

## **Резолюция Ассоциации Вертолетной Индустрии по итогам XIII Вертолетного форума.**

Дискуссионная площадка Ассоциации Вертолетной Индустрии на XIII вертолетном форуме привлекла к диалогу государственные регулирующие органы, Министерства и ведомства, производителей и промышленность, эксплуатантов вертолетной техники, поставщиков комплектующих, финансовый сектор, образование и науку.

Около 500 представителей отрасли 09.11.2022 г. посетили **XIII Вертолетный форум** и обсудили актуальные вопросы дальнейшего развития вертолетной индустрии.

**Тема форума** «Стратегия развития вертолетной индустрии в новых реалиях».

**Цель форума** — опираясь на состояние дел компаний, проанализировать современную ситуацию в российской вертолетной индустрии, определить, что и насколько в настоящий момент способствует либо препятствует ее развитию, учитывая утвержденную комплексную Программу развития авиатранспортной отрасли.

Решения государственных властей и отраслевых регуляторов непосредственным образом влияют на результаты компаний-операторов. Анализируя взаимодействие государства, промышленности, финансового сектора и эксплуатантов можно судить об успешности или не успешности тех или иных программ, влияющих на индустрию в целом.

**В рамках Форума состоялись:**

- **Пленарное заседание:** «Стратегия развития вертолетной индустрии в новых реалиях».
- **Тематические секции:**
  1. «Развитие промышленности. Импортозамещение и модернизация эксплуатируемых вертолетов, продление ресурсов и сроков летной годности ЛА – путь в новой реальности»;
  2. «Безопасность полетов. Подготовка летно-технического состава. Дальнейшая эксплуатация вертолетов российского и иностранного производства».

Участниками форума были внесены предложения по дальнейшему развитию отрасли.

Ключевыми стали предложения по совершенствованию дополнительных программ финансирования лизинговых компаний на пополнение (обновление) вертолетного парка авиакомпаний, выполняющих пассажирские перевозки на местных авиалиниях; льготного лизинга вертолетов в «арктическом» варианте; о расширении географии и транспортных маршрутов, а также по упрощению процедур сертификации новой вертолетной техники.

На Пленарном заседании обсудили возможность эксплуатации воздушных судов по состоянию, сокращение сроков сертификации ВС; финансово-экономические инструменты, кадровые риски в ближайшие 5 лет — обучение и нехватку летного и технического составов в гражданской авиации и предприятиях ОПК; правовую неопределенность и разночтения в воздушном законодательстве; новые технологии и приоритетные авиационные сферы дальнейшего развития отрасли.

В завершении Пленарного заседания участниками форума отмечена необходимость активного включения всех авиационных, научных и прикладных институтов в комплексную работу, направленную на обеспечение технического и технологического заделов для развития независимости вертолетной техники от западных

производителей. Вертолетное сообщество определило, что предстоит большая совместная работа для всей вертолетной индустрии: и государства, и промышленности, и бизнеса, и научного сектора, прежде всего по созданию наукоемких направлений для обеспечения конкурентоспособности нашей страны в сфере высоких технологий, определения новых логистических путей, грамотного направления и использования авиапарков и финансовых инструментов.

### **С предложениями по совершенствованию отраслевых вопросов выступили:**

- 1. Алякритский Борис Юрьевич**  
эксперт бюро АВИ «Законодательство»
- 2. Худоленко Олег Владимирович**  
Заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу и сертификации – директор научно-исследовательского центра (НИЦ)  
Руководитель технического комитета АВИ
- 3. Бондарев Виталий Владимирович**  
Вице-президент-директор по управлению безопасностью полетов  
АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»
- 4. Стрельцов Дмитрий Григорьевич.**  
Вице-президент-летный директор АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги"
- 5. Семёнов Семён Николаевич**  
пилот-инструктор Ми-8, Почетный работник авиации Якутии, член общественной организации «Пилоты Арктики», кавалер ордена «За заслуги перед Отечеством» 2 степени.  
Первый заместитель летного директора АО «АК «Полярные авиалинии»
- 6. Дружин Александр Владимирович**  
Директор филиала Омского летно-технического колледжа гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского

По итогам обсуждения ключевых тем, а также заслушанных докладов **вертолетное сообщество решило:**

**Профильным комитетам Ассоциации Вертолетной Индустрии** подготовить и направить ряд обращений и предложений в Министерства и профильные ведомства Российской Федерации по выявленным ключевым проблемным вопросам, вставшим перед вертолетной отраслью.

#### **1. Подготовить и направить обращение в Минпромторг России.**

1.1. Разработать экономическую модель снижения себестоимости и роста доступности ВТ, показать направление действий конец 2022 – начало 2023 гг.:

- сгруппировать отраслевой заказ,
- разработать экономический анализ стоимости летного часа;
- консолидированный заказ должен приводить к снижению стоимости услуги.

1.2. эксплуатантам вертолетной техники, а также от холдинга «Вертолеты России» подготовить предложение и экспертное заключение по эффективности модернизации вертолетной техники,

1.3. дать экономическую оценку эффективности модернизации ВТ,

1.4. проанализировать:

- замену двигателя,
- эксплуатацию двигателя,
- обслуживание после замены

#### **2. Обратиться в Правительство РФ и Минтранс РФ с запросом о необходимости:**

2.1. Неотложной системной работы для выявления сложившихся в воздушном законодательстве пробелов и юридических коллизий, неоправданно препятствующих

упорядоченной деятельности вертолетной гражданской авиации по ключевым слагаемым, определяющим ее существование и вклад в экономике страны:

- летная и техническая эксплуатация ВС,
- организация деятельности посадочных площадок,
- КВП и АР с применением вертолетов,
- обучение, подготовка и квалификация персонала,
- обеспечение ГСМ.

2.2. На законодательном уровне обеспечить возможность применения комплексного подхода к изменению воздушного законодательства, нормативно закрепив порядок взаимодействия всех ведомств с целью формирования единого и эффективного правового поля, включая совместную разработку предложений, направленных на комплексные изменения и дополнения в воздушное законодательство РФ.

### **3. Обратиться в Минпромторг РФ, Минтранс РФ, корпорацию «Ростех», АО «Вертолеты России» с предложением не принимать поспешное решение об ускоренном выводе из эксплуатации вертолетов Ми-8Т (П).**

3.1. АО «Вертолеты России» в апреле 2022 г. принято решение о создании комиссии по вопросам продления ресурсов и сроков службы, которая на основе всестороннего анализа заявок от эксплуатантов будет определять возможность их реализации.

По каким критериям и показателям будут приниматься решения о возможности дальнейшей эксплуатации того или иного ВС эксплуатантам не было объявлено. Однако, как заявляют представители холдинга, их цель - обеспечение высоких показателей надежности при эксплуатации вертолетов ранних годов выпуска и ускоренное обновление парка эксплуатируемых вертолетов.

Технический комитет АВИ провел анализ наиболее значимых для эксплуатантов и заказчиков услуг показателей (безопасность полетов, экономика, эффективность эксплуатации). Данный анализ показал, что несмотря на снижение общего количества вертолетов Ми-8Т (П) из-за отработки ресурсов, списание за последние 5 лет составило в среднем 13 машин в год. Вертолеты Ми-8Т (П) обеспечивают налет 220 – 230 тыс. час год, что можно считать платежеспособным спросом, при среднегодовом налете на один вертолет 450 час., что на 20% выше, чем на Ми-8МТВ (АМТ).

Если предположить, что все Ми-8Т (П) будут списаны, упомянутый выше платежеспособный спрос будет закрываться вертолетами Ми-8МТВ (АМТ). Тариф за летный час у Ми-8МТВ (АМТ) в 1,6 раза выше, чем у Ми-8Т (П). В связи с этим, заказчикам авиаработ необходимо будет изыскать дополнительно 22,0 – 25,0 млрд. руб., которые пополнят финансовые потоки авиакомпаний. Но, в настоящее время ни авиакомпании, ни заказчики авиауслуг не смогут в короткий срок перестроиться под новые условия: первые - обновить парк ВС (заменить Ми-8Т (П) на Ми-8МТВ (АМТ)), вторые - иметь в бюджете предприятий заказчиков дополнительно 22,0 – 25,0 млрд. руб. для оплаты имеющегося у них платежеспособного спроса. В этих условиях возникает большая вероятность того, что авиакомпании и заказчики авиаработ попадут в полосу глубокого долговременного кризиса.

Основные показатели безопасности полетов «старееющего парка» вертолетов Ми-8Т (П) за счет доведенной конструкции и процессов эксплуатации не только не уступают соответствующим показателям более современных отечественных вертолетов типа Ми-8МТВ (АМТ), но и превосходят их. Так, для вертолетов Ми-8Т (П) количество катастроф на 100 тыс. час. налета – 0,52/100000, риск смертельного ранения (показатель

рекомендован ИКАО) – 0,17/100000. Для Ми-8МТВ (АМТ) указанные показатели составляют, соответственно, – 1,26/100000 и 0,93/100000. Таким образом, по оцениваемым выше значениям Ми-8Т (П) превосходит вертолеты более позднего выпуска, соответственно, в 2,4 и в 5,4 раза. В условиях ограничений платежеспособного потребительского спроса и опережающего роста цен на новую авиационную технику дальнейшая эксплуатация вертолетов Ми-8Т (П) позволяет использовать их для выполнения авиационных работ до постепенной выработки предельных ресурсов.

Учитывая вышесказанное, профильному комитету обратиться в Минпромторг РФ, Минтранс РФ, корпорацию «Ростех», АО «Вертолеты России» не принимать поспешное решение об ускоренном выводе из эксплуатации вертолетов Ми-8Т (П). Они должны уходить из эксплуатации естественным путем: списываться по отработке ресурсов согласно действующих нормативно-правовых и нормативно-технических документов.

#### **4. Обратиться в Росавиацию о медобследовании и проверках:**

**4.1** Организовать процедуру самообследования с целью принятия декларации о соответствии и, как следствие, получить налаженный контакт с органом РТН и отсутствие плановых проверок в течении календарного года. (1 проверочный лист ≈200 вопросов).

##### **Риски:**

**4.2** Плановые проверки на календарный год планируются до 15 декабря, и, в случае принятия Декларации, что будет с запланированной проверкой?

**4.2.1.** Внеплановые проверки проводятся при наличии 3-х АИ за любые 30 дней (по группам или суммарно не ясно).

#### **5. Правительству РФ, Минтранс РФ рассмотреть возможность и рекомендовать:**

**5.1** Поставить перед производителями задачи по разработке отечественного легкого вертолета для первоначального обучения;

**5.2** Пересмотреть программы подготовки пилотов в соответствии с предложенным рациональным подходом;

**5.3** Организовать на базе ФГБОУ ВО «Ульяновский институт ГА им. Б.П. Бугаева» группу для получения высшего образования по специальности «Летная эксплуатация летательных аппаратов (очная форма обучения, базовая подготовка)» по виду ВС вертолёт, с выполнением учебного налета на базе Омского летно-технического колледжа ГА им. А.В. Ляпидевского;

**5.4** Проработать вопрос с Министерством транспорта РФ по внесению изменений в ФАП-147 для обеспечения возможности переучивания пилотов самолётов на вид ВС «Вертолёт»;

**5.5** Высвобождающиеся средства за счёт перехода к первоначальной подготовке на более легких и дешёвых в эксплуатации вертолётах R44 (в будущем на отечественном лёгком вертолёте) предлагается направить на финансирование обновления материально-технической базы Омского ЛТК, а также повышения уровня финансовой и социальной мотивации преподавателей.

#### **6. Минтранс РФ и Росавиации рекомендовать варианты программ подготовки летного состава**

##### **Существующая программа**

- Bell-407, AS-350 – 50 часов
- на тренажере Ми-8 – 10 часов
- Ми-8 – 40 часов

### **6.1 Предложение 1:**

- выпускать на легких вертолетах Ми-2, Ансат, R-44, AS-350
- далее работодатель сам определяет необходимость - на какой тип переучивать пилота.

### **6.2 Предложение 2:**

- осуществлять подготовку сразу на вертолете Ми-8
- 40 часов на тренажере
- 60 часов летной подготовки

Предложение 2, АО «АК «Полярные авиалинии» считают наиболее уместным - по подготовке пилотов сразу на средний вертолет Ми-8 и наиболее предпочтительным, так как основным вертолетом, который эксплуатируют авиакомпании в России, является именно вертолет Ми-8, и в ближайшем будущем полная или частичная замена вертолетов Ми-8 на новые типы вертолетов в гражданской авиации невозможна.

### **6.3 Предложение 3:**

- первый этап подготовки на легких вертолетах в частных АУЦ
- далее проводить подготовку на Ми-8

### **6.4 Предложение 4:**

- Рассмотреть возможность обучения на базе Якутского АТУ ГА (филиал СПБУ ГА) по специальности 25.02.04 «Лётная эксплуатация летательных аппаратов. Пилот вертолёт» с целью восполнения дефицита пилотов вертолёт в России.

## **7. Обратиться в Минпромторг РФ, Минтранс РФ, АО «Вертолеты России» с предложением по реформированию системы подготовки летного состава:**

7.1. Предложить Минтрансу РФ (Росавиации) выступить в качестве заказчика разработки отечественного легкого вертолета для первоначального обучения;

7.2. Рассмотреть возможность подготовки пилотов в частных авиационных школах;

7.3. Организовать на базе ФГБОУ ВО «Ульяновский институт ГА им. Б.П. Бугаева» группу для получения высшего образования по специальности «Летная эксплуатация летательных аппаратов (очная форма обучения, базовая подготовка)» по виду ВС вертолёт, с выполнением учебного налета на базе Омского летно-технического колледжа ГА им. А.В. Ляпидевского;

7.4. Внести изменения в ФАП-147 для обеспечения возможности переучивания пилотов самолётов на вид ВС «Вертолёт»;

7.5. Направить высвобождающиеся средства за счёт перехода к первоначальной подготовке на более легких и дешёвых в эксплуатации вертолёт R44 (в будущем - на отечественном лёгком вертолёт) на финансирование обновления материально-технической базы Омского ЛТК, а также повышения уровня финансовой и социальной мотивации преподавателей.

## **8. Рекомендовать Министерству транспорта РФ**

8.1 Решить вопрос о 100% финансировании учебных заведений, находящихся в ведении Росавиации РФ согласно базовым нормативам затрат стоимости подготовки одного пилота по программам СПО по коду специальности «25.02.04 Летная эксплуатация летательных аппаратов».

**9. Ассоциация Вертолетной Индустрии совместно с Ингосстрах может оказать поддержку:**

- в сборе информации о проблемах в страховом покрытии;
- в защите интересов сообщества в ЦБ/РНПК;
- в координацию со страховым сообществом.

В связи с необходимостью консолидации усилий органов государственной власти, промышленности, научно-образовательного и предпринимательского сообществ по созданию условий для ускорения и оперативного внедрения для технологического развития и независимости отрасли помощнику руководителя АВИ и руководителям комитетов АВИ:

**Подготовить и направить обращения и рекомендательные письма к регуляторам отрасли: в Правительство РФ, профильные Министерства и ведомства, для рассмотрения и принятия решений по предложениям вертолетного сообщества и возможности их реализации.**