

XII Вертолетный форум – публикации в СМИ

- В первый день работы XII Вертолетного форума обозначены самые важные отраслевые вопросы
- "Вертолеты России" принимают участие в XII Вертолетном форуме
- В Тюмени успешно завершился XII Вертолетный форум
- Вертолетный форум собрал в Тюмени порядка трехсот специалистов со всей страны (видео)
- Единственный в РФ колледж по подготовке вертолетчиков сократил выпуск пилотов почти на 40%
- Второй Ми-171А2 поступит в "ЮТэйр" до конца года
- Для Ми-171А2 создадут авиационный тренажер
- Поставки модернизированных вертолетов "Ансат-М" стартуют в 2022 году
- "Вертолеты России" и ВЭБ.РФ предложили Ка-62 в "Пластун-Авиа"
- Спрос на новый российский вертолет оказался слабым из-за малой дальности полета
- Проблемы российской вертолетной отрасли обсудили на форуме в Тюмени
- В Тюмени проходит всероссийский вертолетный форум
- Тюмень принимает "Вертолетный форум"
- Как решить кадровый дефицит в вертолетной отрасли, обсудили на форуме в Тюмени
- В Тюмени обсудили будущее вертолетной отрасли
- Для субсидирования вертолетных перевозок нужно 100–500 млн руб. в год на регион
- Первым получателем новых вертолетов Ка-62 может стать Приморье
- Пилотов вертолетов с каждым годом выпускают все меньше
- Выпуск пилотов вертолетов задерживается из-за нехватки тренировочных машин
- Кто мешает дотянуться до неба?
- В России с каждым годом выпускают все меньше пилотов вертолетов
- Число регионов РФ, использующих санитарную авиацию, в 2020 году увеличится до 60
- В Тюмени обсуждают будущее российской вертолетной отрасли
- Вертолетный форум в Тюмени собрал более 300 участников из России
- Вопросы подготовки и восполнения кадрового резерва отрасли стали ключевыми на XII Вертолетном форуме
- Модернизацию российских вертолетов обсудили в Тюмени
- Не могут налетать часы: Без вертолетных пилотов осталась Россия
- На XII Вертолетном форуме представлена цифровая платформа для вертолетных компаний
- АО «ОДК-Климов» приняло участие в работе Вертолетного форума
- Центр ремонта вертолетных двигателей в Тюмени обеспечит сопровождение ВК-2500ПС-03
- В Тюмени организуют техсопровождение эксплуатации двигателей для Ми-171А2
- ГТЛК планирует закупить два самолета SСJ-100 и пять L-410

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 инфраструктуры. 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 ТВЗ-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.su) 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. Гостей 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 невозможно 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 «Авиакомпаний «ЮТэйр» Николай Гаврилов, начальник управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации Валерий Кудинов и другие. Модератор – генеральный директор «Авиакомпаний 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.su) 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 [ATO.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 вертолётёты 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 больниц", - 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.

Выпуск пилотов вертолётов задерживается из-за нехватки тренировочных машин

Вертолётчики намерены инициировать поправки в законодательство. Необходимо, чтобы авиакомпания получили 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 педагогически-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 удержат 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 ТВ3-117ВМ 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 ТВ3-117 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 ремонтировать 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 SSJ-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 SSJ-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.

[\(РЖД Партнер\)](#)