур, которые должны быть выполнены при эксплуатации частного самолета, существенно увеличивает издержки владельца судна. Так, любая проверка с привлечением сертификационных центров, имеющих государственную аккредитацию, оборачивается расходами от нескольких десятков тысяч до более чем 100 тысяч рублей.

С другой стороны, критики отмечают высокую аварийность именно в сегменте авиации общего назначения, т. е. среди частных владельцев легких самолетов и вертолетов. По словам авиационного эксперта Романа Гусарова, она в несколько раз выше, чем в коммерческой авиации. Однако это связано не столько с подготовкой пилотов, сколько с техникой, говорит Вадим Цыганаш и уточняет: для коммерческой авиации норма - 0,02 отказа на 100 тысяч часов полета, для легкой и сверхлегкой авиации - от 4 до 12 отказов. Дело в том, что требовать от маленького самолетика такой же устойчивости и управляемости, как от огромного боинга, просто невозможно. Да, риски есть. В США этот вопрос решают так: при въезде на частный аэродром ставится надпись, гласящая, что правительство не гарантирует вам жизнь в случае полета на данных воздушных судах. А остальное - частный выбор человека.

[\(Профиль\)](#)

Utair получил чистую прибыль за 9 месяцев работы

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» выпустило отчетность по Российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за 9 месяцев 2019 года.

«Компания показала положительный финансовый результат, несмотря на то что ситуация в сфере авиаперевозок остается сложной. Utair достиг результата за счет непрерывной работы по повышению эффективности, но компания негативно оценивает перспективы развития отрасли из-за низких темпов роста ВВП, сохраняющихся валютных и топливных рисков», — заявил генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

За 9 месяцев Utair нарастил производственные показатели и перевез 6 119 834 пассажира (+1,2% к аналогичному периоду прошлого года). Загрузка регулярных рейсов Utair увеличилась на 3 п.п., до 84%, при том, что среднерыночная загрузка российских авиакомпаний не растет.

Utair получил 3 млрд руб. операционной прибыли и 1 млрд руб. чистой прибыли. Выручка выросла до 46,8 млрд руб. (+3,2 % к аналогичному периоду прошлого года).

Компания уделяет большое внимание контролю затрат на топливо, так как они составляют более 30% в себестоимости перевозок. С 2019 года Utair внедряет высокотехнологичную программу повышения топливной эффективности GoDirect и за 9 месяцев сократил удельный расход топлива на 3% от плана и на 5% относительно 2018 года.

Кроме того, Utair уменьшил время разворота рейса в среднем на 10 минут, несмотря на то, что авиакомпания летает в труднодоступные аэропорты со сложными климатическими условиями.



Добиться производственной эффективности помогли гибкие тарифы с возможностью выбора дополнительных услуг и новые алгоритмы управления тарифами, основанные на больших данных, которые Utair тестирует с мая 2019 года.

Utair два года подряд — самый пунктуальный авиаперевозчик России. Согласно рейтингу Росавиации в 2018 году Utair выполнил 99,18% рейсов точно по расписанию или с минимальными задержками. В 2018 году количество пассажиров достигло 8 млн человек.

Utair летает по 150 направлениям, более 60 из которых доступны только пассажирам авиакомпании. У Utair есть трансферные хабы по всей стране: в Уфе, Екатеринбурге, Краснодаре, Красноярске, Минеральных Водах, Ростове-на-Дону, Самаре, Сочи, Сургуте, Тюмени и Ханты-Мансийске.

[\(Utair\)](#)

Utair обновляет флот самолетов Boeing

Авиакомпания Utair заключила контракт с лизинговой компанией Carlyle на поставку двух Boeing 737 NG в компоновке из 186 мест эконом-класса, а также ведет переговоры о приобретении еще двух самолетов данного типа в 2020 году.

«Стратегия Utair предполагает не рост парка, а экономически эффективную замену эксплуатируемых типов самолетов на более вместительные и экономичные по расходу топлива. Пока сроки поставок Boeing 737 MAX сместились, обновляем флот моделями Boeing 737 NG. Но ожидаем получить MAX уже в следующем году, после подтверждения их полной безопасности авиационными властями», — прокомментировал президент «Utair — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

На сегодняшний день в парке Utair 10 Boeing 737 NG. До конца 2020 года компания должна была получить по контракту с производителем 6 новейших Boeing 737 MAX.

Часть флота Utair менять не планирует — это 15 новых турбовинтовых ATR 72, которые компания приобрела в лизинг в 2011-2012 гг. Самолеты выполняют прямые региональные рейсы.

[\(Utair\)](#)

Бурятский авиазавод может на год сдвинуть сроки по легкомоторному самолету «Байкал»

Поставки в Якутию самолета "Байкал", который планирует выпускать Улан-Удэнский вертолетный завод холдинга "Вертолеты России", могут сдвинуться на год, сообщил журналистам глава республики Бурятия Алексей Цыденов.

"По самолету у нас были сроки с Якутией на 2022 год, они, скорее всего, сдвинутся где-то на год. Но мы остаемся в формате, что Якутия у нас - первый основной заказчик", - пояснил Цыденов.

По словам главы Бурятии, перспективы производства "Байкала" в ближайшее время будут обсуждаться на уровне правительства и президента РФ. 15-16 ноября запланировано выездное совещание правительства РФ по развитию региональной авиации. Цыденов отметил, что готовит доклад по новому самолету.



"Сейчас уже самолет перекомпанован полностью на российские комплектующие. Сейчас это - новый проект с омским двигателем, поэтому проект не останавливается, идет. В любом случае, на нашем заводе производство легкомоторных самолетов, в том числе, запустим. Его конфигурация будет отличаться, но то, что производство будет на нашем заводе, это однозначно", - заверил Цыденов.

Ранее сообщалось, что Улан-Удэнский авиационный завод, где планируется промышленное производство легкомоторного самолета ТВС-2ДТС "Байкал", в июле посетил вице-премьер - полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев. Тогда было озвучено, что серийное производство самолета "Байкал" может начаться в конце 2022 года.

Ранее генеральный директор ООО "Байкал-Инжиниринг" (Бурятия, "дочка" АО "Уральский завод гражданской авиации", УЗГА) Станислав Морозов сообщал "Интерфаксу", что по контракту с Минпромторгом РФ подготовлен образ будущего легкого многоцелевого самолета (ЛМС) для местной авиации, который должен прийти на смену Ан-2.

Разработчик надеется, что до конца ноября получит от Минпромторга "хотя бы устное" согласование визуализации самолета, а в декабре - окончательно утвержденное одобрение образа.

После этого "Байкал-Инжиниринг" начнет готовить эскизно-технический проект и подаст заявку в Росавиацию на получение сертификата типа воздушного судна, чего невозможно сделать без его утвержденного облика.

Вместе с тем ранее "Байкалом" до настоящего времени называлась другая разработка - легкомоторный самолет ТВС-2ДТС. Эту машину разработал Сибирский НИИ авиации им. Чаплыгина. Но, по словам Морозова, "нет ни одного подтверждающего документа, где бы это название было закреплено" за ТВС-2ДТС.

[\(Интерфакс\)](#)

ТКП представила обзор авиатранспортной отрасли за 9 месяцев на конференции Online Travel

На конференции Online Travel ТКП представила обзор авиатранспортной отрасли и предложила компаниям пути выхода из технологического онлайн-кризиса.

Транспортная Клиринговая Палата выступила официальным партнером седьмой международной конференции Online Travel, которая состоялась в Москве 12 ноября и собрала более 300 представителей отрасли.

Одной из главных тем мероприятия стало обсуждение влияния цифровой трансформации на происходящие изменения в туристической отрасли во всем мире.

ТКП представляли Татьяна Меркулова, вице-президент - коммерческий директор, и Андрей Ларченко, вице-президент – директор по внешним связям.



В своем выступлении Т. Меркулова обозначила актуальные вопросы, в частности, предложила вместе подумать, почему крупные и успешные игроки теряют позиции или хуже того, вынуждены заявлять о своем банкротстве? Как решить проблему взаимодействия авиакомпаний и агентств? И, наконец, какие действия необходимо предпринять компаниям, чтобы оставаться успешными в новой реальности?

«Одна из наших ключевых задач – привлекать внимание общественности и способствовать решению острых вопросов, чтобы повсеместная диджитализация стала выгодна всем участникам рынка», отметила вице-президент.

Единственный в стране Центр статистики авиатранспортной отрасли был создан в ТКП в 1996 году, и вот уже более 20 лет компания предоставляет результаты работы отрасли с целью дальнейшего развития рынка не только в России, но и во всем мире.

Во второй части презентации Татьяна Меркулова представила основные показатели авиатранспорта за 9 месяцев и отметила, что, несмотря на экономические проблемы, цифровая трансформация во многом способствует не только происходящим изменениям, но и значительному росту всей трэвел-индустрии.

В 2019 году рост пассажиропотока на международных и внутренних направлениях продолжается – в январе-сентябре российские авиакомпании перевезли 99,1 млн пассажиров, что на 11,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом перевозки на международных линиях выросли на 17,5% и составили 42,9 млн пассажиров, на внутренних линиях – на 6,8% и составили 56.3 млн человек.

Что касается наиболее популярных международных маршрутов, здесь на первом месте остается Турция – количество перевезенных пассажиров увеличилось на целых 52.3% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и составило 9,7 млн пассажиров! На втором месте продолжает оставаться Германия (+2,6%, 2,4 млн человек). Замыкают пятерку лидеров Испания и Канарские острова (+7,2%, 1,9 млн человек).

В ТОП-10 стоит также отметить рост популярности Китая (4-е место, +18,8%) и республики Армения (6-е место, +12,5%).

В общем и целом, прогноз 2019 года можно назвать благоприятным – ожидается, что до конца года российские авиакомпании перевезут около 129 млн человек, что на 11% больше, чем в 2018 году.

Андрей Ларченко, вице-президент – директор по внешним связям ТКП принял участие в панельной дискуссии на тему «Мультимодальные путешествия: технологии новых возможностей», где рассказал об участии ТКП в этом важном проекте государственного значения: «В 2017 году Транспортная Клиринговая Палата и АНО «Единая транспортная дирекция» реализовали первый совместный проект по продажам мультимодальных перевозок (самолет + автобус) с целью обеспечения транспортной доступности на Крымский полуостров. Все это время проект активно развивался, и в октябре этого года мы объявили о возможности приобретения единого билета «самолет + автобус» из аэропортов



«Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – теперь пассажиры могут с комфортом доехать в города московской области и соседних регионов».

«Профессиональные спикеры со всего мира, обсуждение будущего онлайн-трэвел и современных технологий, обмен опытом – несомненно, конференция Online Travel стала одним из самых ярких и запоминающихся событий 2019 года», добавила Татьяна Меркулова в своем интервью.

[\(Транспортная Клиринговая Палата\)](#)

Аэротакси, UTM и 1090ES

Индустрия электрических летательных аппаратов (eVTOL) развивается быстрее, чем революция в области электромобилей. На сегодняшний день существует более ста различных проектов в данной сфере, и половина из них реализуется в Европе.

Один из пионеров аэротакси - Volocopter. Недавно компания привлекла \$ 55 млн инвестиций, среди инвесторов Daimler, Intel, Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd и другие. Особенностью проекта является то, что он представляет собой экосистему, состоящую из аэротакси, городского вертипорта, автономного грузового БПЛА, а также включает интеграцию с UTM и системой ОрВД.

Первая и наиболее узнаваемая часть проекта - это аэротакси Volocopter, фотографии которого публиковали многие СМИ. Аппарат оснащен 18 роторами, работающими от бортовых аккумуляторов. Аэротакси способно выполнять полет с двумя пассажирами на дистанцию до 35 км. Максимальная скорость ЛА - 110 км/ч.

Перемещаться аэротакси будут между городскими вертипортами VoloPort. Это специальные площадки для приема различных электрических летательных аппаратов (eVTOL) вертикального взлета и посадки. Конструкция вертипорта является модульной, что позволяет ее масштабировать, а также размещать как на крышах зданий, так и отдельно.

Следующий элемент системы - грузовой БПЛА VoloDrone. Дрон спроектирован на базе аэротакси и способен нести груз весом до 200 кг на дистанцию до 40 км. Как рассказали Sky review в Volocopter, "грузовик" является полностью автономным и разработан с учетом интеграции в систему управления воздушным движением беспилотных летательных аппаратов - UTM (U-Space). Все полеты грузовых дронов будут выполняться над специальными частными территориями.

И наконец, четвертая составляющая проекта - интеграция в систему управления воздушным движением. Этим летом Volocopter выполнял полеты в международном аэропорту Хельсинки и был успешно интегрирован в систему ОрВД Финляндии и в систему UTM. Данные работы выполнялись в ходе масштабных испытаний GOF SESAR U-Space в Эстонии и Финляндии в августе этого года.

В Volocopter рассказали Sky review, что во время испытательных полетов в столице Финляндии тестировалась работа сразу с тремя UTM от различных поставщиков: Airmap, Unifly и Altitude Angel. Испытания позволили протестировать на практике, как аэротакси будет работать с различными UTM.

Помимо значимой роли информационной системы FIMS, которая является связующим звеном для обмена данными между UTM и системой ОрВД, одним из важных элементов интеграции является АЗН-В 1090ES. Автоматическое зависимое наблюдение-вещание устанавливается на пилотируемые воздушные суда в Европе и мире (Европейский мандат АЗН-В 1090ES 2020 года), а также на беспилотники и аэротакси для того, чтобы сделать их видимыми друг другу. Существующие системы UTM включают данные в том числе от ответчиков АЗН-В 1090ES, формируя тем самым комплексную картину воздушного пространства.



Один из лидеров рынка - швейцарская AirMap - начал сотрудничество с Involi, чтобы интегрировать данные от пилотируемых воздушных судов в свою систему. Другие производители UTM движутся в одном с Airmap направлении. Компания Altitude Angel в своем UTM-решении использовала информацию с бортов пилотируемых воздушных судов и дронов, оснащенных АЗН-В 1090ES и FLARM.

Другой производитель UTM - Unifly - также интегрирует данные АЗН-В 1090ES, в частности, подобные испытания проводились в рамках проекта SESAR U-Space PODIUM. АЗН-В 1090ES в отличие от технологий на базе сотовых сетей, которые также тестируются, обеспечивает возможность "видеть" пилотируемые самолеты и вертолеты, которые массово оснащаются ответчиками 1090ES.

В силу того, что все больше воздушных судов в Европе и мире оснащается оборудованием АЗН-В 1090ES, а также расширяется наземная инфраструктура, справедливо отметить, что данная технология с каждым годом становится все более значимым инструментом, обеспечивающим безопасность совместных полетов, а также целостную картину воздушного пространства для UTM.



В дни испытаний аэротакси Volocopter в Сингапуре Sky Review задал несколько вопросов сооснователю проекта Александру Зоселю о перспективах применения технологии и получил подтверждение ее использование для аэротакси.

- Господин Зосель, будет ли Volocopter оборудоваться АЗН-В 1090ES для того, чтобы сделать аэротакси видимым для пилотируемых самолетов и вертолетов в Европе?

- Да, мы будем использовать данное АЗН-В для интеграции аэротакси в воздушное движение.

- Планируется ли реализация бортовых систем уклонения от столкновений (Detect-And-Avoid systems, DAA)?

- Такие системы запланированы для автономной версии Volocopter, и мы уже проводим их тестирование. Мы ожидаем, что на первом этапе полеты аэротакси будут выполняться с пилотом на борту. Это связано с тем, что процедура сертификации в таком случае проще и это позволит нам быстрее выйти на рынок с продуктом.

- Скажите, что вы ожидаете от демонстрации в Сингапуре?

- Мы представим первую в мире инфраструктуру воздушного такси, продемонстрировав прототип вертипорта - VoloPort и выполним полеты на Volocopter. Данная демонстрация наглядно покажет, на что будут похожи будущие полеты в городских условиях.

Volocopter два года назад получил сертификат летной годности в Германии, а в этом году был получен сертификат для полетов в Финляндии. Компания планирует запустить проект в коммерческую эксплуатацию в течение 2-3 лет, полностью автономное аэротакси может появиться в течение 5-10 лет.

Министерство транспорта Сингапура (MOT), Управление гражданской авиации (CAAS) и Совет по экономическому развитию (EDB), поддержали проект создания аэротакси и заявили о намерениях способствовать его развитию и в будущем. Напомним, что ранее в специальном интервью для Sky review управляющий директор VoloPort Дункан Уокер назвал поддержку национальных властей одним из трех главных условий успешного проекта аэротакси.

Другими важными компонентами, по его мнению, являются наличие производителя летающих аппаратов (eVTOL) и наземной инфраструктуры.

[\(Sky review\)](#)

По всей строгости стандарта: как авиастроение защитят от контрафакта

Отечественные авиастроители нашли способ уменьшить количество контрафактных запчастей, использование которых приводит к отказам техники. Для борьбы с подделками в машиностроении приняты новые стандарты, которые вступят в силу в марте 2020 года, сообщили "Известиям" в Росстандарте. Они могут стать основой будущей цифровой системы прослеживаемости узлов и



агрегатов для авиапрома, отмечают эксперты. Сегодня она отсутствует, и каждый год выявляются сотни сомнительных деталей, использование которых может привести к авиакатастрофам.

Опасный контрафакт

В России планируется создать систему выявления поддельной промышленной продукции - запчастей и агрегатов для авиации, железнодорожной и автомобильной техники. Об этом "Известиям" рассказали в техническом комитете (ТК) Росстандарта "Средства и методы противодействия фальсификациям и контрафакту". Для этого создано три новых национальных стандарта ГОСТ Р. Они также будут регулировать качество подшипников, металлопроката, арматуры и других изделий с длинным жизненным циклом и высоким риском подделки, пояснил зампреда ТК Георгий Толстов.

В пресс-службе Росстандарта "Известиям" пояснили, что новые ГОСТы утверждены в ноябре, но вступят в силу в марте следующего года.

Один из утвержденных стандартов ("Прослеживаемость оборота продукции") предписывает производителям для борьбы с подделками документировать события, которые происходят с товаром, по всей цепи посредников, вплоть до конечного продавца. Также продукции рекомендуется присваивать уникальный номер-идентификатор.

Стандарт также устанавливает строгие правила обращения с фальсификатом и контрафактом. В частности, он прямо запрещает возврат изделий поставщику или изготовителю, если подтвердился факт подделки.

"Заказчик или потребитель изделий, отнесенных к фальсифицированным, контрафактным, принимает меры к исключению их дальнейшего оборота, приведению в непригодное состояние и к утилизации", - говорится в документе.

Этот же стандарт предусматривает "быстрое и полное изъятие из обращения" такой продукции, а также не допускает ее повторную продажу.

Новые ГОСТы могут стать обязательными, если они будут включены в федеральные нормативно-правовые акты. Предполагается, что стандарты станут юридической основой для будущей цифровой системы прослеживаемости продукции машиностроения и приборостроения, включая сырье, материалы и комплектующие.

- В России необходимо создать эффективную систему прослеживаемости, - отметил Георгий Толстов.
- Жизненный цикл таких товаров составляет десятки лет, в течение которых они обслуживаются, модернизируются, материалы устаревают и снимаются с производства. В связи с этим высока доля фальсификата, а ответственность за противоправные действия не наступает или минимальна.

Особенно остра проблема в авиастроении. В отечественной гражданской авиации, по словам эксперта, ежегодно выявляются факты одновременной эксплуатации от двух до семи компонентов с



одинаковыми серийными номерами, установленными на разных воздушных судах (ВС). Кроме того, фиксировались случаи фальсифицированных документов и перебитыми серийными номерами. Использование неаутентичных запчастей при ремонте авиатехники приводит к финансовому ущербу для производителей и создает прямую угрозу безопасности полетов.

Так, в письме Росавиации от августа 2017 года (документ есть у "Известий") сообщается, что в стране только за первое полугодие 2017-го на 183 воздушных судах было выявлено 134 неутвержденных и 293 сомнительных детали. Были случаи установки на ВС неаутентичных компонентов, выпущенных предприятиями без соответствующих юридических прав, по неутвержденной конструкторской документации и без согласования с разработчиками как самих деталей, так и воздушных судов.

В презентации Росавиации, имеющейся у "Известий", приводятся примеры ЧП, причиной которых стали некачественные запчасти. Так было в 2005-м, когда потерпел катастрофу в Баку Ан-140 (погибли 23 человека) и в 2003-м - при аварийной посадке Ту-134 в Ростове-на-Дону (никто не погиб). Одна из последних катастроф, расследование которой выявило установку поддельных деталей, произошла с Ми-8 в ноябре 2018 года в Тверской области. При жесткой посадке вертолета один человек погиб, трое получили ранения.

В Росавиации и Минтрансе на момент публикации не ответили на запросы "Известий" о том, сколько было выявлено случаев неаутентичных и сомнительных деталей в 2019 году. В Минпромторге не прокомментировали, смогут ли новые стандарты решить проблему.

Ждут цифру

Проблема подделок в России актуальна не только для машиностроения, отмечают в ассоциации "Антиконтрафакт". По данным организации, сложной остается ситуация в легкой промышленности (доля контрафакта оценивается в 25%), на парфюмерном рынке (20%), в сфере питьевой воды (до 25%) и молочной продукции (25%), сигарет (до 20%), автозапчастей (до 28%).

Оборот всей поддельной продукции в стране оценивается Роспатентом в 80-100 млрд рублей в год, отмечается в материалах ТК Росстандарта, с которыми ознакомились "Известия". В результате бюджет недосчитывается 30 млрд рублей. Неофициальная статистика говорит о том, что оборот контрафакта в России выше - 150-200 млрд рублей ежегодно, отмечается в документе.

В ассоциации наиболее эффективной мерой защиты от подделок считают цифровую маркировку товара, которая сейчас внедряется в России. Так, с 1 марта 2019 года обязательной стала маркировка табачной продукции, а с 1 июля - обуви и некоторых лекарств. Перечень таких товаров будет расширяться: с 1 декабря этого года в него войдут фотоаппараты, духи и шины.

Система "Честный знак" присваивает каждому товару уникальный код (Data Matrix либо другой), и это цифровое обозначение дает возможность проследить путь от завода до потребителя, пояснили "Известиям" в Центре развития перспективных технологий (оператор системы маркировки). Представитель предприятия подчеркнул, что это позволяет бороться со всеми видами нелегальной



продукции - контрафактом, фальсификатом, контрабандой и другими. Цена каждой метки составляет 50 копеек, уточнил он.

Георгий Толстов считает, что действующая система обязательной маркировки эффективна для товаров легкой промышленности, но не является приемлемой для продукции машиностроения и приборостроения. По его словам, слабые места - отсутствие интеграции с международными стандартами ISO, несоответствие специфике идентификации технически сложных изделий и дополнительные затраты.

Новые нормы для борьбы с контрафактом в авиапроме нужно вводить очень аккуратно, чтобы не парализовать деятельность авиапредприятий, сказал "Известиям" главный эксперт института экономики транспорта НИУ ВШЭ Федор Борисов. Использование контрафактных запчастей случается даже при использовании лизингованных иностранных ВС, где действует жесткий контроль со стороны лизингодателя и иностранных авиавластей, добавил он.

[\(Известия\)](#)

Производственные показатели Utair за 10 месяцев

За 10 месяцев 2019 года Utair увеличил загрузку регулярных рейсов на 3 п.п., до 83% и перевез 6 707 779 пассажиров.

"В планах авиакомпании - продолжить увеличивать загрузку. Для этого Utair обновляет флот и вводит более вместительные типы самолетов, а также повышает эффективность продаж в собственных онлайн каналах", - прокомментировал президент "Utair - Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков.

[\(Utair\)](#)

Новости беспилотной авиации

В Госдуме обсудят борьбы с дронами и полномочия правоохранительных органов

Полномочия правоохранительных органов для борьбы с беспилотниками обсудят на заседании круглого стола в Госдуме, передает корреспондент ИА REGNUM 5 ноября.

"Наши правоохранительные органы должны иметь все необходимые полномочия, чтобы пресекать незаконные полеты беспилотников, которые угрожают безопасности граждан", - заявил глава комитета Госдумы по безопасности Василий Пискарев ("Единая Россия").

Полномочия правоохранительных органов для борьбы с беспилотниками обсудят на заседании круглого стола в Госдуме, передает корреспондент ИА REGNUM 5 ноября.

"Наши правоохранительные органы должны иметь все необходимые полномочия, чтобы пресекать незаконные полеты беспилотников, которые угрожают безопасности граждан", - заявил глава комитета Госдумы по безопасности Василий Пискарев ("Единая Россия").

По его словам, сообщения об опасном сближении неопознанных беспилотников с взлетающими или садящимися самолетами регулярно поступают из российских и зарубежных аэропортов.

"Летчики МЧС и Минобороны во время спасения людей в зоне наводнения в Иркутской области этим летом также встречали на своем пути запущенные с нарушением правил дроны. И хорошо, что эти встречи закончились без трагических происшествий", - указал он.

Пискарев также вспомнил, к каким трагическим последствиям привело недавно столкновение пассажирского самолета с птицами.

"Нетрудно представить, что произойдет, если в самолет врежется беспилотный аппарат, управляемый неумелым оператором или злоумышленником", - пояснил депутат.

Госдума в первом чтении приняла законопроект о праве правоохранительных органов сбивать беспилотники.

[\(REGNUM\)](#)

Volocopter представила грузовой дрон

Немецкая компания Volocopter представила грузовую версию своего воздушного судна с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL) VoloCity. Новый демонстратор VoloDrone был показан 30 октября в штаб-квартире компании в городе Брухзаль на юге Германии. Он совершил свой первый полет в прошлом месяце.

Как и VoloCity, который может перевозить двух пассажиров, беспилотный VoloDrone сможет нести полезную нагрузку до 440 фунтов (200 кг). eVTOL предназначен для перевозки грузов, таких как ящики, жидкости и оборудование, на расстояние до 25 миль (40 км). Он предназначен для дистанционного пилотирования или полета по заданному маршруту.

Система крепления направляющих рельсов VoloDrone была разработана для соответствия стандартному оборудованию, обычно

используемому для различных аэрокосмических и логистических применений. При диаметре чуть более 30 футов (9.2 м) и высотой 7 футов 6 дюймов (2,3 м), аппарат имеет такой размер, чтобы быть совместимым с европалитрами и имеет достаточное пространство в блоке крепления для системы наружной подвески, опрыскивателя или другого оборудования.



Volocopter предполагает, что VoloDrone будет использоваться в различных сегментах, включая сельское хозяйство, логистику, инфраструктуру и коммунальные услуги. Как и VoloCity, новая

модификация мультикоптера имеет 18 роторов и получает энергию от заменяемых литий-ионных аккумуляторов.

[\(BizavNews\)](#)

Прототип беспилотника VSR700 выполнил свой первый полет

Прототип беспилотника VSR700 производства Airbus Helicopters совершил свой первый полет в испытательном центре для БПЛА вблизи г. Экс-ан-Прованс на юге Франции. В пятницу, 8 ноября, VSR700 выполнил серию взлетов и посадок, при этом продолжительность самого длинного полета составила порядка 10 минут.



В соответствии с требованием регулятора, предоставившего разрешение на полеты, полет VSR700 проходил с использованием 30-метровых тросов для обеспечения полной безопасности в зоне летных испытаний. Последующие этапы испытательной программы предусматривают свободный полет, а затем и постепенное расширение области полетных режимов.

«VSR700 – комплексная беспилотная авиасистема, сочетающая богатый опыт Airbus Helicopters в области передовых систем автопилотирования и проектирования. Её цель – обеспечить современные вооруженные силы новейшими технологическими решениями», – сказал Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters. «Первый полет прототипа VSR700 – важная веха в программе и доказательство высоких результатов в разработке работоспособного демонстратора для ВМС Франции. Его испытания, проводимые совместно с Naval Group, запланированы на 2021 год».



VSR700 разработан на базе вертолета Cabri G2 от Hélicoptères Guimbal и представляет собой беспилотную воздушную систему с максимальным взлетным весом от 500 до 1000 кг. Модель обеспечивает оптимальное сочетание высокой полезной нагрузки, выносливости и низких эксплуатационных расходов. VSR700 способен находиться в воздухе в течение длительного времени с несколькими полноразмерными датчиками ВМС, а также эксплуатироваться на существующих морских судах наряду с вертолетами, обладая при этом низкими затратами на логистику.

Прототип VSR700 – это шаг вперед по сравнению с технологиями опционально пилотируемого демонстратора, который выполнил первый полет в 2017 и был разработан на базе Cabri G2, адаптированного для автономного полета. В отличие от демонстратора прототип VSR700 оснащен специализированным набором авионики, усовершенствованной системой управления полетом, грузовым отсеком вместо места пилота, а также имеет обтекаемую форму для лучших летных характеристик.

[\(Airbus\)](#)