



Анонсы главных новостей:

- Bell 505 сертифицировали в России
- Ассоциация Вертолетной Индустрии представила программу конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли»
- В Австрии успешно испытали воздушное такси
- В России разработали автономную мобильную систему для ночного старта вертолетов
- Вертолеты России могут начать использовать турецкие комплектующие
- Вертолеты России планируют увеличить поставки на 25% в 2019 году
- Вертолеты России поставят воздушные суда для авиакомпаний Якутии
- Вертолеты России представили модель VRT500 на миланской неделе дизайна
- Вертолеты России представили модель VRT500 на миланской неделе дизайна
- Гийом Фори назначен на должность генерального директора Airbus
- Для санавиации Самарской области используют вертолеты «Ансат»
- KB3 планомерно увеличивает производство «Ансатов»
- Корейцы приступили к испытаниям легкого ударного вертолета
- Макеты самолета МС-21 и вертолета Ка-62 представят в павильоне "Космос" на ВДНХ
- Новый вертолет санавиации будет оказывать помощь по всей Карелии
- Новый глава "Гражданских самолетов Сухого" Хакимов избран на три года
- платформ
- Санавиация возвращается. Вертолеты поднимутся над Калугой в 2020 году
- Сердюков оценил отсталость авиастроения России
- ЮТэйр хочет отложить погашение долга по облигациям на 35 лет

Новости вертолетных программ

Bell-505 сертифицировали в России

Новый легкий однодвигательный газотурбинный вертолет Bell-505 получил российский сертификат типа. Как сообщили в компании Jet Transfer, являющейся официальным представителем Bell в России, сертификат FATA-01014R был выдан Росавиацией 28 марта. Напомним, что ранее планировалось получить сертификат к концу июня прошлого года.

Как сообщили в Jet Transfer ATO.ru, на данный момент у компании есть пять твердых заказов на Bell-505 от российских клиентов; первый вертолет будет поставлен в мае этого года. Ранее глава компании Александр Евдокимов рассказывал, что Jet Transfer надеется продавать по 20 Bell-505 в год, а общий спрос оценивается примерно в 200 бортов.

Bell-505 способен перевозить пять человек на расстояние до 566 км с крейсерской скоростью 231 км/ч. Вертолет оборудован авионикой Garmin G1000H, цифровой системой управления двигателем FADEC, а также двигателем компании Safran — Arrius 2R. Отметим, что силовые установки этого семейства используются также на вертолетах H135, H120, AW109 и на российском Ка-226Т.

Основным конкурентом Bell-505 является популярная на российском рынке модель Robinson R66. (ATO.Ru)

Корейцы приступили к испытаниям легкого ударного вертолета

Корейское авиастроительное предприятие KAI приступило к наземным испытаниям первого летного образца легкого ударного вертолета LAH, разработка которого ведется в Южной Корее совместно с европейским авиастроительным концерном Airbus с 2015 года. Как сообщает «Рёнхап», во время первых наземных испытаний разработчики проверили работу двигателей нового вертолета.



Наземные испытания позволяют убедиться в работоспособности и надежности всех систем летательного аппарата перед началом программы летных испытаний. Во время таких испытаний специалисты проверяют работу двигателей, трансмиссии, управления, топливной, гидравлической и электрической систем.

Первые наземные проверки с запуском двигателей LAH признаны полностью успешными. После прохождения этапа наземных испытаний новый вертолет будет допущен к первому полету. Как ожидается, машина поднимется в воздух к лету текущего года. KAI рассчитывает завершить летные испытания LAH в течение ближайших трех лет.

Легкий ударный вертолет LAH создается на базе европейского многоцелевого вертолета Airbus Helicopters H155. Корейская машина получила более мощные двигатели и усовершенствованную систему управления. Кроме того, разработчики установили на LAH носовую авиапушку калибра 20 миллиметров на турели, боковые подвесы для ракет, а также системы самозащиты. LAH сможет перевозить от шести до десяти бойцов.

Корейские военные планируют заменить новыми вертолетами устаревшие многоцелевые MD 500 Defender и ударные AH-1J/S Cobra.

В конце февраля 2019 года турецкая компания Turkish Aerospace Industries занялась разработкой первого национального тяжелого ударного вертолета, производство которого должно быть по возможности полностью локализовано. Планируется, что первый полет нового вертолета состоится через пять лет.

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

КВЗ планомерно увеличивает производство «Ансатов»

В 2019 г. на Казанском вертолетном заводе (КВЗ) планируют увеличить объемы производства вертолетов марки «Ансат» на 13%

В прошлом 2018 г. руководство КВЗ заявило, что течение года на предприятии намечено построить 45 легких многоцелевых вертолетов «Ансат». По неофициальным данным, план по «Ансатам» был выполнен. В нынешнем 2019 г. на КВЗ планируют произвести 51 машину марки «Ансат». Следует сказать, что в 2017 г. КВЗ поставил заказчикам 16 легких многоцелевых вертолетов «Ансат», из которых 10 штук в учебно-тренировочной модификации «Ансат-У» по заказу Минобороны России. Стоимость контракта составила, согласно сайту госзакупок, 2,075 млрд руб.



Отечественная компания «Национальная служба санитарной авиации» (НССА) заказала у холдинга «Вертолеты России» 104 вертолета марки «Ансат». Столь большая партия вертолетов должна быть поставлена к 2021 г. На сегодняшний день это крупнейший разовый контракт на вертолет «Ансат».



Лизинговая компания «Авиакапитал-сервис» (входит в состав госкорпорации «Ростех») будет закупать вертолеты и поставлять их НССА в лизинг.

Сейчас крупнейшим зарубежным контрактом на поставку вертолета «Ансат» является твердый заказ на 20 винтокрылых машин с медицинским модулем для Ассоциации медицины катастроф Китая. Контракт оценивается в \$120 млн. Первые машины «Ансат» в медицинском варианте будут отгружены в КНР в 2019 г.

По официальной информации, холдинг «Вертолеты России» ведет переговоры на поставку еще 50 винтокрылых машин «Ансат» государственным и частным заказчикам в странах Азии, рассчитывая, что общий объем продаж «Ансатов» может достичь \$500 млн. в ближайшие годы.

[\(Жуковские вести\)](#)

В Китае валидирован российский Сертификат типа на вертолет Ми-171 с двигателями ВК-2500-03

Этот результат открывает перспективные возможности для поставок вертолетов Ми-171 с двигателем ВК-2500-03 в Китай и стал возможен благодаря отлаженному взаимодействию между Росавиацией и Управлением гражданской авиации Китая в ходе сертификационных работ с участием разработчика вертолёта – АО «МВЗ им. М.Л. Миля».

Новые вертолеты Ми-171 оснащены двигателями ВК-2500-03 предприятия ОДК АО «Климов», которые за счет применения жаростойких материалов и конструктивных усовершенствований обеспечивают вертолету большую мощность на всех режимах и высотах полета, повышение грузоподъемности, статического и динамического потолка полета. Ранее, в марте 2019 года Управление гражданской авиации Китая также валидировало выданный Росавиацией сертификат типа на модели двигателя ВК-2500-01, ВК-2500-02, ВК-2500-03 - <https://www.favt.ru/novosti-sertifikacii-avia-tehniki/?id=5261>.

Проведенные в конце 2018 года демонстрационные полеты вертолета Ми-171 с двигателем ВК-2500-03 для Министерства чрезвычайных ситуаций и Управления гражданской авиации КНР продемонстрировали транспортные возможности вертолета по перевозке грузов на внешней подвеске, тушению пожаров в высокогорье, а также полеты с водосливным устройством. Выполняя работы по пожаротушению и перевозке грузов на высотах до 3300 метров, вертолет Ми-171 с двигателями ВК-2500-03 смог наилучшим образом продемонстрировать свои ключевые преимущества – высокую тяговооруженность и безопасность эксплуатации в горах. В ходе лётного показа 3 тонны груза и 9 пассажиров были перемещены с высоты 2600 м на высоту 3300 м, продемонстрирован забор 3,5 тонн воды в водосливное устройство на высоте 3000 м с последующим сбросом на очаг пожара.

Росавиация и Управление гражданской авиации КНР продолжают планомерно развивать установленное сотрудничество в поддержку экспортных поставок российской авиационной техники.

[\(Росавиация\)](#)

Серийное производство российского вертолета VRT500 начнется в 2021 году



Серийное производство российского бизнес-вертолета VRT500, который будет конкурировать на рынке с американской машиной Robinson, будет налажено в 2021 году, сообщили журналистам в пресс-службе холдинга "Вертолеты России".

Как ранее заявил вице-премьер Юрий Борисов, бизнес-вертолет VRT500 создается в РФ с целью вытеснения с отечественного рынка Robinson, потребность в таких вертолетах до 2035 года составит тысячу машин.

"К настоящему времени специалисты "Вертолетов России" приступили к разработке рабочей конструкторской документации VRT500. Данный этап планируется завершить в конце 2021 года выпуском первого серийного вертолета VRT500 на Улан-Удэнском авиационном заводе", - сказали в пресс-службе.

В настоящий момент разработчик вертолета Конструкторское бюро "BP-технологии" (входит в "Вертолеты России" Ростеха) представило модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 на выставке Fuorisalone, которая проходит в рамках миланской недели дизайнера с 8 по 14 апреля.

"VRT500 станет конкурентоспособным продуктом на рынке легких однодвигательных вертолетов и позволит холдингу войти в сегмент, в котором он пока не представлен. "Вертолеты России" рассматривают Европу в качестве потенциального рынка, и поэтому мы планируем в этом году подать заявку на сертификацию вертолета в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), а в 2020-м - начать испытания первого опытного образца", - отметил генеральный директор "BP-Технологий" Александр Охонько.

VRT500 - легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Новый вертолет санавиации будет оказывать помощь по всей Карелии

Новый вертолет Ми-8 будет оказывать помощь жителям Карелии. Базироваться техника будет в Петрозаводске, откуда быстро сможет долететь до любой точки республики и вернуться обратно без дозаправки благодаря дополнительному топливному баку. Необходимо сказать, что Ми-8 может эксплуатироваться и в сложных условиях погоды, сообщили в пресс-службе правительства.

Техника оборудована медицинским модулем для размещения двух пациентов, имеется и место для транспортировки новорожденного ребенка. Дефибриллятор-монитор находящийся в вертолете сможет определить и купировать нарушения сердечного ритма, дозатор поможет с точностью ввести



лекарство, а аппараты искусственной вентиляции легких не уступают тем что находятся в отделениях реанимации.

На обновление вертолетного парка санавиации в 2019 году выделено 67 миллионов рублей, а это на 40 миллионов рублей больше чем в прошлом году. Уже в этом году в Карелии было выполнено 34 вылета, эвакуировано 44 человека, в том числе 12 детей, из которых четверем из них не исполнилось еще и одного года.

[\(Московский комсомолец - Карелия\)](#)

Опыт компании «ПАНХ» по применению вертолетов в обслуживании морских судов и буровых платформ

Офшорные работы – один из самых сложных видов работ, выполняемых вертолетами. Для выполнения подобных задач от операторов требуется высочайший уровень оснащенности, профессионализма и организованности. В целях обеспечения безопасности и повышения эффективности выполнения офшорных полетов требуется постоянная работа по анализу опыта, рисков, требований и выработке новых методик.

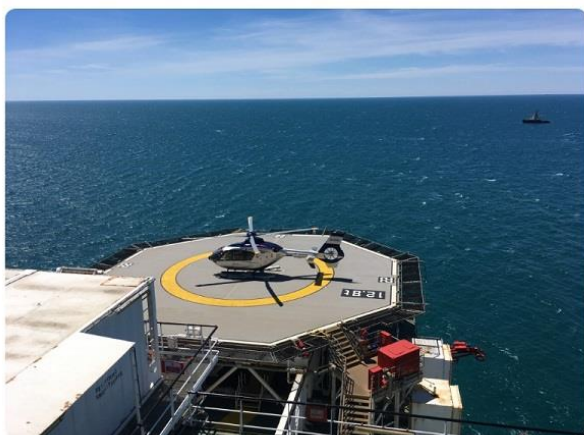
В рамках конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли», с докладом на тему «Опыт и проблемы эксплуатации новых вертолетов в офшорных полетах», выступит Алексей Скориков, 1-й заместитель генерального директора научно-производственной компании «ПАНХ». Конференция организована Ассоциацией Вертолетной Индустрии и пройдет в программе 19-й международной выставки «НЕФТЕГАЗ-2019» 15 апреля в Москве в ЦВК «Экспоцентр» с 14.00 до 18.00, павильон №8, зал фуршетов.

НПК «ПАНХ» более 15 лет работает в области обслуживания морских судов, буровых платформ и медицинской эвакуации в нефтегазовой сфере и имеет широкую географию работ – на шельфе в акватории Каспийского моря, Черного моря, Балтийского моря, на севере и юге России, а также в Казахстане и Турции.

Вертолетное обеспечение проектов выполняется по контракту с нефтегазовыми компаниями «Роснефть», Allseas, CHC, Eni, Saipem и прочими. Для выполнения офшорных работ НПК «ПАНХ» применяет вертолеты Ми-8МТВ и Ка-32 производства холдинга «Вертолеты России», а также европейские Airbus Helicopters H135 и новые Leonardo AW189. При этом НПК «ПАНХ» стала первой российской компанией, получившей допуск к коммерческой эксплуатации вертолета AW189.

Компания обладает развитой системой управления безопасностью полетов с необходимыми ресурсами, процедурами и организацией, полностью соответствующей национальным правилам и рекомендациям Международной организации гражданской авиации (ICAO). Высокий уровень безопасности полетов неоднократно подтверждался экспертами по аудиту со стороны компаний SGS Transportation, ENI, Shell и другими. Все услуги, предоставляемые компанией, соответствуют стандарту ISO 9001:2015, что подтверждается сертификатом, выданным BUREAU VERITAS.

С 2017 года НПК «ПАНХ» является членом ассоциации HeliOffshore, которая объединяет компании, выполняющие офшорные работы с применением вертолетов с целью повышения безопасности этого вида деятельности. Благодаря сотрудничеству с другими членами ассоциации, НПК «ПАНХ» поддерживает уровень безопасности в соответствии с требованиями основного документа, регламентирующего деятельность авиации в мировой нефтегазовой отрасли «Руководства по управлению воздушным судном» (Report 590) Международной ассоциации производителей нефти и газа (IOGP).



В ходе своего выступления Алексей Скориков подробно расскажет про участие компании «ПАНХ» в морских проектах и остановится на требованиях, предъявляемых нефтяными и газовыми компаниями к вертолетному обеспечению работ на шельфе. Эта информация будет полезна широкому кругу отраслевых специалистов, включая представителей компаний-операторов, предприятий нефтегазового сектора, разработчиков и производителей вертолетной техники и авиационного оборудования, а также экспертам со стороны надзорных и регулятивных органов.

Участие в конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли» бесплатное при условии обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ www.helicopter.su в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/НЕФТЕГАЗ-2019.



Компания «ПАНХ» является активным членом Ассоциации Вертолетной Индустрии и выступила в роли официального спонсора конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли».

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) – объединяет более 60 компаний вертолетной индустрии с целью создания и поддержания комфортной бизнес среды, повышения безопасности работ, профессионализма и экономической устойчивости вертолетной индустрии. Среди проектов АВИ - HeliRussia, Вертолетный форум, «Русский час», Премии АВИ «Лучший по профессии» и «Золотой час», различные отраслевые соревнования и конкурсы, а также мероприятия на таких площадках, как МАКС, Гидроавиасалон, Международный авиасалон в Ле Бурже и других.

[\(АВИ\)](#)

Ассоциация Вертолетной Индустрии представила программу конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли»

15 апреля в Москве в ЦВК «Экспоцентр» состоится конференция на тему «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли», организуемая Ассоциацией Вертолетной Индустрии. Это первая в своем роде специализированная межотраслевая конференция, собирающая представителей вертолетного и нефтегазового сектора с целью обнаружить препятствия и найти более эффективные пути и стимулы развития двух отраслей, значимых для успешного развития экономики страны. Мероприятие пройдет в рамках 19-й международной выставки «НЕФТЕГАЗ-2019». Программа конференции разделена на три тематические части.

Первая тема конференции – «Новые вертолеты для нефтегазовой отрасли». В ходе обсуждения будет рассмотрен российский и зарубежный опыт применения офшорных вертолетов. Особый интерес представляет практика применения вертолетов российского производства по зарубежным стандартам и зеркальная ситуация с использованием техники зарубежного производства в России. Двум самым новым вертолетам, интересным для компаний нефтегазового сектора, будет уделено особое внимание. Доклад об эксплуатации Ми-171А2 представит Дмитрий Стрельцов – вице-президент, летный директор компании «ЮТэйр - Вертолетные услуги». Эта компания стала первым коммерческим оператором новинки холдинга «Вертолеты России» – серийный Ми-171А2 был передан в ходе торжественной церемонии на выставке HeliRussia 2018 в мае прошлого года.

Об особенностях нового офшорного вертолета AW189 и преимуществах других машин серии AW расскажет Найджел Талбо – пилот, директор по безопасности и экспериментальным полетам компании Leonardo. Вертолеты семейства AW заработали высокую репутацию в нефтегазовом секторе. На совокупном опыте и проблематике эксплуатации новых офшорных вертолетов остановится Алексей Скориков – первый заместитель генерального директора, начальник ЛИК НПК «ПАНХ». Компания «ПАНХ» обладает богатейшим опытом применения вертолетов в интересах нефтегазовых компаний. Она стала первым российским оператором вертолета AW189 и эксплуатирует вертолеты Ми-8/17, Ка-32, Airbus Helicopters H135.

Дискуссии в рамках второй части конференции затронут различные практические аспекты применения вертолетов, ее тема – «Полеты на вертолетах для нефтегазовой отрасли: проблемы и вызовы». В первую очередь, здесь будет рассматриваться проблематика, с которой приходится

встречаться нефтегазовым компаниям на стыке с предприятиями-подрядчиками из сферы авиационного бизнеса. Компаниям нефтегазового сектора приходится разрабатывать собственные стандарты выполнения авиационных услуг, выдвигая требования к безопасности, технике, персоналу и процедурам авиакомпаний. Дискуссия будет нацелена на получение обратной связи от компаний нефтегазового сектора по самым насущным вопросам, таким как совершенствование нормативно-законодательной базы, использование современных инструментов оценки деятельности вертолетных операторов и методики расчета стоимости летного часа для перехода к понятному, обоснованному и прозрачному ценообразованию. Особое внимание – безопасности полетов, а также вопросам гармонизации международных и российских подходов в области выполнения авиаработ и перевозок в интересах компаний нефтегазового бизнеса. В рамках этой темы свои доклады представят: Сергей Потапов – первый заместитель генерального директора компании «Авиасистемы», Вячеслав Карцев – советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» по региональному развитию, а также Виталий Петров – ведущий специалист компании «Конверс Авиа Эксперт».



Третья тема конференции – «Организация авиационных услуг для нефтегазового комплекса» – акцентирует внимание на вопросах организации и обеспечении работ. С докладом о подготовке специалистов для обеспечения полетов вертолетов на морские суда и буровые установки выступит Андрей Дубовик – директор «Центр АНОП». Он расскажет о современной российской ситуации и сравнит ее с зарубежными практиками. Опыт в организации комплексных авиационных перевозок



для нефтегазовых компаний поделится Олег Семенов – первый заместитель генерального директора «ЮТэйр - Вертолетные услуги». Доклад о подходах к полетному информационному обеспечению и использованию пилотируемых и беспилотных средств при офшорных полетах представит Сергей Быбин – заместитель директора центра разработок НПП «ЦРТС».

В завершение работы конференции состоится открытая дискуссия всех участников мероприятия об актуальных вопросах выполнения авиационных работ на вертолетах в интересах компаний нефтегазовой отрасли и будет подведен итог трех тематических блоков. Модератором конференции выступит советник генерального директора по региональному развитию холдинга «Вертолеты России» Вячеслав Карцев.

Ассоциация Вертолетной Индустрии прогнозирует продолжение обсуждения тематики предоставления вертолетных услуг в интересах нефтегазовой отрасли как в рамках самостоятельных мероприятий, так и в формате крупных деловых площадок, таких как Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia и «Вертолетный форум». Проводимая 15-го апреля конференция собрала представительный список авторитетных докладчиков и широкий круг участников, что дает возможность обозначить спектр наиболее актуальных тем для дальнейшей проработки с целью повышения экономической эффективности двух крупных отраслей в экономике России.

Участие в конференции «Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли» бесплатное при условии обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ www.helicopter.ru в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/НЕФТЕГАЗ-2019.

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) – объединяет более 60 компаний вертолетной индустрии с целью создания и поддержания комфортной бизнес среды, повышения безопасности работ, профессионализма и экономической устойчивости вертолетной индустрии. Среди проектов АВИ - HeliRussia, Вертолетный форум, «Русский час», Премии АВИ «Лучший по профессии» и «Золотой час», различные отраслевые соревнования и конкурсы, а также мероприятия на таких площадках, как МАКС, Гидроавиасалон, Международный авиасалон в Ле Бурже и других.

[\(АВИ\)](#)

«Вертолеты России» поставят воздушные суда для авиакомпаний Якутии

Правительство Якутии и акционерное общество "Вертолеты России" договорились о поставке вертолетов для региональных авиакомпаний. Соответствующее соглашение подписано во время V Международного арктического форума "Арктика - территория диалога", сообщили в среду в пресс-службе правительства республики.

"Для развития пассажирских и грузовых перевозок планируется обновление парка воздушных судов авиакомпаний "Полярные авиалинии" и "Якутия". Авиапарк региональных перевозчиков пополнится воздушными судами АНСАТ, Ми-8, Ми-17 и Ми-38", - приводит пресс-служба слова председателя правительства региона Владимира Солодова.



Он отметил, что сотрудничество предусматривает решение проблемы низкой транспортной доступности в отдаленных населенных пунктах Якутии, развитие местных воздушных линий и в целом малой авиации, а также создание новых рабочих мест и сокращение оттока населения из региона.

Кроме того, соглашение предусматривает внедрение новых стандартов авиационно-технического обслуживания, развитие маршрутной сети, современных технологий управления бизнес-процессами. "Особое внимание будет уделено подготовке квалифицированных специалистов авиационных профессий", - добавили в пресс-службе.

V Международный арктический форум "Арктика - территория диалога" проходит в Санкт-Петербурге 9-10 апреля. В 2019 году форум посвящен теме "Арктика. Океан возможностей". Организатор - Фонд "Росконгресс". ТАСС является генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством.

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» могут начать использовать турецкие комплектующие

Оснащенные турецкими комплектующими вертолеты могут быть поставлены на рынок близлежащих стран, с которыми у Турции налажены серьезные экономические и торговые связи.

Холдинг «Вертолеты России» может начать использовать комплектующие из Турции. Об этом сообщает турецкий телеканал «Анадолу» со ссылкой на главу холдинга Андрея Богинского.

По словам Богинского, в «Вертолетах России» допускают использование комплектующих производства Турецкой аэрокосмической корпорации (TUSA/TAI), которая выпускает различные виды агрегатов.

Он также подчеркнул, что если правительство Турции начнет развивать такие программы, как борьба с пожарами, то на данные цели потребуется не менее 50-70 вертолетов. Кроме того, стране могут потребоваться медицинские и другие вертолеты.

На выставке Eurasia Airshow в 2018 году был подписан контракт на поставку турецкой компании Каан Air трех многоцелевых вертолетов Ка-32А11ВС. Также на вооружении турецких ВВС стоит порядка 19 вертолетов Ми-17, созданных на базе Ми-8.

[\(Звезда\)](#)

«Вертолеты России» намерены сократить число вертолетных заводов

"Вертолеты России" планируют перевести свой завод в Башкортостане с конечной сборки вертолетов на выпуск комплектующих. Об этом рассказал гендиректор холдинга Андрей Богинский в интервью газете "Ведомости".



По словам гендиректора, холдинг не имеет задач закрыть Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП), а хочет сделать из него конкурентоспособного комплектатора. Сегодня КумАПП производит и продает всего 8-12 вертолетов в год - Ка-32 и легкие Ка-226, так как предприятие сфокусировано на ремонте и модернизации старой техники.

Также Богинский рассказал, что в холдинге уже принято решение производить легкий вертолет Ка-226 для Индии на заводе в Улан-Удэ. В ближайшее время ожидается заключение контракта с Индией на производство 200 машин: 60 - в России, 140 - в Индии с локализацией более 50%.

"Под это в Улан-Удэ строится сборочная линия, логично, чтобы с запуском линии остался один производитель Ка-226", - объяснил Богинский. Кроме того, в 2019 году "Вертолеты России" планируют увеличить поставки на 25%, достичь таких показателей планируется за счет роста производства в гражданском сегменте.

Напомним, что "Вертолеты России" и Казанский вертолетный завод перешли под прямое управление "Ростеха". Решение об этом было принято еще в декабре 2017 года.

[\(InKazan\)](#)

«Вертолеты России» планируют увеличить поставки на 25% в 2019 году

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) планирует изготовить около 250 винтокрылых машин в 2019 году для отечественных и зарубежных заказчиков против 200 в прошлом году. Об этом сообщил генеральный директор холдинга Андрей Богинский в интервью газете "Ведомости", опубликованном в среду.

В 2017 году "Вертолеты России" поставили 221 вертолет, через год этот показатель уменьшился до 200 штук. "Цифра за 2017 год - это с учетом модернизированных машин: для них нужны опытно-конструкторские работы, поэтому они включаются в статистику поставок. По новым машинам показатели за 2018 год примерно сопоставимы с 2017 годом", - прокомментировал Богинский изданию показатели прошлых лет. "В дальнейшем планируем рост. В частности, в 2019 году рассчитываем выйти на цифру порядка 250 машин", - добавил глава холдинга.

Достичь такого результата, по словам гендиректора "Вертолетов России", планируется за счет роста показателей в гражданском сегменте. В частности, за счет реализации таких крупных проектов с участием "Ростеха", как Национальная служба санитарной авиации и использование вертолетов "Ансатов" для корпоративных перевозок при участии лизинговой компании "Авиакапитал сервис".

Богинский подчеркнул, что сейчас у холдинга есть и экспортный потенциал, который помог раскрыть прошлогодний демонстрационный тур вертолетов Ми-171А2 и "Ансат" в Китае и странах Юго-Восточной Азии. "У нас подписан контракт на поставку 20 "Ансатов" в интересах Ассоциации медицины катастроф КНР, и еще порядка 50 мягких заказов на Ми-171А2 и "Ансат" мы собрали по странам Юго-Восточной Азии, сейчас работаем над их воплощением в виде твердых контрактов", - сказал он изданию.



Он отметил также, что пик перевооружения российской военной техникой уже пройден в странах, которые исторически являются крупными партнерами России - Китае, Индии, Алжире, Египте, Малайзии, Мьянме. "Военный экспорт, по нашим оценкам, будет составлять 30-40 вертолетов в год. Для сравнения: в 2011-2017 годы мы поставили 650 вертолетов по военно-техническому сотрудничеству (ВТС)", - сказал Богинский.

"Ансат" и Ми-171А2

"Ансат" - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский варианты с возможностью перевозки до семи человек.

Ми-171А2 - самая современная модификация вертолетов типа Ми-8/17/171. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления, а также более эффективным Х-образным рулевым винтом и новым несущим винтом с композитными лопастями и усовершенствованным аэродинамическим профилем. Вертолет может эффективно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью.

Вертолеты Ми-171А2 и "Ансат" осуществили демонстрационный тур по странам Юго-Восточной Азии после участия в международном аэрокосмическом салоне Airshow China в китайском Чжухае. Маршрут этого тура протяженностью почти пять тысяч километров пролегает через Вьетнам, Камбоджу, Таиланд и Малайзию.

[\(ТАСС\)](#)

Санавиация возвращается. Вертолеты поднимутся над Калугой в 2020 году

Планируется, что дежурный борт будет готов в любой момент подняться с площадки областной больницы в Анненках.

Отряд санитарной авиации будет обслуживать сразу несколько областей. Один дежурный борт в постоянной готовности к взлету разместится на вертолетной площадке областной больницы в Анненках.

Авария на автодороге под Юхновом в начале февраля, унесшая жизни семерых человек, из которых четверо дети, заставила ускорить создание санавиации. Об этой трагедии "АиФ-Калуга" подробно писала в №7.

Если раньше в минздраве осторожно говорили о возможности использовать авиацию в критических ситуациях лишь к 2024 году, то сейчас министр здравоохранения области Константин Баранов уверенно заявляет, что первый борт поднимется с вертолетной площадки в Анненках уже через год.

Помощь с небес



Санитарная авиация - это не только вертолет с символикой на борту и медперсоналом в салоне. Для эффективной работы воздушного подразделения необходимо создать в регионе сеть вертолетных площадок, определить наиболее удобные с точки зрения логистики маршруты и главное - решить, в каком случае взлет вертолета необходим, а когда можно и нужно высылать автомобили скорой помощи.

Основная, базовая площадка будет построена на месте нынешней автостоянки для сотрудников областной больницы. Размещать место взлета-посадки на крыше больницы, как это часто показывают в зарубежных кинофильмах, в региональном миздраве отказались. И дело не в сложности строительных работ. Специалисты проверили ряд факторов, основной из которых скорость доставки больного от вертолета до, например, операционного стола.

Выяснилось, что оптимальной будет именно нынешняя автостоянка. Крытого коридора сейчас уже не требуется - специальные носилки с крышей помогут в случае неблагоприятных погодных условий. Кроме этого, посадочные площадки будут оборудованы в крупных центральных районных больницах, а к 2021 году вертолеты смогут приземляться и в более мелких больницах области.

Создание санитарной авиации - дело дорогостоящее. В этом региону помогло участие в национальном проекте "Здравоохранение". Область состоит в семи региональных его сегментах. Один как раз и подразумевает развитие санитарной авиации.

Министр здравоохранения области Константин Баранов пояснил, что санитарная авиация будет вылетать на массовые катастрофы, туда, где стоит вопрос смерти и жизни, и нужно быстро эвакуировать больного. Вертолеты будут задействованы в сложных случаях, требующих эвакуации тяжелого пациента либо в областную больницу, либо в федеральный центр. Возможен и вариант, когда не больного везут в клинику, а врачи прилетают к больному.

Проблемы санавиации

При несравнимой с наземным транспортом мобильности и скорости перемещения, у вертолетов с красным крестом есть ряд недостатков.

Специалисты в основном говорят о трудностях с организацией полетов над крупными городами, получением разрешения на взлет и согласованием маршрута полета. В городах использование вертолетов почти невозможно - некуда сесть, везде реклама, троллейбусные и прочие провода, близко стоящие высотные здания и т. д.

Эксплуатация и содержание летательных аппаратов чрезвычайно дорогостоящие. Большинство государственных экстренных служб, заинтересованных в использовании авиатранспорта, не имеют на это денег.



Существуют трудности с организацией полетов в плохих метеоусловиях и в темное время суток. Нет нужного оборудования. В Москве и Московской области, например, в темное время суток санитарная авиация не летает.

[\(АиФ Калуга\)](#)

"Вертолеты России" стали стратегическим партнером Всероссийского детского центра "Орленок"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и Всероссийский детский центр "Орленок" подписали соглашение о стратегическом партнерстве, цель которого – подготовка квалифицированных кадров для производства.

В рамках соглашения предприятия-партнеры обеспечат учащимся практику по необходимым специальностям, а тем, кто по ее итогам покажет лучшие результаты, будет предложена возможность трудоустройства. Кроме того, "Вертолеты России" окажут поддержку партнерам из числа образовательных организаций в части оснащения учебно-методических кабинетов, мастерских и лабораторий необходимым оборудованием, а также проведения реконструкции помещений.

Подписанное соглашение – очередной шаг в укреплении сотрудничества между "Вертолетами России" и центром "Орленок". Ранее холдинг стал одним из промышленных партнеров программы "Профильные техноотряды", которая пройдет с 31 мая по 20 июня "Орленке". Программа направлена на развитие научно-технического творчества детей и популяризацию рабочих профессий.

Обучение в "Профильных отрядах" будет разделено на три части: отраслевое (погружение в тематику), содержательное (погружение в профессию) и вариативное (получение смежных навыков и компетенций). По итогам смены ребята смогут защитить свои проекты, сдать демонстрационные экзамены и получают заслуженные дипломы, сертификаты или Skills Passport. Также на смене ребят ждут тренинги по самопрезентации, публичным выступлениям, эффективному общению и командообразованию, живой диалог с ведущими специалистами предприятий ракетно-космической, авиационной, вертолетостроительной отраслей России.

Помимо холдинга партнерами "Орленка" стали: госкорпорация "Роскосмос", "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина" ("Ил"), Агентство развития профессиональных сообществ и рабочих кадров (Ворлдскиллс Россия) и Московский государственный образовательный комплекс (МГОК).

[\(Вертолеты России\)](#)

Для санавиации Самарской области используют вертолеты «Ансат»

С 2021 года в регионе начнет работать санитарная авиация.

Ее будут использовать для оказания помощи жителям удаленных от Самары населенных пунктов. Например, Сызрани. Также вертолеты санавиации помогут в доставке в медучреждения жителей труднодоступных для автотранспорта поселений.



Больных будут отправлять в больницы имени Серафима и Пирогова. Об этом sgpress.ru сообщили в пресс-службе министерства здравоохранения Самарской области.

— В настоящее время в отделении экстренной и плановой консультативной помощи больницы Серафима для работы на санитарной авиации подготовили две бригады, которые состоят из четырех человек: два врача и два фельдшера. В 2019 году планируется подготовить еще две бригады, — уточнили представители минздрава.

Самарская область планирует закупать авиационные услуги и использовать вертолеты типа «Ансат». Решение о том, где будет базироваться техника, примет акционерное общество «Национальная служба санитарной авиации». Именно оно является единственным исполнителем авиационных работ для оказания медицинской помощи в Российской Федерации.

[\(Самарская газета\)](#)

В России разработали автономную мобильную систему для ночного старта вертолетов

Специалистами компании «Русские Вертолетные Системы» разработан автономный мобильный комплекс светотехнического оборудования для обеспечения безопасного старта и посадки вертолетной техники в темное время суток. Комплексы могут быть использованы для нужд санитарной авиации, а также при проведении спасательных операций, в т.ч. и на неподготовленных площадках.

Комплекс состоит из 10 пыле- и влагозащищенных светильников, упакованных в 2 контейнера, которые одновременно являются и зарядными устройствами. Светотехническое оборудование способно в автономном режиме работать до 2 часов в зависимости от интенсивности освещения и выбранного режима работы, а опорная пластина обеспечивает устойчивое положение при взлете и посадке воздушного судна. Время разворачивания комплекса всего 5 минут.

По словам главного разработчика системы, инженера Алексея Бобкова, перед коллективом разработчиков была поставлена задача создать систему, которая не будет уступать лучшим мировым аналогам, а ее стоимость будет в разы меньше. «Одним из главных достоинств комплекса является его мобильность. Габариты изделия позволяют перевозить его автомобильным транспортом, что существенно расширяет возможности по оснащению ночным стартом отдаленных районов и, как следствие, увеличить охват при проведении медицинской эвакуации, а также спасательных операций.», отметил Алексей Бобков.

Проведенные на базе авиационного учебного центра испытания подтвердили высокую степень автономности комплекса, его надежность, а также соответствие международному стандарту IP67, что позволяет осуществлять его эксплуатацию в самых разных климатических условиях. Первыми подобными комплексами будут оснащены подразделения «Русских Вертолетных Систем», выполняющие задания по медицинской эвакуации пациентов в Приволжском, Южном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах.

[\(PBC\)](#)

Шесть вертолетов Ка-52 «Аллигатор» получили ВКС с начала года

Шесть боевых разведывательных ударных вертолетов Ка-52 "Аллигатор" получили Воздушно-космические силы РФ с начала года. Об этом в пятницу сообщил командир 55-го отдельного вертолетного полка полковник Евгений Суходольский на едином дне приемки военной продукции.

"В соответствии с заданиями государственного оборонного заказа, в 55-й отдельный вертолетный полк поступило шесть вертолетов Ка-52 "Аллигатор" производства Арсеньевской авиационной компании "Прогресс". Все вертолеты исправны, полностью укомплектованы и введены в эксплуатацию", - сказал Суходольский.

Он подчеркнул, что личный состав части успешно прошел переобучение и готов выполнять задачи по предназначению.

[\(ТАСС\)](#)

Макеты самолета МС-21 и вертолета Ка-62 представят в павильоне "Космос" на ВДНХ

В текущем году в павильоне "Космос" на ВДНХ откроется новый раздел "Авиация и вертолетостроение", сообщил мэр Москвы Сергей Собянин на своем личном сайте в пятницу.



"В числе экспонатов - макеты перспективного вертолета Ка-62 и пассажирского самолета МС-21, авиационные симуляторы, интерактивные столы, инсталляции и многое другое", - рассказал он.



Он напомнил, что ровно год назад в День космонавтики отреставрированный павильон "Космос" открыл президент России Владимир Путин.

"Мы, конечно, надеялись на успех, но не ожидали, что он будет таким оглушительным: в течение года в "Космосе" побывал 1 000 000 москвичей и гостей столицы. Бесплатные экскурсии посетили учащиеся из тысячи школ со всей России", - сказал мэр Москвы.

Он также сообщил, что теперь в павильоне "Космос" можно увидеть макет спускаемого аппарата "Восток" - копию спускаемого аппарата Юрия Гагарина, сделанную на заводе ЗЭМ (Завод экспериментального машиностроения) в то же время, что и оригинальный аппарат.

Кроме того, летом откроется выставка "Часы космонавтов - время первых", которая расскажет об истории появления "космических" часов, покажет уникальные наручные приборы, побывавшие в космосе.

С. Собянин поблагодарил всех, кто вложил свои силы в создание павильона "Космос" и поздравил всех с Днем космонавтики.

"Спасибо космонавтам и ветеранам ракетно-космической промышленности. Вы создаете атмосферу, без которой даже уникальные вещи остались бы просто вещами. У мальчишек и девчонок, которые приходят в "Космос", горят глаза, а значит - за будущее российской космонавтики можно быть спокойным", - добавил он.

[\(Интерфакс\)](#)

«Вертолеты России» представили модель VRT500 на миланской неделе дизайна

Конструкторское бюро «ВР-технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) представило модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 на выставке Fuorisalone, которая проходит в рамках миланской недели дизайна с 8 по 14 апреля. Модель демонстрируется на экспозиции компании ItalDesign, выступившей одним из разработчиков дизайна VRT500.



К настоящему времени специалисты «Вертолетов России» приступили к разработке рабочей конструкторской документации VRT500. Данный этап планируется завершить в конце 2021 года выпуском первого серийного вертолета VRT500 на Улан-Удэнском авиационном заводе.

«VRT500 станет конкурентоспособным продуктом на рынке легких однодвигательных вертолетов и позволит холдингу войти в сегмент, в котором он пока не представлен. «Вертолеты России» рассматривают Европу в качестве потенциального рынка, и поэтому мы планируем в этом году подать заявку на сертификацию вертолета в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), а в 2020-м – начать испытания первого опытного образца», - отметил генеральный директор «ВР-Технологий» Александр Охонько.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

[\(BizavNews\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» намерен захватить европейский сегмент рынка

На выставке в Милане была представлена модель новейшего итальяно-российского вертолета VRT500. В его создании принимали участие «Вертолеты России» и компания ItalDesign, которая



участвовала в разработке концепт-каров Ferrari и Alfa Romeo. Статья с такой информацией опубликована на портале «Военное обозрение».

Концепт этого вертолета был представлен в прошлом году на российской выставке Helirusia-2018.

Официальный представитель концерна «Вертолеты России» Александр Охонько поделился некоторой информацией.

«VRT500 – достаточно конкурентоспособная техника на рынке легких вертолетов. Он позволит попасть холдингу в новый сегмент, где пока не представлен. Для нас крайне важен потенциальный рынок Европе. По этой причине в 2019 году мы подадим заявку на специальную сертификацию. Уже в следующем году мы планируем приступить к государственным испытаниям», — сказал Охонько.

Вертолет VRT500 обладает соосной схемой расположения винтов. Его масса составляет около 1,6 тонн. Он может выдержать нагрузку до 730 килограмм. Такая машина развивает скорость до 250 километров в час. Дальность полета составляет 860 километров.

Militaryarms.ru

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» представили модель VRT500 на миланской неделе дизайна

Конструкторское бюро "BP-технологии" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) представило модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 на выставке Fuorisalone, которая проходит в рамках миланской недели дизайна с 8 по 14 апреля. Модель демонстрируется на экспозиции компании ItalDesign, выступившей одним из разработчиков дизайна VRT500.

К настоящему времени специалисты "Вертолетов России" приступили к разработке рабочей конструкторской документации VRT500. Данный этап планируется завершить в конце 2021 года выпуском первого серийного вертолета VRT500 на Улан-Удэнском авиационном заводе.

"VRT500 станет конкурентоспособным продуктом на рынке легких однодвигательных вертолетов и позволит холдингу войти в сегмент, в котором он пока не представлен. "Вертолеты России" рассматривают Европу в качестве потенциального рынка, и поэтому мы планируем в этом году подать заявку на сертификацию вертолета в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), а в 2020-м – начать испытания первого опытного образца", - отметил генеральный директор "BP-Технологий" Александр Охонько.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

Вертолеты.России



Филиппинский PhilJets присоединился к Luxaviation Helicopters Charter

Как стало известно BizavNews, ведущий филиппинский вертолетный оператор PhilJets присоединился к альянсу Luxaviation Helicopters Charter. Таким образом, количество членов альянса увеличилось до восьми.

Председатель PhilJets Group Тьерри Ти (Thierry Tea) сказал, что вступление в альянс поднимет авторитет компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе и предоставит больше возможностей для бизнеса. «Наша цель – и иметь в своем парке 20 вертолетов, и, осваивая новые страны в Азии, мы с нетерпением ждем возможности работать и взаимодействовать с другими членами альянса и расширять наши чартерные предложения для более широкой аудитории», - отметил Ти.

По словам генерального директора Luxaviation Helicopters Шарлотты Педерсен, присоединение PhilJets к альянсу расширяет охват группы на рынке АТР и пойдет на пользу другим ее членам с точки зрения нового бизнеса. «Концепция альянса заключается в предоставлении действительно глобального сервиса, в рамках которого одобренные участники могут работать друг с другом, чтобы открыть новые направления для своих клиентов», - добавила она. «Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать больше единомышленников, которые привержены качеству и безопасности, и мы уже ведем переговоры с другими операторами, которые надеемся вскоре подтвердить».

PhilJets – многопрофильная авиационная компания, работающая в различных нишах: услуги по перевозке в интересах крупных международных компаний (в сфере добычи полезных ископаемых), геодезической съемки (сейсморазведочные работы, электромагнитная разведка, вертикальное ориентирование, перевозка грузов) и заканчивая специальными миссиями, такими как проверка линий электропередач, весь спектр подъемных и строительных работ. Отдельная ниша – VIP и чартерные перевозки. Оператор имеет собственный сервисный центр и центр подготовки персонала. За минувшие 12 месяцев количество перевезенных туристов и бизнес-путешественников увеличилось на 30%, что сделало PhilJets крупнейшим в стране вертолетным оператором. Все эти позитивные моменты топ-менеджмент компании связывает с модернизацией вертолетного и самолетного парков и продуманной маркетинговой политикой. В сентябре 2016 года PhilJets и Airbus Helicopters заключили контракт на поставку очередных вертолетов H130 (ранее EC130 T2). Сейчас парк PhilJets состоит из вертолетов Airbus Helicopters (H145, H130 и AS350 B2 Ecureuil), которые имеют VIP конфигурацию.

Напомним, что в марте текущего года Luxaviation Helicopters, базирующаяся в Люксембурге, объявила о запуске сети чартерных операторов, предлагающих глобальный доступ к более чем 70 VIP-вертолетам. По словам генерального директора Luxaviation Helicopters Шарлотты Педерсен, по всему миру работает более 5000 вертолетных компаний, «и если вы хотите арендовать один вертолет в определенном месте, то Google выдаст 50 компаний, но вы не знаете, являются ли они оператором или брокером и как у них обстоят дела с безопасностью. Поэтому я поняла необходимость создания глобальной сети проверенных операторов».

[\(BizavNews\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

Александр Нерадько: через 10 лет задачи усложнились многократно

Наш разговор с руководителем Федерального агентства воздушного транспорта Александром Нерадько на мартовской коллегии Росавиации совпал по времени с лавиной сообщений о прекращении полетов Boeing 737 во всем мире. Поэтому первый вопрос был о сложностях с американской воздушной машиной. Но вскоре беседа вернулась к российским реалиям.

- Что происходит с Boeing 737? Каковы перспективы у нынешних эксплуатантов воздушного судна и у тех, кто собирался его приобрести?

- Информация о второй катастрофе в Эфиопии, случившейся 10 марта 2019 года с аналогичными обстоятельствами (первая была в Индонезии в прошлом году), имела огромный общественный резонанс. Всего два самолета Boeing 737 MAX находились в эксплуатации российской авиакомпании "Глобус". Росавиация немедленно провела консультации с авиакомпанией, направила запросы в компанию Boeing и Федеральную авиационную администрацию США, которая представляет государство-разработчика и государство-изготовителя самолета. В результате наших консультаций 12 марта 2019 года "Глобус" принял решение приостановить эксплуатацию самолетов этого типа. Это произошло еще до выхода официальных директив авиационного ведомства США и самой компании-изготовителя о приостановлении полетов воздушных судов данного типа. Над территорией Российской Федерации самолеты этой модификации полеты не выполняют с 13 марта текущего года.

В то же время хотелось бы отметить: продолжается тщательное расследование обстоятельств и причин этих происшествий с участием международных экспертов. Поэтому какие-то выводы о причинах случившегося делать рано. В дальнейшем, безусловно, Росавиация будет внимательно следить за официальными заявлениями и директивами Boeing и американских авиационных властей. По результатам анализа материалов расследования будут изданы все необходимые рекомендации российским эксплуатантам воздушных судов.

- Хорошо, вернемся в "наше небо". Александр Васильевич, скоро будет десять лет, как вы возглавляете Федеральное агентство воздушного транспорта. Если оглянуться в прошлое: что было труднее всего?

- С каждым годом задач, стоящих перед авиационной индустрией, становится все больше. Ежегодно мы анализируем показатели перевозок, безопасности полетов, производственной деятельности. И если сравнить нынешнюю ситуацию, скажем, с 2000 годом, разница будет колоссальная.

Тогда все российские авиаперевозчики перевозили за год 21 миллион человек. А в прошлом году через аэропорты прошли уже 206 миллионов. Только российские авиакомпании перевезли более 116 миллионов пассажиров. Помните, в том же 2000 году президент Российской Федерации В.В. Путин поставил задачу удвоения внутреннего валового продукта за 10 лет? И вот мы тогда напряженно думали о том, как бы нам это сделать на своем участке, как бы сделать так, чтобы в 2010 году было



миллионов 40 пассажиров? В действительности, уже в 2009 году российские авиакомпании перевезли 45,1 миллионов человек.

На пути к достижению этой цели были еще такие преграды, как атипичная пневмония, птичий и свиной грипп, еще масса неприятностей, которые уже подзабылись, но никак не содействовали росту пассажиропотока. Однако цель была поставлена, к ней стремились, и достигли планируемых результатов и решения поставленной задачи.

- В какой стадии сейчас реализация той части Майского указа президента РФ, в соответствии с которой до половины всех внутрироссийских рейсов к 2024 году должны выполняться без пересадок в Москве? И что самое главное сейчас в работе гражданской авиации?

- Задача масштабная, и поэтому для ее решения необходимо гармоничное развитие всех отраслевых направлений. Что такое гражданская авиация? Прежде всего - кадры, персонал. Потом, техника - воздушные суда, оборудование для целей обслуживания воздушного движения, аэродромная и аэропортовая инфраструктура и оборудование. Третий аспект - организация деятельности отрасли.

В нашей авиационной индустрии сохранились все учебные заведения, которые существовали в СССР на российской территории. Сейчас идет их оснащение новой материально-технической базой, совершенствуется подготовка специалистов. Но проблем хватает. Прежде всего, связанных с фондом оплаты труда в этих учебных заведениях.

Что касается наземной инфраструктуры. Необходимо до 2024 года произвести реконструкцию 66 аэродромов; 40 из них расположены за Уралом, в основном на Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Без развития этой инфраструктуры очень трудно говорить о необходимом уровне жизнеобеспечения и безопасности населения этих регионов, куда только самолетом или вертолетом можно долететь.

В организации работы на первый план выходит взаимодействие с авиакомпаниями, аэропортами, строительными подрядными организациями - чтобы весь этот комплекс, как единое целое, работал на достижение поставленных задач.

- Как бы вы определили главные сложности на пути ее решения?

- К дальнейшему повышению привлекательности гражданской авиации приведет улучшение инфраструктуры аэропортов. Но задача усложняется нехваткой строительно-монтажных мощностей на обширных территориях за Уралом. Я бы просил обратить на это самое пристальное внимание руководителей наших госпредприятий. Им необходимо в тесном контакте с главами местных администраций, не раскачиваясь, заниматься поиском адекватных подрядчиков.

Это целый комплекс вопросов. Кто будет строить дороги, кто будет делать бетонные конструкции, где находятся доступные карьеры со строительным материалом, и так далее? Такую работу нельзя выполнить под конец года, все должно быть подготовлено даже не сейчас, а вчера уже. Руководство ФКП "Аэропорты Севера", например, хорошо прочувствовало сложности подготовительного этапа -



работают активно. Другим тоже надо брать с них пример. Если через полгода выяснится, что подрядчиков найти не удалось, последствия для ответственных лиц будут самые серьезные.

Нам предстоит также очень серьезная работа и на федеральном уровне. Необходимо привлечь мощные строительные организации в Сибири. Когда реализовывалась Федеральная целевая программа по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона, был выбран единственный поставщик услуг - "Спецстрой". Провалы в работе этой организации привели к тому, что провалилась вся программа. Большая часть выделенных на реконструкцию аэропортов средств не была освоена - они просто вернулись в бюджет. Естественно, без достижения целевых показателей. Сейчас эти объекты возвращены в комплексный план модернизации инфраструктуры, но нам надо извлечь уроки из того, что произошло.

Реконструкция, напомню, будет проходить на фоне увеличения объемов перевозок. Поэтому необходимы новые самолеты и вертолеты. Вертолетная техника выпускается, а вот с самолетами для региональных перевозок дело обстоит хуже. Надо немедленно и совместно с предприятиями авиационной промышленности развивать серийное производство. Остро не хватает самолетов небольшой пассажироместимости, которые, например, могут приземляться и взлетать в трудных условиях, с комбинированным шасси. Такие заделы есть. Существует проект производства самолетов с рабочим названием "Байкал" в Улан-Удэ. Сохранился в производстве и самолет Л-410 на заводе в Уктусе. Но ощущается острейший дефицит таких самолетов в регионах.

- В прошлом году, после внезапного подорожания авиатоплива, Минтранс России предлагал вернуть перевозчикам 22,5 млрд рублей за счет акциза на нефть. Предложение не получило поддержки в правительстве. Можно ли создать такой механизм регулирования цен на горючее, при котором следующее подорожание не станет для перевозчиков шоком - ведь они формируют цены на билеты заранее, при более низкой стоимости энергоносителей?

- Независимые эксперты говорят о подорожании авиатоплива как главном факторе убытков авиакомпаний. Мы продолжаем ежедневный мониторинг ситуации. Создана межведомственная группа, работу которой курирует Министерство финансов. Анализируется вся отчетность об экономическом состоянии перевозчиков, суммируются предложения Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Совещания межведомственной группы проходят регулярно. В конце марта в Правительство Российской Федерации будут внесены предложения о том, какие меры, в том числе механизмы государственной поддержки, могут быть использованы для того, чтобы не допустить ухудшения финансово-экономического положения авиакомпаний.

В целом можно было бы назвать ситуацию весьма напряженной. В январе и феврале текущего года объемы перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями продолжили увеличиваться. В январе было 8 процентов роста по сравнению с январем 2018-го, в феврале - уже 9 процентов. Повторюсь, уже 116 миллионов пассажиров за 2018 год перевезли только российские авиакомпании. Наверное, это говорит о том, что наши граждане рассматривают возможность лететь самолетом не как нечто особенное, а как вполне привычную историю. И, несмотря на непростой макроэкономический фон, общее снижение потребительской активности, не жалеют средств на перелеты. Авиакомпании пока справляются, но им, конечно, непросто.



- Какие меры поддержки реализуются сейчас и предусмотрены в будущем для поддержки российских авиакомпаний, повышающих уровень экономических связей регионов РФ?

- Государственные меры поддержки играют немалую роль. Мы подвели итоги реализации программ субсидирования региональных перевозок в 2018 году. Росавиацией реализовался целый комплекс мер. Объем бюджетных ассигнований, предусмотренных на текущие расходы в 2018 году, составил 20,5 миллиардов рублей, из них 11,9 миллиардов - расходы, связанные с реализацией программ субсидирования. Общее количество субсидированных маршрутов составило 292, перевезено более 1,4 миллиона пассажиров. К примеру, на Дальнем Востоке билеты по госпрограмме субсидирования маршрутов раскупаются в течение двух дней. Можно констатировать, что люди возвращаются к привычке пользоваться воздушным транспортом.

Но важны не только субсидии для авиакомпаний, но и участие государства в реконструкции аэропортов. Обратите внимание на пример Симферополя: там улучшилась дорожная инфраструктура после введения в эксплуатацию Крымского моста. Но это не привело к снижению пассажиропотока в аэропорту, напротив, он увеличился, достигнув рекордного значения - 5 146 095 человек. Это произошло из-за того, что вместо неудобных устаревших терминалов, которые были раньше, удалось построить современный аэровокзал, практически полностью реконструировать аэропорт. И пассажиры это, конечно, оценили.

Или вот курортный город Геленджик. Там аэропорт находился в частных руках. Но у владельцев дело не пошло. И что мы увидели? В Геленджике авиаперевозки просели. Теперь, с участием государства, в этом аэропорту планируется создание нового аэровокзального комплекса. Уверен, что реализация проекта позволит увеличить пассажиропоток. Откуда такая уверенность? Рядом - Анапа. Там улучшили инфраструктуру аэропорта, и опять все перевозки пошли в рост.

В прошлом году в полном объеме завершена реконструкция аэродромных комплексов с вводом в эксплуатацию взлетно-посадочных полос аэропортов Калининград (Храброво), Нижний Новгород (Стригино), Самара (Курумоч), Ульяновск (Баратаевка) и аэродромной инфраструктуры в аэропортах Саранск и Саккырыр. Введены в эксплуатацию взлетно-посадочные полосы в аэропортах Норильск и Улан-Удэ, за счет внебюджетных источников построены новые аэровокзальные комплексы в аэропортах Волгоград, Саранск, Симферополь, Храброво, Шереметьево (терминал В).

В рамках реализации Концепции создания и развития Аэронавигационной системы России завершается масштабнейшая программа строительства и оснащения 15-ти укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации. В 1918 году осуществлен ввод в эксплуатацию еще двух новых укрупненных центров - в Тюмени и Екатеринбурге. На очереди завершающие программу центры - в Новосибирске, Якутске и Санкт-Петербурге.

- А не слишком ли много сегодня государства в отрасли? Есть ли примеры, когда, напротив, передача каких-то объектов в частные руки дает хороший результат?



- Структура собственности в авиационной отрасли сейчас рассматривается так: есть стратегические объекты, к которым относятся объекты Единой системы организации воздушного движения, аэродромной инфраструктуры. Это относится к государственной собственности. Все, что касается сферы развития бизнеса, - это объекты

частной собственности. Тем не менее, мы должны оказывать содействие развитию всех структур, от которых зависят настоящее и будущее авиаиндустрии.

Первые шаги в процессе передачи объектов госсобственности в концессию осуществлены в аэропорту Шереметьево. Это масштабные инвестиции - 61 миллиард рублей в течение 49 лет. Такого у нас еще не было. На подходе следующие концессионные соглашения. Сейчас как раз определяется перечень таких объектов.

В завершение нашей беседы хочу сказать, что объемы и объекты реконструкции и строительства аэродромной инфраструктуры на ближайший год определены, задачи по развитию авиаперевозок ясны. С нашей стороны требуется четкая реализация проектов с целью обеспечения возможности регулярного приема и обслуживания современных типов воздушных судов, увеличения пассажиропотока аэропортов и повышения уровня безопасности полетов.

[\(Гражданская авиация\)](#)

Superjet взлетят за счет производителя

Как стало известно "Ъ", крупнейший зарубежный заказчик ближнемагистральных SSJ 100 - мексиканская InterJet готова сохранить уже полученные 22 самолета, но откажется от 8 дополнительных. Большинство уже переданных перевозчику SSJ 100 также не летают, поскольку у InterJet нет средств на ремонт двигателей. По данным "Ъ", авиакомпания предлагает российской стороне отремонтировать технику за свой счет, обещая расплатиться после того, как самолеты снова начнут работать.

О том, что InterJet откажется от восьми дополнительных самолетов SSJ 100, предусмотренных твердым контрактом с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию - ОАК) от 2011 года, "Ъ" рассказали два топ-менеджера авиапрома. "Они хотели приобрести до 30 самолетов, из которых на сегодняшний день 22 - уже в парке перевозчика,- уточнил один из собеседников "Ъ".- Но финансовое состояние InterJet не позволяет реализовать планы". Причиной этого, по его словам, стало начавшееся на рубеже 2016-2017 годов падение курса песо: он опустился до исторического минимума, что привело к росту расходов авиакомпании. В ГСС утверждают, что юридически оформленного отказа InterJet нет, получить комментарий мексиканской компании не удалось.

На фоне финансовых проблем в InterJet произошли кадровые перестановки: в январе кресло гендиректора покинул Хосе Луис Гарца, руководивший перевозчиком с момента основания в 2005 году. Его сменил американец Уильям Шоу, участвовавший в создании лоукостера Viva Air Peru, один из основателей лоукостера Viva Air Colombia. Он должен вывести InterJet из кризиса, говорит менеджер одного из предприятий авиапрома. По его информации, общая сумма долгов компании



достигает \$150 млн, из-за чего перевозчик не способен ни заплатить за новые самолеты, ни даже отремонтировать двигатели уже поставленных SSJ 100 (сейчас на крыле только семь машин).

Переговоры о судьбе самолетов в Мексике проводила российская делегация при участии гендиректора ГСС Александра Рубцова и директора департамента авиапрома Минпромторга Равиля Хакимова, рассказывает "Ъ" топ-менеджер одного из предприятий ОАК. По его словам, представители руководства InterJet заверили российскую сторону, что речи об отказе от эксплуатации SSJ 100 (об этом сообщало издание FlightGlobal) не идет: в авиакомпании считают, что выгоднее продолжать полеты на SSJ, чем выводить самолеты из парка.

Вместе с тем, по данным "Ъ", руководство InterJet просит отремонтировать двигатели "в счет будущих платежей", чтобы как можно быстрее начать полеты. ОАК схему одобрила после демонстрации географии региональных полетов SSJ 100, говорит отраслевой собеседник "Ъ", но принципиально важно согласие компании PowerJet (СП французской Snecma и российского НПО "Сатурн", которое выпускает двигатели). В ГСС "Ъ" заверили, что оказывают "максимальное содействие сторонам для достижения взаимовыгодных договоренностей". В PowerJet отказались комментировать "отдельные переговоры с заказчиками".

InterJet остается крупнейшим зарубежным обладателем SSJ 100. В 2015 году был также подписан контракт с ирландской CityJet, но затем Brussels Airlines, для которой выполняли рейсы самолеты этой компании, отказалась от российских машин. Глава Минпромторга Денис Мантуров тогда переложил вину на CityJet, утверждая, что компания не смогла "выбрать качественную бизнес-модель, чтобы использовать самолет". Министр рассчитывал включить бывшие самолеты CityJet в сделку со словенской Adria Airways, соглашения о намерениях по 15 самолетам с которой было подписано полгода назад. Но и эта сделка сорвалась: структуры, обеспечивавшие финансирование проекта, рекомендовали отказаться от сделки, чтобы ГСС не получила убытка.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что механизм ремонта двигателей в долг существует на рынке, но встречается довольно редко. "Обычно авиакомпания платит аванс в размере не менее 20%. Длительность отсрочки платежа зависит от оператора парка и его устойчивости", - отмечает эксперт. В случае с InterJet схема необходима, считает высокопоставленный источник "Ъ" в правительстве. "Мексиканский лоукостер первым среди иностранных перевозчиков заказал SSJ 100, поддержка InterJet - это поддержка нашей продукции", - говорит он. Источники "Ъ" в отрасли отмечают, что для ГСС крайне важно "поднять самолеты в воздух", так как в случае банкротства InterJet машины могут вернуться производителю, а это чревато снижением цены на новые самолеты.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Сердюков оценил отсталость авиастроения России

Российское авиастроение потеряло конкурентоспособность и тратит «безумные деньги» на импортозамещение технологий полувековой давности, не уделяя должного внимания сохранению текущего производства и поддержанию имеющейся техники. С таким заявлением на рабочем заседании Госдумы по правовому обеспечению развития организаций оборонно-промышленного



комплекса (ОПК) выступил курирующий интеграцию ОАК («Объединенная авиастроительная корпорация») в «Ростех» Анатолий Сердюков, передает РБК.

«Сумасшедшие издержки ложатся на небольшой объем продукции, который мы выпускаем. Стоимость у нас сразу [более] завышенной получается, чем аналоги зарубежные. Я про качество даже не говорю, потому что отработать качественно на маленьких объемах практически невозможно. Могу сказать, что Airbus запустила новый проект А-350, выпускает 16 машин в месяц. Мы и 10 процентов этого не делаем», — сказал менеджер.

Бывший министр обороны России отметил, что в российской авиационной промышленности «подшипников практически нет». «Вот вам рынок. Один подшипник на двигатель стоит 50 тысяч долларов — огромная цифра. Есть смысл туда вкладывать деньги? Конечно, есть. Без этого мы никуда не поедем», — заявил Сердюков.

В январе глава «Роскосмоса» Дмитрий Рогозин объяснил провалы «Центра Хруничева», являющегося самым проблемным предприятием госкорпорации, следствием реформ ОПК, проведенных по инициативе Сердюкова.

В июле 2018 года в «Роскосмосе» ответили на высказывание директора авиационного кластера «Ростеха» Анатолия Сердюкова, в 2007-2012 годах занимавшего должность министра обороны России, о конкуренции за производство двигателей ракет «Союз-2».

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

Производство АО «ОДК-Климов» одобрено Росавиацией

АО «ОДК-Климов» получило сертификат одобрения производственной организации Росавиации

Предприятие успешно прошло проверку на соответствие Федеральным авиационным правилам АП-21 в части «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей».

В 2015 году вступило в силу постановление Правительства РФ № 1283 о передаче функций по сертификации организаций, осуществляющих изготовление авиационной техники, от Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) Росавиации. По истечении срока действия сертификата одобрения производственной организации, ранее выданного АО «ОДК-Климов» АР МАК, возникла необходимость проведения работ по получению аналогичного документа в Росавиации. В период с 3 по 7 декабря 2018 года экспертами Росавиации была проведена очная проверка всех подразделений и служб организации, обеспечивающих производство авиационных двигателей и систем автоматического управления (САУ), – производственных цехов, конструкторских и технологических подразделений, службы качества. По итогам проверки и устранения в кратчайшие сроки незначительных замечаний, АО «ОДК-Климов» был выдан сертификат одобрения производственной организации №ФАВТ-И-29.

ОДК-Климов руководствуется политикой в области качества, которая направлена на обеспечение стабильно высоких показателей надежности, экономичности и удобства эксплуатации изделий на



всех этапах их жизненного цикла. В 2017 году предприятие получило сертификат на соответствие требованиям международного стандарта AS 9100.

В 2017 и 2018 годах ОДК-Климов было отмечено почетным знаком «За качество товаров (продукции), работ и услуг». Эта награда присуждается ежегодно на конкурсной основе организациям Санкт-Петербурга, которые вносят значительный вклад в повышение конкурентоспособности отечественных товаров, выполнение программ импортозамещения и укрепление экономики региона.

[\(ОДК-Климов\)](#)

ОДК провела семинар по работе информационной системы управления качеством продукции

Семинар, посвященный работе корпоративной информационной системы управления претензиями потребителей к качеству поставляемой продукции (КСУПП), состоялся в Москве в АО «ОДК» (входит в Госкорпорацию Ростех). Система внедрена в холдинге в соответствии с требованиями стандарта организации СТО ОДК 110-2017.

КСУПП, применяемая на предприятиях ОДК с 2018 г., позволяет оперативно и, при необходимости, удаленно управлять работой с претензиями потребителей. В настоящее время продолжается процесс совершенствования и актуализации системы.

«Система дает возможность эффективно контролировать прохождение ключевых этапов процесса управления претензиями потребителей: от момента поступления претензии на предприятие до разработки и контроля выполнения корректирующих мероприятий, — говорит директор по качеству АО «ОДК» Сергей Антропов. — Внедрение данной системы в повседневную работу является важным конкурентным преимуществом холдинга».

«В ходе прошедшего семинара пользователи системы получили возможность обменяться мнениями и опытом работы в КСУПП, — отметил руководитель департамента качества АО «ОДК» Денис Островский. — Кроме того, участникам мероприятия были представлены проекты дальнейшего развития системы, которые будут реализованы уже в ближайшее время».

[\(ОДК\)](#)

Названы основные причины авиакатастроф в России в 2018 году

Основными причинами авиакатастроф в России в прошлом году стал ненадлежащий уровень подготовки пилотов, говорится в поступившем в Совет Федерации докладе генпрокурора Юрия Чайки о состоянии законности и правопорядка в РФ в 2018 году.

"Установлено, что к основным причинам аварийности относятся несоответствие образования, полученного выпускниками авиаучилищ, требованиям авиакомпаний, отсутствие надлежащего контроля за исполнением Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации", - говорится в докладе, имеющемся в распоряжении РИА Новости.



По данным генпрокурора, в прошлом году выросло число авиационных "событий" до 905 (в 2017 году – 885). При этом существенно возросло число граждан, погибших в результате произошедших катастроф (с 54 до 135).

По результатам проверок исполнения законодательства при подготовке пилотов и выдаче им свидетельств авиационного персонала отстранено от полетов 425 членов летных экипажей, прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, Росавиацией аннулировано 160 пилотских свидетельств.

[\(РИА Новости\)](#)

ОНПП «Технология» – участник Международного арктического форума

Обнинское научно-производственное предприятие «Технология» им. А. Г. Ромашина, входящее в Госкорпорацию Ростех, принимает участие в V Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога». Мероприятие, посвященное обсуждению перспектив развития северного региона, проходит 9 и 10 апреля в Санкт-Петербурге.

В рамках форума запланированы переговоры с заказчиками и партнерами по кооперации. Также представители ОНПП «Технология» станут участниками панельных дискуссий и пленарного заседания.

«Предприятие имеет большой опыт разработки и серийного выпуска наукоёмкой продукции с уникальными свойствами, в том числе для оснащения техники, работающей в экстремальных условиях. Например, рубка ледокола «Россия» имеет обнинское остекление. Наши изделия из композиционных материалов и стекла не раз подтверждали надежность при эксплуатации в океанских глубинах и космических просторах. Именно такая продукция необходима для эффективного освоения Арктики — региона с жесткими климатическими условиями», — отметил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

Линейка продукции, которую обнинское предприятие готово выпускать в рамках реализации проектов по освоению и развитию арктического региона, включает в себя более 20 наименований. Это электрообогреваемое остекление для морских судов, глубоководной и наземной техники, уникальные полимерсотопласты и герметики, не теряющие своих свойств в широком диапазоне температур, крупногабаритные конструкции из композиционных материалов для средств обеспечения связи, строительства объектов арктической инфраструктуры и многое другое.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Новый глава "Гражданских самолетов Сухого" Хакимов избран на три года

Совет директоров АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) решил досрочно прекратить полномочия президента компании Александра Рубцова с 9 апреля и с 10 апреля избрать новым руководителем Равиля Хакимова.

Решение принято на заседании совета во вторник, говорится в сообщении ГСС.



Трудовой договор с Хакимовым, согласно сообщению, будет заключен на срок до 7 апреля 2022 года.

Кроме того, совет директоров ГСС дал согласие на совмещение Хакимовым должностей "в органах управления других организаций и на работу по совместительству у других работодателей". В понедельник сообщалось, что Хакимов возглавил ПАО "Корпорация "Иркут": совет директоров компании одобрил трудовой договор с ним также на три года, до 9 апреля 2022 года.

По данным газеты "Ведомости", в 2007-2010 гг. Хакимов работал на руководящих должностях в "Амурупрдоре", на Казанском заводе точного машиностроения, в "Радиоприборе". В 2010-2018 гг. в концерне "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) поднялся от начальника отдела до заместителя гендиректора. Весной 2018 г. назначен директором департамента Минпромторга. Источники издания подчеркивали, что Хакимов - "безусловно, человек "Ростеха".

По данным пресс-службы ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), Рубцов перейдет на должность вице-президента дивизиона по гражданской авиации холдинга по продажам, маркетингу и послепродажному обслуживанию гражданских самолетов (создается на базе "Иркута", к которому присоединяются ГСС и еще несколько "дочек" ОАК). Он сконцентрируется на продвижении, продажах и обслуживании Superjet 100, MC-21, CRJ929, Ил-114.

Источники "Ведомостей" при этом утверждали, что Рубцов сам давно хотел уйти из ГСС, которую возглавил в сентябре 2017 г.: ему надоело бороться с застарелыми проблемами ГСС, созданными или не решенными предшественниками, говорили собеседники издания. Главная проблема - отсутствие системы послепродажного обслуживания SSJ100, что до сих пор не позволяет эффективно эксплуатировать этот лайнер, который поставляется авиакомпаниям уже девять лет.

[\(Интерфакс\)](#)

Гийом Фори назначен на должность генерального директора Airbus

Акционеры Airbus SE (биржевой тикер – AIR) приняли положительное решение по всем вопросам годового общего собрания акционеров и выбрали Гийома Фори в качестве исполнительного члена совета директоров сроком на три года.

Совет директоров назначил Гийома Фори генеральным директором компании Airbus. Г-н Фори стал преемником Тома Эндерса: срок его полномочий истек по окончании годового общего собрания акционеров. В октябре прошлого года совет директоров Airbus принял решение о назначении на должность генерального директора компании Гийома Фори, ранее руководившего самолетостроительным подразделением Airbus Commercial Aircraft.

«Я рад приветствовать Гийома Фори в составе совета директоров и уверен, что в качестве генерального директора он будет успешно руководить Airbus в следующем десятилетии, – сказал Дени Ранк, председатель совета директоров Airbus, – Гийом обладает именно теми компетенциями и опытом, которые необходимы Airbus для дальнейшего развития. Я хотел бы отдельно поблагодарить Тома Эндерса за его достижения в должности CEO. В особенности это касается повышения

акционерной стоимости, развития компании на благо сотрудников и совершенствования всей цепи поставок», – добавил г-н Ранк.

«Для меня большая честь возглавить Airbus в качестве генерального директора и руководить этой выдающейся компанией в новом десятилетии, – сказал Гийом Фори, – я хотел бы поблагодарить совет директоров и акционеров за доверие. С нетерпением жду начала работы с потрясающей командой Airbus и возможности вместе строить будущее этой компании, а также повышать качество обслуживания клиентов, обеспечивать конкурентоспособность и устойчивое развитие всего предприятия».

Акционеры Airbus также одобрили переизбрание неисполнительных членов совета директоров Катрины Гийуар, Клаудии Немат и Карлоса Тавареса сроком на три года. После 12 лет в совете директоров и 11 лет в качестве председателя комитета по аудиту Герман-Йозеф Ламберти (Hermann-Josef Lamberti) сообщил, что не планирует продлевать свой мандат. По постановлению правления, Катрина Гийуар немедленно вступит в должность председателя комитета по аудиту, сменив на посту г-на Ламберти, а Жан-Пьер Кламадьё (Jean-Pierre Clamadieu) станет членом комитета по этике и комплаенс.



По рекомендации комитета по вознаграждениям, назначениям и корпоративному управлению правление выбрало Рене Оберманна председателем совета директоров Airbus. Г-н Оберманн сменит на этом посту Дени Ранка, мандат которого истекает по завершении годового общего собрания акционеров в 2020 году. Эти кадровые изменения были подготовлены после тщательного рассмотрения всех внешних кандидатов и сотрудников компании при поддержке независимого внешнего эксперта по подбору персонала. При поддержке комитета по вознаграждениям, назначениям и управлению правление обеспечит все условия для того, чтобы процесс передачи полномочий прошёл гладко на всех уровнях.

Официальное назначение Рене Оберманна председателем совета директоров Airbus пройдет на заседании совета директоров после годового общего собрания акционеров в 2020 году. Ранее Airbus объявил, что Дени Ранк принял решение покинуть совет после семи лет работы по истечении срока полномочий в 2020 году.

«После тщательного анализа правление выбрало профессионала высочайшего класса, который сменит меня на должности председателя в следующем году, – сказал Дени Ранк. – Благодаря работе в совете директоров Рене Оберманн прекрасно понимает особенности бизнеса Airbus, а его опыт предпринимательской деятельности и руководства менеджерами высшего звена гарантируют необходимые компетенции и образ мышления. Экспертиза Рене неопределима с точки зрения дальнейшего технологического развития Airbus, а его назначение демонстрирует интернационализацию компании на уровне совета директоров».



Рене Оберманн занимает должность независимого неисполнительного члена Совета директоров Airbus с апреля 2018 года. С 2015 года он является управляющим директором частного акционерного общества Warburg Pincus, а также членом советов директоров Telenor ASA и Allianz Deutschland AG. С 2006 по 2013 год г-н Оберманн занимал должность генерального директора Deutsche Telekom AG.

На годовом общем собрании акционеров были утверждены дивиденды за 2018 год в размере 1,65 евро на акцию, которые будут выплачены 17 апреля. Их размер на 10% превышает дивиденды за предыдущий год.

(Airbus - рассылка)

"ЮТэйр" хочет отложить погашение долга по облигациям на 35 лет

"Финанс-авиа" — дочерняя компания российского авиаперевозчика "ЮТэйр" сообщила о намерениях реструктурировать оба выпуска облигаций, сроки выплат по которым на данный момент — 2022 и 2027 г. соответственно. Держателям бондов будет предложено погашение 20% выпуска размером 4,1 млрд руб., а также 6% выпуска размером 9,2 млрд руб. в течение года с момента реструктуризации. Всего оператор выплатит 1,5 млрд руб. в течение года, погашение оставшихся 11,8 млрд руб. компания попросит отложить на 35 лет.

Как пояснил представитель авиакомпания "Ведомостям", это предварительные предложения — они могут измениться. Для рассмотрения вопроса о реструктуризации компания собирается провести общее собрание держателей облигаций — для принятия решения необходимы голоса 75% владельцев выпуска.

Напомним, что в конце марта "ЮТэйр" обратилась к банкам-кредиторам с просьбой о полном списании 12-летнего синдицированного кредита и половины семилетнего синдиката, общая задолженность по которым составила 31,4 млрд руб. — это 40% задолженности, или 80% синдицированных кредитов. Просьбу о списании долгов в рамках новой финансовой модели авиакомпания мотивировала тем, что не сможет обслуживать долг такого размера.

Как отмечают источники "Ведомостей", банки, вероятно, не пойдут на списание долга — скорее всего, "ЮТэйр" ждет очередная реструктуризация и перенос погашения долга. На данный момент банки изучают предложение оператора, переговоры должны возобновиться после майских праздников.

(ATO.Ru)

Новости беспилотной авиации

В Австрии успешно испытали воздушное такси

В Вене прошли первые испытания автономного воздушного такси eHang 216. Аэромобиль успешно совершил несколько взлетов и посадок с пассажирами на борту на футбольном поле венского стадиона «Дженерали арена».

«Вполне реально, что в 2025 году воздушные такси начнут летать в Австрии. Развитие этой технологии идет очень быстро и технически они работают отлично», - отметил на презентации министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер.

Как передает телекомпания ORF, власти Австрии совместно с Европейским агентством авиационной безопасности в настоящее время ведут работу по созданию необходимых правовых условий, которые позволят новому виду воздушного транспорта беспрепятственно совершать полеты. Ведется также подготовка тестовой трассы для начала испытаний нового воздушного такси в городских условиях в Австрии. «Будем проводить свои испытания в Австрии. Уже ведутся переговоры, есть много заинтересованных лиц», - рассказал министр.



Производство аэромобилей китайской компании EHang взял на себя китайско-австрийский авиационный концерн FACC, который готовит воздушное транспортное средство к серийному производству. «Первые серийные воздушные машины мы начнем производить в Австрии во второй половине года», - заверил генеральный директор FACC Роберт Махтлингер. Аэромобили сначала будут поставляться в Азию, откуда поступило уже несколько сотен заказов.

По заявлению производителя, в азиатском регионе перевозки на таком такси начнутся в течение ближайшего года. При этом аэромобили сначала будут использоваться для доставки грузов к нефтяным платформам, что позволит заменить дорогостоящие полеты вертолетов, а также для спасательных миссий в районах, опасных для пилотируемых полетов. Позже аэромобилями смогут воспользоваться туристы, а также можно будет оперативно доставлять донорские органы.



Беспилотный летательный аппарат EHang 216 представляет собой квадрокоптер с восьмью парами соосных винтов по углам и пассажирской кабиной сверху на центральной части корпуса. Аэромобиль стоит порядка €300 тыс., в нем установлены два пассажирских кресла и место для багажа. Максимальная скорость транспортного средства составляет около 160 км/ч. Дальность полета - от 70 до 80 км. Заряд аккумулятора до 80% происходит за четверть часа.

[\(BizavNews\)](#)