



Анонсы главных новостей:

- Андрей Богинский: Россия произведет в 2019 году более 200 вертолетов
- Ансат оснастят австрийским медицинским модулем
- АэроГео увеличивает возможности по медицинской эвакуации
- В октябре пройдет первый российский форум санитарной авиации
- Вертолет Ми-8АМТШ получит новую РЛС с активной фазированной антенной решеткой
- ВКС России получили два новейших боевых вертолета Ми-28НМ
- Минобороны подписало контракт на 98 вертолетов Ми-28НМ
- Россия заключит в 2019 году новые экспортные контракты на ударные вертолеты
- Ростех на "Армии-2019" впервые представит модернизированный вертолет "Ночной охотник"
- Ростех на форуме "Армия-2019" впервые представил Ми-38Т
- Санитарная авиация ГКУ "МАЦ" отмечает свое десятилетие
- Третий прототип вертолета SH09 завершил летные испытания
- Airbus Helicopters и Министерство транспорта Франции проведут первый полет демонстратора гибридного легкого вертолета в 2020 году
- Bell может поменять вертолеты на конвертопланы
- Blade сделает вертолетное такси доступным для всех

Новости вертолетных программ

Ростех на форуме "Армия-2019" впервые представил Ми-38Т

Опытный образец среднего транспортно-десантного вертолета Ми-38Т прибыл на аэродром "Кубинка" для участия в Международном военно-техническом форуме "Армия-2019". Вертолет представлен на статической экспозиции холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех).

В настоящее время первый серийный образец Ми-38Т завершает комплекс летных испытаний перед поставкой Министерству обороны РФ. После передачи военным машина присоединится к программе совместных специальных летных испытаний (ССЛИ), по итогам которых Ми-38Т будет принят на вооружение. В рамках начального этапа ССЛИ обучение пилотированию Ми-38Т прошли летчики-испытатели Государственного летно-испытательного центра ВКС России (ГЛИЦ).

Ми-38Т создан на базе сертифицированного гражданского вертолета Ми-38 с дооснащением для решения транспортных-десантных задач. На вертолете предусмотрена возможность переоборудования в санитарный вариант и установка дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета до 1600 км.

Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства и интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях. Также вертолет оснастили дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий



грунт и снег. Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 предоставляет экипажу информацию с высоким качеством, обеспечивающую высокий уровень безопасности выполнения полетов. В салоне вертолета расположены легкоъемные посадочные места, съемное санитарное оборудование и рольганговое оборудование для погрузки, выгрузки и транспортировки грузов.

Область применения вертолетов Ми-38 – перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции, VIP-перевозки. Все это - в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат.

[\(Вертолеты России\)](#)

Ансат оснастят австрийским медицинским модулем

На авиасалоне в Париже российская компания «Вертолеты России» и австрийская компания Air Ambulance Technology подписали соглашение о совместной разработке и сертификации в России медицинского модуля для вертолета «Ансат». Легкий многоцелевой Ансат имеет самую большую кабину в своем классе и широко используется российскими авиационными медицинскими службами.

«Создание нового медицинского модуля, отвечающего международным стандартам санитарной авиации, позволит российской компании расширить круг потенциальных клиентов, в том числе среди европейских заказчиков», - сказал генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский. «Мы ожидаем, что установка такого оборудования поможет Ансату получить сертификат Европейского агентства авиационной безопасности».

Пока никаких подробностей о характеристиках медицинского модуля не было представлено.

Легкий многоцелевой вертолет Ансат, обладающий самой большой кабиной в своем классе, активно эксплуатируется в санитарной авиации России. Он оснащен двумя двигателями, обладает компактными габаритами и не требует большой площадки для приземления. Ансат может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды. Успешно завершены его высокогорные испытания, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров. Вертолет может эксплуатироваться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Его существенным преимуществом является возможность безангарного хранения и низкая стоимость эксплуатации.

[\(BizavNews\)](#)

Airbus Helicopters и Министерство транспорта Франции проведут первый полет демонстратора гибридного легкого вертолета в 2020 году

Airbus Helicopters и Главное управление по Гражданской авиации Франции (DGAC) объявили о запуске исследовательского проекта, целью которого станет тестирование гибридной силовой установки на однодвигательном вертолете. Основная задача программы: интеграция резервной электросистемы на испытательной модели вертолета для обеспечения питания роторной системы до 30 секунд без

использования основной газовой турбины. Первый полет демонстратора в рамках инициативы состоится в 2020 году.

Программа так же подразумевает доведение концепта вертолета до шестого уровня технологической готовности, что позволит подготовить его к сертификации и последующей индустриализации. Демонстрационная модель будет оснащена электрическим двигателем от Thales, аккумуляторным блоком от Airbus Defence and Space и электрическими преобразователями от ADENEO. Все оборудование будет установлено и испытано в полете на базе тестового однодвигательного вертолета H130. Проект финансируется совместно Airbus Helicopters и Главным управлением по Гражданской авиации Франции.

«Вертолетная индустрия стремительно развивается, и я рад нашему сотрудничеству с Главным управлением по Гражданской авиации Франции и возможности заложить основу для будущего вертолетостроительной отрасли, – сказал Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters. – Если эти технологии станут доступны на серийных вертолетах, они позволят вывести отраслевые стандарты безопасности на новый уровень и предоставить пилотам однодвигательных вертолетов больше свободы для маневра при выполнении авторотации в случае отключения двигателя. Дальнейшее развитие этой технологии будет способствовать значительному сокращению потребления топлива и снижению шума, что позволит использовать вертолёты в черте города более активно».



«Этот проект даст импульс развитию новых технологий и разработке вертолета-демонстратора. Оба эти элемента играют важную роль в создании нового поколения экологичных вертолетов. Благодаря

участию французского правительства и наших деловых партнеров, Франция демонстрирует желание взять на себя ведущую роль в сфере экологической деятельности в авиационной отрасли», – отметила Элизабет Борн (Elizabeth Borne), министр транспорта при Министерстве комплексных экологических преобразований.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

Третий прототип вертолета SH09 завершил летные испытания

Третий прототип однодвигательного легкого вертолета SKYe SH09 производства Kopter Group (ранее известной как Marenco Swisshelicopter) отработал 100 летных часов и совершил 34 вылета за два месяца. В ходе летных испытаний машина поднялась на высоту 3047 м (10 тыс. футов) и развила скорость в 250 км/ч.



Напомним, что в марте 2019 г. летные испытания новой машины были перенесены из Швейцарии на вертолетную площадку Поццалло, расположенную в Сицилии. Перенос испытаний в Италию произошел по причине частых снегопадов, сильного ветра и гроз в Швейцарии.

Исполнительный вице-президент компании по технологиям и полетам Мишель Риккобоно отметил, что в ходе испытаний вертолет столкнулся с условиями высоких температур, повышенной влажности



и ветра. "Они довольно распространены в тех операционных средах, в которых работают клиенты SH09", — сказал он.

В компании отметили, что данные, полученные в ходе испытаний третьего прототипа, будут использованы для доработки конфигурации следующих досерийных образцов винтокрылой машины, которые будут проходить испытания с целью получения сертификации ВС. Планируется, что для улучшения рабочих характеристик винтокрылой машины на четвертом и пятом прототипах вертолета будет доработан главный редуктор.

Сертификационные полеты нового вертолета запланированы на следующий год. В 2020 г. Kopter также планирует получить сертификат Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA).

Ранее глава Kopter Group сообщал, что SH09 будет введен в эксплуатацию в 2019 г. Объем производства нового ВС в 2020 г., по его словам, должен был достигнуть порядка 20 вертолетов. Первыми клиентами назывались швейцарский оператор Air Zermatt и канадский Horizon Helicopters. (ATO.ru)

Airbus ограничил скорость H175

Airbus Helicopters ограничил максимальную скорость полета своего суперсреднего двухдвигательного вертолета H175 до 80 узлов (148 км/ч) после того, как на одном вертолете была обнаружена значительная трещина в горизонтальном стабилизаторе. Этот H175 эксплуатировался компанией Babcock International в Северном море. Трещина в горизонтальном стабилизаторе проходила от передней до задней кромки. Из-за этого Babcock пока прекратил полеты двух своих H175.

Другой оператор H175, летающий в Северном море, NHV, также приостановил полеты вертолетов. Сейчас около 19 H175 эксплуатируются в Северном море, обслуживая нефтяные и газовые платформы. Ожидается, что EASA выпустит бюллетень по безопасности, предписывающий инспекцию флота H175. Первый H175 был поставлен в 2014 году, и в настоящее время вертолеты выполняют офшорные миссии в шотландской и голландской частях Северного моря, Мексике и у побережья Западной Африки. Вертолет также был поставлен государственным и частным клиентам. Было заказано более 100 вертолетов.

H175 оснащен двумя двигателями Pratt & Whitney Canada PT6-67E (1776 л.с.) и оснащен системой авионики Helionix с четырехосевым автопилотом. Вертолет имеет максимальную скорость 160 узлов и дальность полета от 136 до 600 морских миль в зависимости от нагрузки. В марте NHV объявил, что ее флот из 11 H175 налетал 30 тысяч часов.

(BizavNews)

Bell может поменять вертолеты на конвертопланы

Американский производитель вертолетов Bell может отказаться от идеи разработки нового классического вертолета с чистого листа. Как отмечает издание FlightGlobal, глава компании Митч Снайдер видит больше выгоды в разработке конвертопланов и городского воздушного транспорта.



И хотя Снайдер признает, что "классические вертолеты никуда не уходят", Bell, скорее всего, будет производить модификации существующей продуктовой линейки, нежели разрабатывать новый вертолет с чистого листа. Глава компании, выступая на авиасалоне Paris Air Show подчеркнул, что он видит это как продолжение стратегии, используемой на нескольких работающих уже долгое время моделях вертолетов, которые получали новую авионику или двигатель для соответствия времени.

По словам Снайдера, исследования в таких областях, как автономный полет — решающего звена для сектора городского воздушного транспорта, могут улучшить вертолеты существующей продуктовой линейки. "Это та технология, которая может превратиться в апгрейды для существующих платформ", — отметил он. Это будет способствовать поэтапному улучшению "исторического флота", говорит Снайдер, однако "новые разработки более применимы к [секторам] воздушного транспорта по запросу и будущих летательных аппаратов с возможностью вертикального взлета".

В январе этого года Bell показал полномасштабную модель летательного аппарата для вертикального взлета и посадки Bell Nexus. Она разработана в рамках проекта Uber по созданию городского воздушного такси.

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

Новости вертолетной индустрии в России

ВКС России получили два новейших боевых вертолета Ми-28НМ

Воздушно-космические силы Российской Федерации получили два новейших вертолета Ми-28НМ «Ночной охотник». Об этом сегодня, 23 июня, в эфире телеканала «Звезда» глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

По словам Богинского, две боевые машины уже переданы министерству обороны Российской Федерации. Вскоре вертолеты будут подключены к государственным испытаниям. В 2020 году министерство обороны России получит ещё шесть вертолетов Ми-28НМ «Ночной охотник».

Главный конструктор вертолета Ми-28НМ Виталий Щербин рассказал, что «Ночной охотник» может применять широкий спектр воздушных средств поражения, включая ракеты воздух — воздух. Таким образом данный вертолет может сбивать ракеты противника.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, до 2027 года министерство обороны России планирует закупить 98 модернизированных разведывательно-ударных вертолетов Ми-28НМ «Ночной охотник».

[\(REGNUM\)](#)

Андрей Богинский: Россия произведет в 2019 году более 200 вертолетов

Холдинг "Вертолеты России" на состоявшемся в Ле Бурже авиакосмическом салоне представил свои новые разработки - вертолеты "Ансат", которые участвовали в летной программе выставки. Это было на прошлой неделе, а уже завтра гражданские и военные вертолеты будут представлены на



крупнейшей российской оружейной выставке "Армия-2019". Вся линейка новейших образцов вертолетной продукции будет продемонстрирована на статике и в небе парка "Патриот" в Алабино, близ Москвы. О том, какие планы у холдинга на перспективу, чем живет сегодня корпорация, какие страны заинтересованы в российских вертолетах, кто предлагает российским компаниям сотрудничество в области вертолетостроения, и сколько вертолетов будет произведено в 2019 году, в интервью корреспонденту РИА Новости в Париже Виктории Ивановой рассказал генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

- Андрей Иванович, сколько вертолетов гражданского и военного назначения планируется произвести холдингом в 2019 году? Остается ли в силе цифра в 250 единиц?

- Скажем так - более 200. Основное влияние на уменьшение количества оказал контракт с Национальной службой санитарной авиации (НССА). У коллег были одни планы по покупке вертолетов, они на этот год уменьшились почти в два раза от изначальных, поэтому это повлияет на итоги года в области гражданской техники. В том, что касается поставок техники военной, как на внутренний рынок, так и за рубеж, все контракты оплачены, все есть. Мы предполагаем их исполнить.

- К вопросу о зарубежных поставках. Сколько вертолетов будет на экспорт?

- Более 60.

- Когда планируется создать оффшорную версию вертолета Ми-171А2 - Ми-171А3?

- Мы активно ведем работу, первые серийные поставки запланированы на 2023 год. Пока мы предполагаем так, поэтому сертификация по нашим планам будет в 2022 году.

- Действительно ли рассматривается возможность использования турецких комплектующих для российских вертолетов?

- Мы готовы использовать любые комплектующие, если они сертифицированы по нормам и требованиям в первую очередь наших авиационных властей, если они соответствуют ресурсным показателям, надежности и проходят по ценовым параметрам. Эти условия для нас важны, а турецкие они или какие-то другие — это вопрос второй. Если коллеги предложат нам что-то конкурентоспособное, то почему нет.

- А уже предлагали?

- Нет.

- А из других стран, не из Турции, поступали предложения?

- Конечно. У нас постоянное сотрудничество с европейскими производителями, в их числе Safran, Thales, работаем с корейскими партнерами, с компаниями из других стран. Диалог постоянно идет, что-то новое на рынке появляется, даже новые направления.



Наша задача состоит в том, чтобы всегда улучшать наши вертолеты - как гражданские, так и военные – по летно-техническим характеристикам, по характеристикам надежности, ресурсным показателям, коммерческим эксплуатантам, еще важна стоимость летного часа. Мы постоянно над этим работаем - уменьшаем вес, что-то внедряем, заменяем неудачные решения, что тоже бывает.

- В каких именно импортных комплектующих есть необходимость?

- Как таковой острой необходимости нет, но есть стандартный типовой ряд вопросов, где идет все время сотрудничество. В частности, речь идет об авионике: к коммерческим вертолетам предъявляются одни требования, к военным - другие. Мы к сотрудничеству открыты, такую работу постоянно ведем.

- Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее

- В прошлом году совместно с ОАК мы инициировали разработку стандарта по работе с поставщиками. Начало цивилизованного нормативного взаимодействия с поставщиками положено, мы в этом направлении движемся. Наша задача состоит в том, чтобы поддерживать конкурентоспособность российских компаний, в частности, тех, кто входит в кластер и периметр Ростеха. Активно взаимодействуем и с частными поставщиками, в первую очередь с российскими. Некоторые российские приборы, например система для организации спутниковой связи, которая стоит на вертолете "Ансат", дешевле, чем иностранные аналоги.

- Говоря о разработке российских двигателей для легких вертолетов, в том числе Ка-226Т, вы упомянули, что этот процесс займет четыре-пять лет?

- Да, быстрее не будет. Это в моем понимании очень оптимистичный срок. Вопрос технического или конструкторского задела в этой области, потому что его отсутствие влечет за собой вопрос не только создания продукта, но и сертификации. А тут уже время сжать не получается. Вопрос замены двигателей требует инвестиций на доработку вертолета, на сертификацию. При выборе партнеров для сотрудничества приходится обсуждать и минимизировать риски. Решения по "Ансату", по Ка-226 были приняты до санкционных режимов, поэтому сегодня мы очень активно взаимодействуем с российскими компаниями для того, чтобы максимально снизить последствия использования иностранных комплектующих. Мы ищем альтернативных поставщиков - российских и зарубежных, но так, чтобы на их обязательства санкции не повлияли.

- Санкции серьезный удар нанесли по экспортным поставкам?

- Я бы не сказал, что они серьезные. Они могут вносить определенные ограничения на поставки в те или иные страны - некоторые наши зарубежные поставщики не позволяют своим заказчикам поставлять машины в такие страны, как Куба, Иран и Мьянма. Но мы стараемся решать такие вопросы.

- И еще про зарубежные контракты. Заключение каких контрактов за границей ожидается в ближайшее время?



- Это постоянная работа, и я не хотел бы забегать вперед, поскольку это вопрос довольно деликатный при общении с будущими потребителями. Часть из них вы увидите на авиасалоне МАКС, так как мы ведем переговоры и с лизинговыми компаниями отечественными, и выходим на рынки. Здесь нам потребуется серьезная поддержка российских авиационных властей с целью ускорения подписания соглашений с авиационными властями других стран, чтобы мы имели возможность более простой процедуры валидации сертификатов. Такую работу мы ведем с Китаем - мы валидировали сертификат на вертолеты Ми-171 с двигателями ВК-2500, это была наша совместная работа с коллегами из ОДК, заводом "Климов" в Санкт-Петербурге и Росавиацией. Мы находимся в финальной стадии по валидации сертификата на "Ансат" в Китае. Надеемся, что до конца лета валидируем сертификат на вертолеты Ми-171А2 в Индии. Такая же работа идет в Колумбии, ожидаем начало работы с мексиканскими авиационными властями. География достаточно широкая, на этих рынках есть потребители, заинтересованные в наших продуктах, так что параллельно идут и коммерческие переговоры.

- А что по поводу переговоров с Камбоджей о поставке вертолетов Ми-171А2?

- В этой части переговоры идут. Где-то поставлять машины проще, сертификаты уже валидированы, где-то сложнее. С Камбоджей работа сейчас находится на этапе коммерческих переговоров. Сложнее сертифицировать вертолеты там, где в стране есть национальный производитель, разработчик, как в России. Войти на такие рынки сложнее, потому что, понятно, никто не хочет свой рынок отдавать.

[\(РИА Новости\)](#)

Юрий Денисенко - 15 лет во главе ААК "Прогресс"

22 июня Юрий Денисенко отметил юбилейную дату - 15-летие на посту руководителя ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех).

Юрий Денисенко почти полвека посвятил работе в ААК "Прогресс", пройдя путь от простого рабочего до руководителя. В 2004 году он был назначен на пост генерального директора авиапредприятия. Ему удалось подписать ряд жизненно важных для завода контрактов, постепенно снизить долги по заработной плате и задолженности перед третьими лицами. В 2008 году, находясь в должности управляющего директора ААК "Прогресс", ему удалось наладить серийное производство боевого разведывательно-ударного вертолета Ка-52 "Аллигатор".

Сегодня ААК "Прогресс" представляет собой мощную, динамично развивающуюся производственную площадку в Приморском крае, одну из крупнейших на Дальнем Востоке. Предприятие выпускает новейшую авиационную технику военного назначения, отвечающую самым высоким требованиям, предъявляемым к надежности и качеству. Визитной карточкой ААК "Прогресс" являются разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 "Аллигатор" - одни из самых совершенных боевых машин в своем классе. Предприятие также налаживает серийный выпуск военно-морской модификации этой боевой машины и нового гражданского многоцелевого вертолета Ка-62.



Под руководством Юрия Денисенко начались масштабная модернизация производства и строительство новых цехов. Компания реализует крупные инвестиционные проекты по созданию высокотехнологичных продуктов в авиастроении, выпуску новой конкурентоспособной продукции. На предприятии успешно реализуется программа модернизации производства: внедряются цифровые информационные технологии, идет техническое перевооружение производственной площадки. Сегодня освоение и внедрение инновационных технологий в производство происходит в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на период 2011-2020 гг."

Двери кабинета управляющего директора всегда открыты для любой инициативы, просьб, предложений по улучшению качества труда, внедрению берегающих технологий. Неизменно его активное участие в делах молодежи: он поддерживает и поощряет молодых специалистов во всех их начинаниях, в первую очередь связанных с обучением и перспективной исследовательской работой, участием в конференциях и внедрением научно-практических разработок.

С 2006 по 2016 год Юрий Денисенко успешно выполнял обязанности Депутата Законодательного Собрания Приморского края пятого и шестого созывов, в том числе, в качестве заместителя председателя комитета по экономической политике и собственности Законодательного Собрания Приморского Края. На эту должность он был назначен в 2011 году.

В 2007 году Юрий Денисенко был избран на пост Председателя Приморского регионального отделения Союза машиностроителей России, который он занимает по настоящее время, пользуясь неизменно большим уважением руководителей оборонно-промышленных предприятий Приморского края. С 2009 года является членом-корреспондентом Дальневосточного отделения Российской Инженерной Академии.

Юрий Денисенко, как управляющий директор одного из крупнейших предприятий региона и как председатель Приморского регионального отделения Союза машиностроителей России, проводит целенаправленную политику по повышению престижа инженерных и конструкторских профессий, выявлению талантливых специалистов и формированию кадрового резерва машиностроительной отрасли Приморского края. На протяжении многих лет ААК "Прогресс" представляет собой основную базу практик студентов, принимающую более пятисот практикантов в год. За трудовые успехи Юрий Денисенко неоднократно награждался государственными и ведомственными наградами и становился лауреатом Бизнес-премии Приморского края, как один из лучших менеджеров Приморья. Имеет награды: Орден Почета, медаль ордена "За заслуги перед отечеством" II степени, Почетную грамоту Министерства промышленности и торговли РФ, Почетную грамоту Министерства обороны РФ, Почетную грамоту Государственной Думы Федерального Собрания РФ.

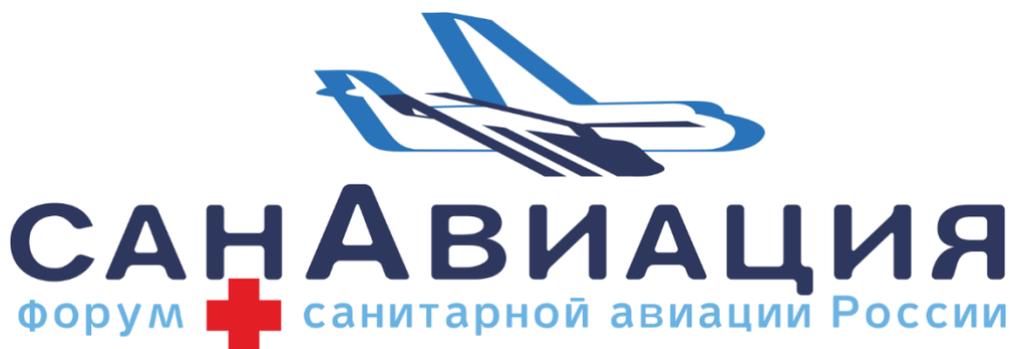
[\(ААК Прогресс\)](#)

В октябре пройдет первый российский форум санитарной авиации

Впервые в России, 4 октября 2019 года, запланировано проведение специализированного Форума санитарной авиации России «САНАВИАЦИЯ-2019». и Организованное Ассоциацией Вертолетной



Индустрии и ФГБУ «ВЦМК «Защита», мероприятие пройдет в Нижнем Новгороде. Цель форума – совершенствование всех процессов, связанных с развитием санитарной авиации в России.



Сегодня в России санитарная авиация активно развивается и находится на стыке аэрокосмической индустрии и сферы здравоохранения, вовлекая в работу компании и специалистов из обеих сфер. Главным драйвером развития санитарной авиации является реализация приоритетного государственного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», который позволил значительно повысить доступность санитарной авиации, поддержав ее финансированием из федерального бюджета. В то же время этот проект простимулировал поставки гражданских вертолетов.

Применение медико-эвакуационных вертолетов значительно повышает шансы пострадавших на выздоровление и позволяет снизить тяжесть последствий, а медицинские перевозки на самолетах дают возможность оперативно доставить пациентов в специализированные медцентры. Роль использования санитарной авиации многократно возрастает при оказании помощи жертвам природных и техногенных катастроф, пострадавшим в ДТП, новорожденным детям, а также при острых сердечно-сосудистых заболеваниях.

С 2012 года Ассоциацией Вертолетной Индустрии проведено множество научно-практических мероприятий по самым различным вопросам и проблемам развития санитарной авиации. Самые заметные из них – серия конференций «Санитарная авиация и медицинская эвакуация» на ежегодной выставке HeliRussia. Участниками этих мероприятий стал широкий круг специалистов со стороны сферы здравоохранения, авиационной индустрии и смежных сфер, представители федеральных, региональных и отраслевых органов власти. Сейчас, когда государственная программа развития санавиации набирает обороты и уже достигнуты очевидные успехи, для достижения оптимальных показателей и действительно эффективной реализации проекта остается достаточно много работы. Это, в свою очередь, требует активного взаимодействия всех вовлеченных участников, а значит необходима организация единого и специализированного мероприятия для всех вовлеченных специалистов. Этим событием призван стать форум «САНАВИАЦИЯ-2019».

В программе форума «САНАВИАЦИЯ-2019» предусмотрено пленарное заседание и проведение двух секций – по медицинским и авиационным аспектам развития санитарной авиации. Помимо вертолетной индустрии, к участию в мероприятии приглашаются специалисты из сферы магистральных медицинских перевозок. Форум уже получил существенную поддержку со стороны



государственных структур, вовлекает в работу представителей органов власти и руководителей компаний, что позволяет прогнозировать большую результативность от проведения мероприятия.

Нижегородская область является одним из целевых регионов, где активно развивается санитарная авиация. В регионе успешно применяются специализированные вертолеты типа Ми-8/17 и «Ансат». В настоящее время ведется формирование программы форума. Организаторы рассматривают заявки отраслевых специалистов на выступление по тематике форума, а также приглашают компании оказать спонсорскую поддержку проведению мероприятия. Адрес электронной почты для связи: expert@sanavia.info.

Информация о мероприятии публикуется на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/ФОРУМ «САНАВИАЦИЯ». Участие в форуме бесплатное при условии обязательной предварительной регистрации, которая будет открыта в сентябре. К участию приглашаются руководители авиационных и промышленных предприятий, медицинских учреждений, федеральных, региональных и отраслевых органов власти, а также широкий круг профессионалов в области здравоохранения и авиации.

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) — добровольное объединение юридических лиц, деятельность которых связана с вертолетной индустрией. Цели деятельности АВИ — создание и поддержание комфортной бизнес среды, повышение безопасности работ, профессионализма и экономической устойчивости вертолетной индустрии. Ассоциация объединяет более 60 компаний. 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, «НЕФЕГАЗ» и других.

[\(АВИ\)](#)

Ростех на "Армии-2019" впервые представит модернизированный вертолет "Ночной охотник"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) впервые представляет на Международном военно-техническом форуме "Армия-2019" новейший ударный вертолет Ми-28НМ и разведывательно-ударный вертолет Ка-52, доработанный с учетом опыта боевого применения.

Представленный на форуме Ми-28НМ является первым серийным образцом модернизированного "Ночного охотника". От базовой модели он отличается увеличенной дальностью поражения целей, расширенным составом вооружения, двойным комплектом управления, а также новейшим комплексом бортового радиоэлектронного оборудования, значительно упрощающего работу экипажа. Установленные на вертолете новые системы ночного видения позволяют выполнять боевые задачи круглосуточно и распознавать цели на больших дистанциях, придавая дополнительные преимущества боевому вертолету

На статической экспозиции аэродрома "Кубинка" представлен серийный вертолет Ка-52, доработанный с учетом полученного опыта боевого применения данной машины. Внесенные в конструкцию изменения позволили повысить автономность вертолета и увеличить дальность распознавания целей.



На аэродроме "Кубинка" также демонстрируется новейший военно-транспортный вертолет Ми-26Т2В с возможностью круглосуточного применения и современной авионикой. Первый опытный образец Ми-26Т2В создан на предприятии "Роствертол", которое входит в состав холдинга "Вертолеты России".

"Форум "Армия" является для нас отличной возможностью обсудить с государственным заказчиком и партнерами по кооперации все вопросы, связанные с разработкой и производством военной техники. Мы представляем здесь наши новейшие ударные вертолеты Ми-28НМ и Ка-52, которые мы создавали с учетом требований Минобороны РФ, выработанных на основе реального боевого опыта", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Кроме того, на статической экспозиции холдинга в парке "Патриот" будут представлены боевые вертолеты Ми-35П, Ми-35М, Ми-28НЭ и легкий многоцелевой вертолет Ансат.

Международный военно-технический форум "Армия" проводится в подмосковном парке "Патриот" с 2015 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

Вертолет Ми-8АМТШ получит новую РЛС с активной фазированной антенной решеткой

Научно-технический центр (НТЦ) "Заслон" проводит летные испытания радиолокационной станции (РЛС) с активной фазированной антенной решеткой (АФАР) СВ004-Э в интересах российской армии. Об этом на Международном военно-техническом форуме "Армия-2019" сообщил ТАСС представитель НТЦ "Заслон".

"Сейчас проводим испытания этой новой твердотельной РЛС с АФАР в интересах Вооруженных сил России. Готовится контракт на серийное производство станции", - сказал источник. По его словам, СВ004-Э предназначена для разных типов винтокрылых платформ, но в первую очередь она будет установлена на вертолеты Ми-8АМТШ.

Летные испытания РЛС с АФАР проводятся в тесном взаимодействии НТЦ "Заслон" с холдингом "Вертолеты России", который заинтересовался СВ004-Э после ее реального применения.

Собеседник агентства отметил, что разработка центра "Заслон" "не только отображает радиолокационные отметки, но и создает 3D-графику местности и метеообразований". Благодаря твердотельным приемо-передающим устройствам надежность СВ004-Э выросла в 5-10 раз.

РЛС с АФАР СВ004-Э предназначена для обнаружения наземных и надводных целей, поиска площадок для высадки десанта, обеспечения маловысотного пролета к точке высадки, информационного обеспечения специальных операций, радиолокационного обнаружения целей, вывода вертолета на цель, информационного обеспечения применения управляемого и неуправляемого вооружения, формирования полетного задания и целеуказания ракетам класса "воздух - поверхность".



Также СВ004-Э может применяться для решения ряда гражданских задач.

[\(ТАСС\)](#)

Санитарная авиация ГКУ "МАЦ" отмечает свое десятилетие

Санитарная авиация Государственное казенное учреждение "Московский авиационный центр" отмечает свое десятилетие. МАЦ входит в состав Московской городской системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (МГСЧС) и является подведомственным учреждением Департамента по делам гражданской обороны, пожарной безопасности и чрезвычайным ситуациям города Москвы.

Как рассказали в пресс-службе департамента, Московский авиацентр - это единственное авиационное учреждение, которое с воздуха обеспечивает предупреждение и ликвидацию ЧС в Москве. В мегаполисе только вертолеты МАЦ тушат пожары, вылетают на чрезвычайные ситуации, ДТП и другие происшествия, в том числе осуществляют санитарную эвакуацию населения. Более 5,5 тысяч нуждающихся в помощи эвакуировали санитарные вертолеты Московского авиационного центра за 10 лет.

Авиапарк Московского авиацентра насчитывает десять современных многофункциональных вертолетов, из которых пять санитарных вертолетов BK117C-2 имеют современное медицинское оборудование, используются для оказания помощи и эвакуации пострадавших.

Вертолеты могут в течение 10 - 15 минут прибыть в указанное место, быстро доставить спасателей, снаряжение и оборудование в район ЧС, даже если туда не может пройти пожарно-спасательная техника.

Экипажи санитарных вертолетов осуществляют эвакуацию пострадавших из любой "точки" Москвы по заявке Центра экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы. На борту санитарного вертолета находятся: экипаж из 2 пилотов ГКУ "МАЦ" и совместная авиамедицинская бригада (врач и фельдшер НПЦЭМП и врач-анестезиолог-реаниматолог ГКУ "МАЦ", он же - спасатель).

В настоящее время ГКУ "МАЦ" осуществляет дежурство санитарных BK117C-2 на территориях городских клинических больниц: № 15 имени О.М. Филатова (ул. Вешняковская, дом 23) и № 79 имени С.С. Юдина (Коломенский проезд, 4). На территории ГКБ имени С.С. Юдина вертолеты Московского авиационного центра дежурят круглосуточно.

Все оперативные службы столицы находятся в тесном взаимодействии. Каждый год проводятся тренировки и крупные совместные учения по ликвидации возможных ЧС: в связи с прохождением паводка; по ликвидации условных природных пожаров и других происшествий. На таких масштабных тренировках работает авиация, пожарные, спасатели, врачи Центра экстренной медицинской помощи, сотрудники Комплекса городского хозяйства, и других департаментов Москвы.



Сегодня Московский авиационный центр на высоком уровне решает поставленные задачи и развивает перспективные направления в области защиты населения Москвы. Так, в этом году в учреждении создана новая служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения. Это подразделение воздушных спасателей, которые десантируются на место происшествия, оперативно ликвидируют угрозы, оказывают помощь людям и могут вызвать санитарный вертолет, если пострадавший нуждается в экстренной медицинской помощи.

[\(Информационный центр Правительства Москвы\)](#)

Санавиация в Москве за 10 лет эвакуировала более 5,5 тысяч человек

Санитарные вертолеты за 10 лет работы в Москве эвакуировали более 5,5 тысяч человек, попавших в экстренную ситуацию, сообщил заместитель директора государственного казенного учреждения "Московский авиационный центр" Владимир Федоров.

"За 10 лет совместной работы авиамедицинских бригад санитарными вертолетами было эвакуировано больше 5500 человек. С начала 2019 года -369 пострадавших, из них 72 человека - ночью", - сказал Федоров пресс-конференции в среду.

По его словам, в 2016 году в два раза возросло число эвакуированных с помощью вертолетов Московского авиационного центра.

За прошедшие 10 лет, отмечает он, санитарные вертолеты принимали активное участие в экстренной эвакуации пострадавших в крупных ЧС, например, при крушении "Невского экспресса", столкновении поездов под Наро-Фоминском, взрывах метро на станциях "Лубянка" и "Парк Культуры", ликвидации последствий аварий в метро "Славянский бульвар" и "Парк победы" и др.

В авиапарке "Московского авиационного центра" 10 современных многофункциональных вертолетов, добавил он.

[\(Интерфакс-Россия\)](#)

Медицинский вертолет поступил на дежурство в детскую больницу Москвы

Вертолет будет круглосуточно дежурить в детской городской клинической больнице имени Зои Алексеевны Башляевой.

— Санитарный вертолет с авиамедицинской бригадой Центра экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы и Московского авиационного центра заступит на круглосуточное дежурство в детской городской клинической больнице имени Башляевой в начале осени, — сообщил главный внештатный специалист по первой помощи Сергей Гуменюк.

Он рассказал, что бригады Научно-практического центра экстренной медицинской помощи выезжают примерно на 10 тысяч вызовов в год. Всего в тысяче случаев врачи пользуются санитарным вертолетом.



Примерно восемь процентов пациентов, которых доставляют в больницы авиатранспортом, являются детьми.

Санитарный вертолет ощутимо поможет детской больнице оказывать медицинские услуги маленьким пациентам еще оперативнее.

Гуменюк рассказал, что сейчас вертолеты круглосуточно дежурят в больнице имени Сергея Сергеевича Юдина и в больнице № 15 имени Олега Михайловича Филатова. Об этом сообщает агентство городских новостей «Москва».

[\(Вечерняя Москва\)](#)

Санитарные вертолеты задействуют для помощи детям, пострадавшим в соседних с Москвой регионах

Медицинские вертолеты Центра экстренной медицинской помощи департамента здравоохранения Москвы и Московского авиационного центра начнут транспортировать в столицу детей, пострадавших в других городах на отдыхе для оказания медицинской помощи по месту жительства. Об этом журналистам сообщил главный внештатный специалист по первой помощи, заместитель директора ГБУЗ «Научно-практический центр экстренной медицинской помощи департамента здравоохранения Москвы» Сергей Гуменюк.

«К сожалению, во время каникул и праздников возрастает число травм среди детей и подростков, которые находятся, например, на дачах или в домах отдыха. Мы и ранее осуществляли медицинскую эвакуацию маленьких пациентов, которые живут в Москве, но получили травму на отдыхе и вынуждены проходить лечение далеко от дома. Для сокращения времени мы планируем использовать вертолеты для транспортировки таких пациентов из больниц в Подмоскowie и ближайших регионов в Москву. Это очень важно, потому что родители и семья должны быть рядом с ребенком во время лечения», - рассказал С.Гуменюк.

Он подчеркнул, что санитарные вертолеты оснащены новейшим медицинским оборудованием. «Пол вертолета покрыт диэлектрической поверхностью, что позволяет безопасно для членов экипажа выполнять электроимпульсную терапию в полете», - добавил С.Гуменюк.

[\(Агентство городских новостей Москва\)](#)

60 млн рублей за «Хелипорт Ульяновск». Вертолетный центр выставили на продажу

Как мы уже писали, «Heliport Ulyanovsk» находится в стадии ликвидации. Об этом гласят документы ФНС России, касающиеся некоммерческого партнерства «Содействие развитию гражданской авиации «Хелипорт Ульяновск».

25 июня на сайте бесплатных объявлений появилась информация о продаже/аренде вертолетного центра. Здание (1063 м²) и земельный участок (2,6 га) оценили в сумму 60 млн рублей.



В сентябре 2016-го в Ульяновске открылся вертолетный центр Heliport Ulyanovsk за 300 миллионов рублей. Обо всех деталях проекта тогда порталу ulbusiness.ru подробно рассказал лично владелец головной фирмы Heliports of Russia и генеральный директор компании «НДВ-Недвижимость» Александр Хрусталёв. В преддверии старта были продемонстрированы и цены на услуги: до Тольятти можно долететь за 50 тысяч, до Самары и Казани — за 70, до Саратова -135, а покружить над Ульяновском — за 20.

Начало было положено в 2014 году, когда на выставке HeliRussia между регионом и компанией Heliport Moscow было подписано инвестиционное соглашение, которое предусматривало строительство на родине Ленина нового мультиформатного вертолетного центра площадью более девяти гектаров в районе Александровского парка. Проект предусматривал парковки, гостиницу для пилотов и обучающий центр, аэроклуб, центр техобслуживания вертолетной техники, магазин. Статус — особо значимый проект Ульяновской области. Вертолёты – американские лёгкие Robinson R44 и Robinson R66. Срок окупаемости Heliport Ulyanovsk назывался в 10 лет. Но в итоге этот грандиозный проект всероссийского масштаба по созданию крупнейшей сети вертолётных комплексов в Ульяновске реализован не был. Вертолетный центр в нашем регионе так и не заработал.

ulpressa.ru

Минобороны подписало контракт на 98 вертолетов Ми-28НМ

Минобороны РФ заключило с холдингом "Вертолеты России" (входит в Ростех) контракт на поставку 98 вертолетов Ми-28НМ. Об этом сообщил журналистам в четверг на форуме "Армия-2019" заместитель министра обороны Алексей Криворучко.

Ранее сообщалось о подписании на "Армии-2019" 46 государственных контрактов на сумму более 1 трлн рублей, в том числе на поставку вертолетов Ми-28НМ.

"Мне особо об этом говорить нельзя, но 98 вертолетов", - сказал он, отвечая на вопрос о количестве вертолетов.

Ми-28НМ - модернизированная версия вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Машина предназначена для уничтожения бронетехники, ведения разведки и целеуказания. Ми-28НМ, в частности, получил принципиально новый локатор, обеспечивающий круговой обзор (располагается в обтекателе над несущим винтом), новую систему управления с элементами искусственного интеллекта.

Ка-52

Также он рассказал, что модернизация вертолета Ка-52 повысит не только характеристики винтокрылой машины, но и ее вооружения.

"Открыта опытно-конструкторская работа. Это призвано повысить характеристики как вертолета, так и вооружения. Будем выполнять эту работу в ближайшее время", - сказал Криворучко.

По его словам, в следующем году будут заключаться контракты уже на Ка-52М (модернизированную версию).

Форум "Армия-2019" проходит с 25 по 30 июня в конгрессно-выставочном центре "Патриот" в Московской области, выставочные мероприятия состоятся и в других регионах России. Участие в форуме принимают более 1,3 тыс. предприятий и организаций, которые представляют свыше 27 тыс. образцов продукции и технологий.

[\(ТАСС\)](#)

На форуме «Армия-2019» впервые представили Ми-38Т производства казанского вертолетного завода

На международном форуме «Армия-2019» впервые представили опытный образец вертолета Ми-38Т, производства Казанского вертолетного завода, сообщает пресс-служба холдинга «Вертолеты России».



«Ми-38Т создан на базе сертифицированного гражданского вертолета Ми-38 с дооснащением для решения транспортных-десантных задач. На вертолете предусмотрена возможность



переоборудования в санитарный вариант и установка дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета до 1600 км», — говорится в сообщении.

Помимо санитарного оборудования, которое может использоваться при спасательных операциях, вертолет оснастили специальным оборудованием для транспортировки грузов и легкоъемными посадочными местами, чтобы он подходил для транспортировки грузов.

Вертолет можно использовать для перевозки пассажиров в разных климатических условиях, а высокий уровень безопасности полета обеспечит комплекс бортового оборудования ИБКО-38 и двигатели ТВ7-117В отечественного производства.

Ранее стало известно, что КВЗ поставит Министерству обороны первый вертолет Ми-38Т летом 2019 года.

[\(Татар-информ\)](#)

«АэроГео» увеличивает возможности по медицинской эвакуации

Новый вертолет Ми-8МТВ-1 авиакомпании «АэроГео» приступил к работе для нужд санитарной авиации Красноярского края. В рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации» («Развитие санитарной авиации») авиакомпания «АэроГео» выиграла тендер и заключила договор с Министерством здравоохранения Красноярского края на выполнение работ по санитарной авиации на вертолете Ми-8 МТВ-1, сообщает пресс-служба компании.

Напомним, что в 2018 году авиапарк «АэроГео» пополнился новым вертолетом Ми-8 МТВ-1. Модификация Ми-8МТВ-1 является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе Ми-8Т. При разработке вертолета был учтен огромный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8МТВ-1 отличается более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений.

Вертолет оборудован медицинским реанимационным модулем, который оснащен функциональной кроватью, дефибриллятором, аппаратом искусственной вентиляции легких, шприцами-дозаторами кислородом. Благодаря этому у врачей есть возможность проводить реанимационные мероприятия уже на борту вертолета.

[\(BizavNews\)](#)

Ростех и Минобороны РФ заключили первый контракт на поставку Ми-8АМТШ-ВН

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и Министерство обороны РФ заключили первый контракт на поставку 10 новейших вертолетов Ми-8АМТШ-ВН. Все машины будут переданы Минобороны России в 2020-2021 годах.



Вертолет Ми-8АМТШ-ВН оснащается мощными двигателями с улучшенными высотно-климатическими характеристиками и новой несущей системой. На машине установлены композитные лопасти несущего винта с новым профилем и Х-образный рулевой винт. Благодаря этим нововведениям увеличены крейсерская и максимальная скорость полета вертолета, а также максимальный взлетный вес до 13 500 кг. Кроме того, повышена его тяговооруженность и эффективность применения машины в условиях высокогорья и в жарком климате.

"Мы рады объявить о заключении первого контракта на поставку вертолетов Ми-8АМТШ-ВН. Основываясь на опыте боевого применения машин типа Ми-8, мы воплотили в этом вертолете целый ряд решений, значительно повышающих его боевую эффективность и живучесть. Одной из ключевых целей модернизации стало повышение безопасности экипажа и десанта, поэтому Ми-8АМТШ-ВН получил улучшенную бронезащиту фюзеляжа, которая обеспечивает выполнение задач даже в условиях огневого противодействия", – заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

На вертолете Ми-8АМТШ-ВН установлен обновленный состав вооружения. Главной особенностью стало применение на фермах спецподвески двух курсовых пулеметов калибра 12,7 мм.

Модернизированный вертолет также оснащен новым составом пилотажно-навигационного оборудования. При этом для повышения боевой живучести применен принцип комбинации "стеклянной кабины" и надежных аналоговых приборов. Машина оснащена цифровым автопилотом, повышена эффективность применения в ночных условиях. Вертолет оснащен гиросtabilизированной оптико-электронной системой, поисковым прожектором с инфракрасным излучателем, двухдиапазонным светотехническим оборудованием, адаптирован под применение очков ночного видения.

Также повышена боевая живучесть вертолета. Ми-8АМТШ-ВН оснащается комплексом обороны "ЛСЗ-8ВН", который в автоматическом режиме распознает пуск ракет по вертолету, осуществляет постановку помех головкам их наведения и выброс ложных тепловых целей. Кабина экипажа и основные агрегаты вертолета защищены новой броней из титанового сплава. Для защиты личного состава пол грузовой кабины, а также борта вертолета до уровня иллюминаторов закрыты съемной облегченной кевларовой броней.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

США снизили цены на вертолеты для ВВС Чехии

Вашингтон значительно снизил цену на вертолеты для ВВС Чехии, которые та планирует приобрести у американских компаний. Об этом сообщил журналистам министр обороны республики Лубомир Метнар.

"Посол США в Чехии в понедельник передал мне официальное ценовое предложение от американского правительства, - заявил он. - Нам предложено выбрать из двух вариантов: купить 12



многоцелевых вертолетов Black Hawk моделей UH-60 за \$589,9 млн или восемь многоцелевых вертолетов UH-1 Venom и четыре ударных AH-1 Viper за \$645,9 млн".

Представители чешского Минобороны ранее информировали, что Вашингтон оценивал предстоящий контракт в \$800 млн. Таким образом, его стоимость понижена более, чем на \$100 млн.

Поступившее ценовое предложение, как подчеркнул министр, предусматривает поставку вертолетов с установленными на них оружейными системами и полным техническим оснащением. Кроме того, оно включает обучение экипажей и сервисное обслуживание винтокрылых машин.

Чешское правительство намерено заключить контракт на покупку американских вертолетов без объявления тендера. В Праге не скрывают, что хотели бы "оптимизировать" его стоимость до \$550 млн.

Эксперты чешского Минобороны в ближайшее время решат, какие винтокрылые машины будут куплены в США. Поставки вертолетов будут осуществлять компании Bell Helicopter и General Electric.

Вертолеты могут лишить кабмин поддержки парламента

Фракция Коммунистической партии Чехии и Моравии (КПЧМ) в нижней палате национального парламента может отозвать свою поддержку правительства республики в связи с реализацией планов покупки американских вертолетов. Об этом заявил 18 июня председатель КПЧМ Войтех Филип.

"Цена на предлагаемые вертолеты завышены, поэтому мы (коммунисты) в них не заинтересованы, - отметил он. - Кроме того, если контракт будет реализован, будет прекращено производство (связанное с вертолетостроением на чешском) авиастроительном предприятии Aero Vodochody. Если они (США) хотят нам что-то продать, то должны оставить нам хоть какую-то часть производства (данной техники)".

Правительство Чехии состоит из представителей возглавляемого премьер-министром Андреем Бабишем политического движения АНО ("Акция недовольных граждан") и Чешской социал-демократической партии. В нижней палате парламента они имеют 93 из 200 депутатских мандатов. Фракция КПЧМ состоит из 15 парламентариев. Коммунисты до сих пор поддерживали кабмин. Поддержка Компартии является ключевым условием стабильности правительства. Оппозиция периодически пытается отправить кабмин в отставку. Очередное голосование в нижней палате парламента о вынесении вотума недоверия должно состояться в среду. Если фракция КПЧМ проголосует "за", то инициатива оппозиции может увенчаться успехом.

[\(ТАСС\)](#)

Филиппины хотят в этом году купить у России вертолеты Ми-171

Филиппины хотят заключить соглашение с Россией о покупке вертолетов Ми-171 в течение 2019 года и считают эту сделку "приоритетной", приобретение подлодок откладывается, сообщил РИА Новости замминистра обороны Филиппин по материально-финансовому обеспечению Раймундо Элефанте.



Заместитель министра национальной обороны Филиппин Кардозо Луна заявил в апреле РИА Новости, что страна рассматривает возможность покупки 16 или 17 вертолетов Ми-171 у России, а также небольшой подлодки к 2027 году.

"Это (вертолеты Ми-171) - приоритет; прямо сейчас мы находимся в процессе их закупки. Пока она на начальных этапах, но, надеюсь, в этом году мы сохраним приверженность этому. Подписи пока что нет, но мы намерены сделать это, можно надеяться, в течение этого года", - заявил Элефанте на форуме "Армия-2019".

Он добавил, что эти вертолеты будут особенно полезны для Филиппин в операциях по оказанию помощи во время бедствий.

Элефанте также отметил, что Филиппины рассматривали вопрос о покупке российских подводных лодок, но отложили их приобретение из-за высокой стоимости и того факта, что у страны есть более важные приоритеты. При этом он отметил, что подводные лодки необходимы для защиты филиппинской береговой линии.

[\(РИА Новости\)](#)

Airbus расширяет географию поставок АСН160

Как стало известно BizavNews, гонконгский вертолетный оператор Shenzhen Eastern General Aviation Company (Shenzhen Eastern GAC) разместил заказ на вертолет Airbus H160 в VIP конфигурации (АСН160). Машина будет эксплуатироваться в районе Большого Залива (Гуандун-Гонконг-Макао), в котором проживает около 70 миллионов человек, и на который приходится 12% ВВП Китая.

Являясь оператором авиации общего назначения в районе Большого залива, Shenzhen Eastern GAC является единственной компанией в Китае, которая принимает участие в пилотном проекте, который исследует упрощение правил воздушного пространства на малых высотах в Китае. Компания также стала первым китайским оператором вертолетов, который совершил перелет между Гонконгом и материком. Его вертолетный парк состоит из 12 вертолетов, в том числе трех легких двухмоторных Airbus H135.

Последний контракт на поставку АСН160 Airbus Corporate Helicopters получил на выставке EBACE 2019, увеличив портфель заказов на корпоративную модификацию новейшего среднего вертолета до 12 машин.

Этот заказ поступил на фоне завершения сертификации H160, которая планируется на конец этого года. Ожидается, что первый вариант АСН будет передан клиенту через год после этого. «Этот значительный новый бизнес для АСН160, который еще до сертификации ясно показывает очень высокий уровень признания на рынке», - сказал Фредерик Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters. «Эти твердые заказы от хорошо осведомленных клиентов являются конкретным доказательством того, что вертолет отвечает потребностям самых требовательных операторов».



На выставке EBACE 2017 компания Airbus представила подразделение Airbus Corporate Helicopters, создав компанию, которая ориентирована на клиентов частной и бизнес-авиации и более тесно связана с дочерней компанией Airbus Corporate Jets. Airbus Corporate Helicopters объединяет инженерную поддержку, специалистов по проектированию, специалистов по поддержке, а также экспертов по продажам и маркетингу для работы непосредственно с частными и деловыми заказчиками.

После своего создания Airbus Corporate Helicopters продала 54 вертолета в 2017 году, а затем – 68 в 2018 году. Лемос сказал, что ожидает в 2019 продажи на уровне прошлого года.

Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам полностью индивидуальные версии АСН125, АСН130, АСН135, АСН145, АСН160 и АСН175 в трех различных дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line – это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive – это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяет бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки АСН, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.

Последняя разработка Airbus Helicopters – вертолет H160 средней грузоподъемности с двумя турбинными двигателями – представляет собой нечто большее, чем пополнение продуктовой линейки. Он служит своего рода катализатором, благодаря которому европейский производитель стремится изменить стандарты производства и технической поддержки вертолетной техники. В 2015 году Airbus анонсировал модель как ультрасовременную замену своих двухдвигательных вертолетов AS365 и H155. H160 оснащен полностью композитной конструкцией с динамичными линиями и футуристическим дизайном, отличающимся от предшественников. Он имеет плоский пол кабины, огромные иллюминаторы и большое багажное отделение грузоподъемностью 661 фунт. Пассажирскую кабину можно сконфигурировать для размещения четырех или восьми пассажиров со всеми «прибабасами», которые присутствуют в новейших моделях крупных бизнес-джетов, или же просто разместить 12 человек.

Как рассказал Bizavnews Бернар Фуярски (Bernard Fijarski), руководитель программы H160, вертолет является воплощением множества новых технологий, включая лопасти несущего винта Blue Edge и горизонтальный стабилизатор бипланной схемы, снижающие уровень шума и улучшающие плавность полета, новые двигатели Safran Arrano, экономящие топливо на 10-15% и систему авионики Helionix с четырьмя большими сенсорными экранами, архитектура которых уже используется на других двухдвигательных вертолетах Airbus Helicopters, включая H135, H145 и H175. В целях оптимизации затрат Airbus решила отказаться от дорогостоящей электродистанционной системы управления полетом и не включать защиту от обледенения лопастей несущего винта в базовую комплектацию. Тем не менее, существует много других приятных технологических новинок, входящих в стандартную поставку.



Лопастей Blue Edge имеют наконечники с изгибом, похожим на хоккейную клюшку. При вращении лопастей на концах создается вихревой поток. Изгиб наконечников снижает завихрение, уменьшая акустическую сигнатуру вертолета на целых 5 дБ.

Двигатели Arrano (1300 л. с.) оснащены двухступенчатым центробежным компрессором и регулируемые направляющими лопатками на входе, снижающими расход топлива на всех этапах полета, в частности, на крейсерском режиме. Они способствуют разгону H160 до максимальной крейсерской скорости в 160 узлов и достижению практического потолка в 20000 футов, при этом дальность полета составляет 450 морских миль. Airbus Helicopters также утверждает, что Arrano сможет похвастаться более низкими эксплуатационными расходами, чем другие двигатели в этом классе.

Авионика Helionix предназначена для снижения рабочей нагрузки, своевременно предоставляя пилотам необходимую информацию. Система соединяется с четырехосным автопилотом и индикатором ограничения режимов полета, который отражает все параметры работы двигателя. Среди других продвинутых функций – рекомендации по маршруту и погодным условиям, система обхода наземных препятствий и система синтетического зрения.

Вертолет H160 также оснащен наклонным хвостовым винтом фенестрон, который еще больше снижает его акустическую сигнатуру. Наклонный фенестрон и горизонтальный стабилизатор конструкции биплан на хвостовой части улучшают взлетные характеристики. Шасси и тормоза с электроприводом вместо традиционных гидравлических систем снижают массу вертолета и повышают его надежность. Бортовая система контроля и диагностики отслеживает ключевые параметры техобслуживания и может по каналам передачи данных направлять их техническим специалистам на земле, когда вертолет находится в воздухе.

Airbus полагает, что общие расходы на техническое обслуживание H160 будут больше похожи на те, что характерны для легких вертолетов с двумя двигателями, нежели для машин средней грузоподъемности и что представленный вертолет будет на одну тонну легче и на 15-20% эффективнее своего главного конкурента на рынке – AgustaWestland AW139, пользующегося огромным успехом.

[\(BizavNews\)](#)

Россия заключит в 2019 году новые экспортные контракты на ударные вертолеты

Россия подпишет в 2019 году новые контракты с инозаказчиками на поставку своих ударных вертолетов. Об этом сообщил в среду журналистам гендиректор "Рособоронэкспорта" Александр Михеев на Международном военно-техническом форуме "Армия-2019".

"Себя неплохо зарекомендовали (по итогам применения в Сирии) вертолеты Ка-52 и Ми-28Н. У нас есть на сегодняшний день заказы и в активной фазе переговоры. В этом году мы однозначно по вертолетной технике подпишем новые контракты", - сказал Михеев.



Гендиректор добавил, что по итогам сирийской кампании также были заказы на истребители-бомбардировщики Су-32 (экспортный вариант Су-34), большой интерес проявляют потенциальные покупатели к комплексу ПВО "Панцирю-С1".

Форум "Армия-2019" проходит с 25 по 30 июня в конгрессно-выставочном центре "Патриот" в Московской области, выставочные мероприятия состоятся и в других регионах России. По предварительным оценкам, участие в форуме на территории РФ примут более 1,5 тыс. предприятий и организаций, которые представят свыше 27 тыс. образцов продукции и технологий.

[\(ТАСС\)](#)

Простой «полет по проводам»

Collins Aerospace в сотрудничестве с Sikorsky запустила модифицированную систему управления полетом, которая может предлагать электродистанционную систему управления полетом (fly-by-wire) для широкого спектра вертолетов и самолетов.

Разработанная для замены традиционных механических систем управления воздушных судов, новая система дополнительно предлагает дорожную карту для автономных или опционально пилотируемых операций.

Система, разработанная и испытанная совместно с производителем вертолетов Sikorsky, использует электромеханические приводы с магнитными муфтами, приводимыми в движение усовершенствованным компьютером управления полетом. Элементы системы дебютировали на демонстраторе технологии – модифицированном S-76B – до того, как была разработана последняя итерация, совершившая свой первый полет 29 мая на опционально пилотируемом прототипе Sikorsky S-70 Black Hawk.

Генеральный менеджер систем управления Collins Aerospace Дэррил Вудс описывает эволюцию оборудования, используемого Sikorsky, как «следующее поколение». По его словам, Collin Aerospace работает над запуском в производство этой технологии с целью обеспечения готовности к 2021 году. Эта система вызвала интерес к данной технологии как на гражданском, так и на военном вертолетных рынках, и «в последнее время мы также получаем некоторый интерес от самолетного сегмента», добавляет он.

В нынешней опытной системе Collins Aerospace используется усовершенствованный компьютер управления полетом, но в конечном итоге в серийной системе будет использоваться управляющий компьютер следующего поколения, который компания разрабатывает с 2018 года. Collins Aerospace планирует получить для системы гражданские сертификаты США и Европы.

Никаких подробностей о стоимости пока нет, но в компании говорят о ней как о «недорогом обновлении». Это частично обусловлено конструкцией системы, которая не требует изменений в гидравлической системе или приводах, что устраняет необходимость в повторной сертификации воздушного судна.

[\(BizavNews\)](#)



GainJet займется вертолетными перевозками

Как стало известно BizavNews, базирующаяся в Афинах компания GainJet (GainJet Aviation S.A) начинает работы в вертолетном сегменте. Совместно с оператором PHI компания начинает эксплуатацию 12-местного вертолета Leonardo AW139, который будет базироваться в Афинах. Как комментируют в GainJet, компания уже давно приняла решение выходить на рынок вертолетных перевозок и ожидает, что AW139 будет пользоваться популярностью у афинских клиентов.

«Мы рассматриваем идею добавления вертолетов в наш парк, как естественное расширение бизнеса. Базировать AW139 в Афинах – это наше стратегическое решение, которое мы приняли, поскольку заметили, что на рынке вертолетов нет таких типов – доступных для чартера и с возможностью размещения большого количества пассажиров. Эксплуатировать вертолет мы будем в сотрудничестве с вертолетной сервисной компанией PHI. Хотя у нас есть знания и опыт в сфере обслуживания вертолетов, мы предпочли поработать с компанией, которая имеет серьезную репутацию на вертолетном рынке. Мы ценим ее опыт в этой области, и наши две компании хорошо дополняют друг друга. В конце концов, мы стремимся достичь максимального удовлетворения наших клиентов», - комментирует генеральный директор GainJet Рамси Шабан.

GainJet сейчас имеет флот из 20 собственных и находящихся в управлении бизнес-джетов, включая традиционные джеты от Bombardier, Embraer и Gulfstream, а также несколько VIP-лайнеров Boeing.

В октябре прошлого года во флот был добавлен Embraer Lineage 1000E, который стал первым частным самолетом с максимальной взлетной массой более 5700 кг (12500 фунтов), зарегистрированным в реестре Ирландии с префиксом EJ. По словам Шабана, GainJet разместит в ирландском реестре еще два крупноразмерных самолета. GainJet также имеет заказ на G600, который планируется поставить в 2020 году.

В ближайшем будущем компания планирует создать постоянную базу в Африке для работы на рынке медицинской эвакуации. «У нас с 2013 года есть временная база в Руанде. В настоящее время она обслуживается G550, но нет постоянного присутствия в регионе», - говорит Шабан. По его словам, вероятно выбор падет на Руанду, поскольку она безопасна, стабильна и находится в центральной области. «Она будет дополнять наши другие медицинские базы в лондонском Станстеде и Кувейте», - добавил он.

[\(BizavNews\)](#)

Blade сделает вертолетное такси доступным для всех

Очередная услуга в сфере транспортных перевозок появилась в Нью-Йорке. Как сообщает [www.usa.one](#), американский оператор Blade предлагает жителям и гостям Манхэттена добраться до Международного аэропорта им. Джона Кеннеди (John F. Kennedy International Airport — JFK) на вертолетном такси.



Пассажиры могут избежать длительной поездки на автомобильном транспорте и всего за 5 минут добраться до главного воздушного хаба Нью-Йорка. Стоимость услуг вертолетного такси – \$195. Оформить заказ можно с помощью мобильного приложения Blade или непосредственно на взлетной площадке, расположенной у пересечения улиц 12th Ave. и West 30 St.

Исполнительный директор компании Роб Визенталь рассказал, что Blade поставила перед собой амбициозную задачу. Руководство фирмы намерено в течение 5 лет снизить стоимость услуг вертолетного такси до \$70 за рейс. Однако в Blade не уточняют, каким образом они хотят добиться столь радикального снижения цен.

В то же время эксперты уверены, что клиентов у компании будет достаточно. Blade уже предоставляет схожую услугу, выполняя рейсы в один из наиболее уважаемых пригородов Нью-Йорка — Хэмптонс. Насколько прибыльным будет новый маршрут, станет ясно в ближайшее время. Интересно также, что в будущем таким операторам, как Blade, придется конкурировать с Uber, гигантом в сфере транспортных перевозок. Сейчас основой этой компании являются автомобили, однако работы над созданием воздушного такси ведутся уже давно. В ближайшие годы руководство Uber намерено запустить в работу новый вид транспорта, и тогда конкурентам придется столкнуться с серьезным давлением.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Ле Бурже — 2019: Россия засветилась на чужом «празднике жизни»

В эти выходные завершил работу 53-й Парижский авиасалон в Ле Бурже (Франция). Авиасалон посетило более 320 тысяч человек. Шире всех были представлены на нем компании из США, Германии, Италии, Великобритании и Бельгии.

Нельзя не отметить, что Россия, также традиционно принявшая участие в Ле Бурже, выставила на обозрение только гражданскую авиатехнику, включая легкий многоцелевой вертолет "Ансат" (в медицинской и VIP-комплектации), а также самолет-амфибию Бе-200, который даже участвовал в летной программе.

Триумф Airbus, псевдопровал Boeing и истребитель 6-го поколения

Традиционные участники салона - европейский концерн Airbus и американский Boeing - выглядели неоднозначно на этом авиасалоне. Airbus на статической экспозиции представил самолет A220-300 и находящийся на испытаниях лайнер A330neo. Airbus показал одноместный полностью автономный летательный аппарат вертикального взлета и посадки Vahana.

Кроме того, состоялась презентация полноразмерного макета истребителя нового поколения, который сейчас разрабатывают Франция с Германией, а также недавно присоединившиеся к программе испанцы.



Самолет имеет условное обозначение NGF (Next Generation Fighter): некоторые источники позиционируют его в качестве истребителя шестого поколения. Ключевую роль в разработке играет компания Dassault Aviation. Также активно участвуют инженеры из Airbus Defence and Space.

Истребитель NGF стал частью амбициозной программы Future Combat Air System, которую многие специалисты рассматривают в качестве ключевого элемента европейской безопасности в будущем. Кроме истребителя, она подразумевает создание новых БПЛА, вооружений, а также систем управления войсками.

В первый день Airbus подписал более 100 контрактов на поставку новых самолетов и переоснащение тех, которые находятся в эксплуатации. При этом 100 лайнеров зафрахтовал американский перевозчик Air Lease Corporation.

А что же Boeing? На второй день работы авиасалона случилось неожиданное чудо. Авиастроительные корпорации Boeing и Airbus заключили контракты на 15 млрд долларов (суммарно). Airbus расширил ранее договоренный контракт еще на 6 млрд долларов, корпорация продаст 36 самолетов филиппинским авиалиниям Cebu Air, включая 10 новейших моделей A321. Кроме этого, продаст еще 30 A320-х в Саудовскую Аравию на 3,3 млрд.

Малайзийские авиалинии отказались от A320, но закупают новые и более вместительные A321. Что касается Boeing, корпорация продаст корейским авиалиниям 20 самолетов B-787 на 6,3 млрд.

Вот так! Не оправдались прогнозы разного рода скептиков, которые говорили о крахе американского гиганта после двух катастроф Boeing 737 MAX - последнего поколения среднемагистральных лайнеров корпорации. Катастрофы, произошедшие в октябре 2018 года в Индонезии и в марте 2019-го в Эфиопии, привели к гибели в общей сложности 346 человек. В результате многие страны приостановили эксплуатацию самолетов этого типа.

Однако на этих самолетах свет не сошелся клином. Основная цель концерна в этом году, как заявил глава Boeing Деннис Меленберг, "убедить потенциальных покупателей в том, что компания успешно работает над возвращением разрешения на полеты этого самолета". Кроме того, концерн выпускает и другие самолеты, которые надежны и хорошо покупаются, отметил Меленберг.

Итальянский беспилотник

Что же касается других участников салона, итальянская компания Leonardo впервые представила большой беспилотный летательный аппарат Falco Explorer класса MALE. Сообщается, что сертификационные испытания аппарата в Италии должны быть начаты в июне и завершены к концу 2019 года.

Согласно представленным Leonardo данным, БЛА Falco Explorer имеет максимальный взлетный вес 1300 кг, вес полезной нагрузки 350 кг, длину 9 м и размах крыла 18,4 м. Цельнокомпозитный аппарат оснащен поршневым двигателем Rotax с толкающим винтом, а также убирающимся шасси. Рабочий потолок БЛА - от 7 тысяч до 9 тысяч м, продолжительность полета - до 24 часов.



Система управления БЛА спутниковая. В представленной разведывательной конфигурации, именуемой Block 10, аппарат оснащен РЛС бокового обзора Gabbiano T-80UL с синтезированной апертурой, электронно-оптической системой LEOS и комплексом радиотехнической разведки SAGE. БЛА Falco Explorer пока что не имеет заказчиков, хотя ВВС Италии будут участвовать в процессе сертификации аппарата.

Возвращение России

Несмотря ни на какие санкции, Россия вернулась на салон с относительным триумфом. Во-первых, поднялся в небо над Ле Бурже российский самолет-амфибия Бе-200. В летной программе прошлого парижского авиасалона российские самолеты не участвовали.

Дело в том, что еще в марте 2018-го министр промышленности и торговли Денис Мантуров заявил, что салон в Ле Бурже, как и аналогичный в британском Фарнборо, для России уже не слишком актуальны.

"Если честно, Ле Бурже и Фарнборо себя изжили, потому что техника, которая у нас сегодня производится, поставляется несколько на другие рынки", - подчеркнул Мантуров. И действительно, в закупках военной авиации российского производства Азия давно превзошла Европу.

Однако министр тогда слукавил. Ведь всему миру известно то, что авиасалоны в Фарнборо и Ле Бурже все же в большей степени "заточены" на европейский рынок, который интересен всем без исключения производителям авиатехники, включая российских. Проблема же последних состоит не в том, что у них до Запада не доходят руки из-за обилия заказов на Востоке (на что намекал Мантуров), а в том, что выход на Европу российским производителям был заказан еще задолго до 2014 года.

На "Ле Бурже" и "Фарнборо" представители нашей авиационной отрасли ездили вовсе не для того, чтобы что-то продать, а чтобы "показать себя". Все наши потенциальные покупатели как находились, так и находятся сейчас в Индии, Китае, на Ближнем и Среднем Востоке, в Латинской Америке, Африке и Южной Америке.

Впрочем, на этот раз холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) впервые представил в Европе легкий многоцелевой вертолет "Ансат" в медицинской и VIP-комплектации.

В статической экспозиции Россия представила тренажер для подготовки пилотов лайнера МС-21-300 (саму новинку отечественного авиапрома планируется показать на авиасалоне МАКС-2019 в Подмоскowie в конце лета этого года) и модель двигателя ПД-14, которым планируется оснащать эти самолеты. Также на стенде ОАК были показаны модели пассажирских самолетов SSJ100 и МС-21 и самолетов-амфибий Бе-103 и Бе-200. Военная техника была по-прежнему представлена целым рядом моделей: самолета пятого поколения Су-57, истребителей Су-30СМ, Су-35 и МиГ-35, истребителя-бомбардировщика Су-32 (экспортная версия Су-34), учебно-боевого Як-130 и тренировочного Як-152, а также палубного истребителя МиГ-29К.



На фоне России бледно выглядит Украина. В силу финансовых и других проблем она представлена только несколькими макетами и шале, в котором размещены небольшие экспозиции "Антонов" и "Мотор Сич".

Негативным образом на положении отрасли отразилось решение украинских властей прервать многолетнее сотрудничество с Россией после референдума в Крыму. В сентябре 2015 года госпредприятие "Антонов" по распоряжению правительства Украины вышло из состава совместного российско-украинского предприятия "ОАК-Антонов", что привело к приостановке перспективных совместных проектов.

Космические прожекторы России

Роскосмос представил на международном аэрокосмическом салоне "Ле Бурже - 2019" концепцию Лунной исследовательской программы.

Специалисты головного научного института Роскосмоса ЦНИИмаш заявили, что первая высадка на Луну намечена на 2030 год. Космонавты будут проводить эксперименты и научные исследования на поверхности естественного спутника Земли. Регулярные миссии на Луну запланированы с 2032 по 2035 годы.

К 2035 году на объекте планируется разместить постоянную базу. Для этого на Луну доставят строительные машины, а также крупнотоннажные грузы. Запланировано "расширение лунных исследований и экспериментальных программ и начало полномасштабной лунной базовой операции".

Роскосмос развернул на своем стенде объединенную экспозицию ведущих российских предприятий ракетно-космической отрасли, включая НПО имени Лавочкина и самарский РКЦ "Прогресс", Центр имени Хруничева и корпорацию "ВНИИЭМ", ЦНИИмаш (головной научно-исследовательский институт госкорпорации), Научно-производственный центр автоматики и приборостроения, а также Центр эксплуатации объектов наземной космической инфраструктуры.

Представители госкорпорации и компании "Главкосмос" представят интересы России в деловой программе, говорилось в сообщении пресс-службы Роскосмоса.

Россия впервые показала на международной выставке макет перспективной ракеты-носителя "Союз-5" от РКЦ "Прогресс". Также были продемонстрированы модель "Ангара", которую производит Центр имени Хруничева, и макеты целого ряда космических аппаратов, в числе которых "Луна-Глоб", "Арктика" и "Метеор-М".

[\(Ридус\)](#)

ОАК примет участие в форуме «Армия-2019»

Объединенная авиастроительная корпорация примет активное участие в работе Международного военно-технического форума «АРМИЯ-2019».



Форум «АРМИЯ» - главная площадка для демонстрации военной техники, производимой предприятиями Корпорации. Совместно с главным заказчиком - Минобороны, ОАК показывает возможности боевых самолетов, свои новейшие разработки, демонстрирует технику зарубежным посетителям Форума. В ходе деловой программы специалисты Корпорации обсудят перспективы развития авиационной техники, концептуальные тренды, вопросы эксплуатации техники, в том числе, опыт ее боевого применения. Участие ОАК в форуме способствует более активному продвижению российской авиационной техники на внутреннем и внешнем рынках благодаря уникальной возможности не только увидеть самолеты на демонстрационных площадках, но и вживую пообщаться с ее создателями и эксплуатантами.

В отдельно стоящем Демоцентре на территории КВЦ «Патриот» ПАО «ОАК» показывает модели самолетов боевой, транспортной и специальной авиации. Там же представлен мультимедийный комплекс, с помощью которого можно ознакомиться с техническими характеристиками и параметрами продукции.

На масштабной статической экспозиции авиатехники на аэродроме «Кубинка» продемонстрирован весь модельный ряд самолетов, серийно производимых и модернизируемых предприятиями ОАК, включая Су-35, Су-34, Су-30СМ, Су-24М, Су-25, МиГ-29, Як-130, А-50У, Ил-76, Ту-22МЗ, Ту-160, Ту-95 и другие самолеты. Впервые на форуме «АРМИЯ» будет представлен уникальный самолет-амфибия Бе-200.

В ходе Форума на авиационном кластере на аэродроме «Кубинка» запланирована программа демонстрационных полетов, которую представят летчики ВКС и летчики-испытатели предприятий Корпорации. В частности, в летной программе форума примут участие сверхманевренные многофункциональные истребители Су-30СМ, учебно-боевой самолет Як-130 и самолет первоначального обучения Як-152.

Выдающиеся возможности истребителей Су-30СМ продемонстрируют летчики авиационной группы высшего пилотажа ВКС РФ «Русские Витязи». Демонстрационные полеты на Су-30СМ неизменно становятся яркими событиями российских и зарубежных авиашоу.

[\(ОАК\)](#)

ОДК представляет на выставке «Армия-2019» достижения в области военного двигателестроения

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) в ходе открывшегося 25 июня Международного военно-технического форума (МВТФ) «Армия-2019» продемонстрировала газотурбинные двигатели различного назначения. Холдинг проведет переговоры с российскими и зарубежными партнерами.

МВТФ «Армия-2019» проходит с 25 по 30 июня в Московской области.

Двигатели разработки и производства ОДК представлены на стенде холдинга в Демонстрационном центре Ростеха. Экспозиция отражает различные направления работы корпорации — от двигателей



для боевой авиации до морских силовых установок. Гости форума смогут увидеть самолетные двигатели АЛ-41Ф-1С и АИ-222-25, вертолетный двигатель ВК-2500ПС, морской двигатель Е70/8РД.

«Выполнение государственного оборонного заказа и создание новых силовых установок для Вооруженных сил России являются первоочередными задачами Объединенной двигателестроительной корпорации, — говорит генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов. — Для нас форум «Армия» — это не только возможность продемонстрировать наши разработки, но и площадка для обсуждения путей сотрудничества с партнерами».

АЛ-41Ф-1С — турбореактивный двухконтурный двигатель поколения 4++ с форсажной камерой и управляемым вектором тяги, модернизация двигателя АЛ-31Ф. Устанавливается на истребители Су-35.

Турбореактивный двухконтурный двухвальный двигатель АИ-222-25 предназначен для учебно-боевого самолета Як-130.

В рамках экспозиции ОДК представлен двигатель ВК-2500ПС-03 (базовое применение — вертолет Ми-171А2). Это — новейшая модификация двигателя ВК-2500, в которой используется современная российская цифровая электронная система управления и контроля.

Гражданский морской ГТД Е70/8РД может быть использован (в составе газотурбогенератора) для энергообеспечения судов, морских платформ, береговой инфраструктуры шельфовых месторождений и приморских промышленных объектов.

[\(ОДК\)](#)

Чемезов заявляет, что специалисты из РФ обслуживают поставленную Венесуэле военную технику в соответствии с контрактными обязательствами

Российские специалисты продолжают обслуживать военную технику, которая была поставлена Венесуэле, заявил "Интерфаксу" глава "Ростеха" Сергей Чемезов.

"Технику, которая была поставлена, естественно, мы обслуживаем. Все - в соответствии с ранее заключенными контрактами", - заявил Чемезов "Интерфаксу" во вторник на форуме "Армия-2019", отвечая на вопрос о российских специалистах в Венесуэле.

Ранее замглавы МИД РФ Сергей Рябков заявил "Интерфаксу", что российский военный самолет прилетел в Венесуэлу для обслуживания контрактов в сфере ВТС.

Венесуэла является крупнейшим эксплуатантом российского вооружения и военной техники в латиноамериканском регионе. Россия предоставляла Венесуэле госкредит на приобретение военной техники. Как сообщалось, сумма контрактов в сфере ВТС между Россией и Венесуэлой оценивалась в \$11 млрд.



Венесуэла, в частности, приобрела российские мобильные системы ПВО средней дальности ЗРК "Бук-М2" и большой дальности - "Антей-2500" (АО "Концерн ВКО "Алмаз-Антей"). Сообщалось, что в Венесуэлу поставлено 100 тыс. автоматов "Калашникова" новой модификации АК-103. Каракас, как сообщалось, приобрел истребители Су-30МК2, вертолеты Ми-35М, танки Т-72, БМП-3 и БТР-80.

В марте СМИ сообщали о прибытии в Венесуэлу двух самолетов с 99 российских военнослужащих. По данным СМИ, группу возглавлял начальник главного штаба Сухопутных войск РФ генерал-полковник Василий Тонкошуров.

МИД РФ заявлял в конце марта, что в Венесуэле находятся военные специалисты из России, которые занимаются выполнением соглашений в сфере военно-технического сотрудничества.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

«Рособоронэкспорт» объявил об отказе от SWIFT и доллара

Глава «Рособоронэкспорта» Александр Михеев сообщил об отказе России от доллара и SWIFT (Международная межбанковская система передачи информации и совершения платежей) при реализации контрактов на поставки вооружения.

«По итогам этого года у нас произошла реструктуризация систем платежей. Мы перешли на национальные валюты, ушли от SWIFT и от доллара. В связи с этим темп исполнения несколько замедлили и ожидаем, что цифра будет в размере статистики последних пяти лет – около 13 миллиардов долларов», – сказал Михеев на форуме «Армия-2019», передает РИА «Новости».

«У нас портфель по подписанным контрактам, по которым поступают авансовые платежи, составляет около 52 миллиардов долларов США с 68 странами», – сообщил Михеев. Он также уточнил, что «Рособоронэкспорт» с начала 2019 года поставил вооружения и военной техники на 6 млрд долларов.

«Сегодня спрос на «Панцири» [зенитные ракетно-пушечные комплексы] достаточно высокий, себя зарекомендовали вертолеты Ка-52 и Ми-28. У нас есть на сегодня заказы, мы в активной фазе переговоров, в этом году однозначно подпишем новые контракты на поставки вертолетной техники», – добавил гендиректор компании.

Уточним, что в 2018 году был достигнут рекордный объем поставок оружия, его стоимость достигла 13,7 млрд долларов. Ранее сообщалось, что на форуме «Армия-2019», которой проходит в подмосковном парке «Патриот» по 30 июня, Россия планирует подписать контракты на сумму более 300 млн долларов.

[\(Взгляд\)](#)

Глава "ИрАэро" Юрий Лапин: "Динамика авиационного рынка такая, что нельзя останавливать выбор только на SSJ-100"

Генеральный директор "ИрАэро" Юрий Лапин в интервью "Интерфаксу" рассказал о плюсах и минусах эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), перспективах базирования перевозчика в



подмосковном аэропорту "Жуковский", взаимоотношениях с кредиторами и о том, зачем авиакомпания, специализировавшаяся на региональных перевозках, понадобились дальнемагистральные самолеты Boeing-777.

- В 2016 году "ИрАэро" взяла в лизинг первые четыре Sukhoi Superjet 100, а позже - еще пять. Как эксплуатант с трехлетним стажем, что вы можете сказать об этом самолете?

- SSJ-100 - один из лучших современных пассажирских самолетов. В нашей авиапарке работают модифицированные версии LR с дальностью полета до 4,5 тыс. км. Некоторые из них поступили к нам новыми, с завода в Комсомольске-на-Амуре. Мы умеем летать на этом самолете, и он нравится нашим пассажирам.

Основная проблема SSJ-100 - это его двигатели (SaM146 производства российско-французского PowerJet - ИФ). По правде сказать, ни один из двигателей, с которым мы работали, не выработал своего ресурса полностью. Некоторые мы досрочно снимали с самолетов из-за выявленных конструктивных недоработок. Иногда эти двигатели были на гарантии или же не на гарантии, но с невыработанным ресурсом. В этих случаях для эксплуатанта, по условиям лизинга, предусмотрена льготная ставка, по которой он может взять новый двигатель на время ремонта своего.

Буквально полтора месяца назад ситуация была, скажем так, на "нулевом уровне" - мы вообще не могли от производителей получить новые двигатели. Но, к счастью для нас и других перевозчиков, Минпромторг и Минтранс России предприняли немалые усилия, чтобы ситуацию изменить: это касается как предоставления новых силовых установок, так и устранения конструктивных недостатков, которые приводят к их замене. Сейчас динамика с этим позитивная, и я думаю, что совсем скоро наш вопрос с двигателями будет полностью решен.

На одном из последних регламентных мероприятий наши специалисты выяснили, что один из двигателей SSJ-100 уже не подлежит дальнейшей эксплуатации. И мы от "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК, российский участник PowerJet - ИФ) получили новый в течение трех дней.

В конце мая состоялась стратегическая сессия по эксплуатации SSJ-100. По информации ОДК, сейчас двигатели выходят с завода без недостатков - это уже подтверждается опытом эксплуатации. То есть общий язык с производителем найден, проблемные агрегаты выявлены, в конструкцию двигателей внесли изменения.

- Еще будете брать "суперджеты"?

- Знаете, хотим разобраться с тем, что у нас есть. Сейчас нам не хватает двигателей на два самолета. Рассчитываем на один из них получить в ближайшее время. Второй борт у нас использовался как источник запчастей: по нему предстоит большая работа по восстановлению летной годности, будет комплексная проверка.

Что касается планов по лизингу, то все зависит от того, пойдут ли нам навстречу производитель и лизингодатель. Любой самолет в течение своего выпуска проходит модернизацию, и эксплуатанту



важно, насколько быстро излечиваются его "детские болезни". Сейчас мы видим, что в конструкторском бюро ГСС (АО "Гражданские самолеты Сухого", производитель SSJ - ИФ) работа идет, мы постоянно взаимодействуем с производителем и видим, самолет требует все меньше затрат на эксплуатацию и обслуживание.

В то время, когда мы брали в лизинг SSJ-100, опытом его долгосрочной эксплуатации мог поделиться только "Аэрофлот". То есть, по сути, мы не могли объективно оценить эксплуатационные возможности машины. Между тем, надежность самолета и тот факт, что он будет летать, а не стоять на земле, де-факто закладывается в договор лизинга лайнера. По расчетам ГСС, налет SSJ-100 должен составлять 202 часа в месяц, и этот показатель закладывается в "экономику самолета". Между тем, за три года эксплуатации мы даже близко к этой цифре не подошли.

Можно, конечно, предположить, что мы его сами недостаточно эксплуатируем. Но мы исходим из нашего опыта и понимания: в голове держим информацию о конструктивных особенностях лайнера и иногда просто не ставим его на рейс, так как в случае задержки по техническим причинам и нам, и пассажирам это выйдет дороже.

Но в целом, в отдельные периоды работы мы доказали, что SSJ-100 может летать не хуже своих аналогов - Airbus и Boeing. И работы для него в России очень много - выпускать SSJ-100 просто необходимо.

- С 2018 года у вас идут судебные тяжбы с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК), требующей погасить долги за аренду SSJ-100. На что вы рассчитываете по итогам разбирательств в Арбитражном суде Москвы?

- Почти по всем искам мы с ГТЛК договорились подписать мировые соглашения. Пока не урегулирован спор лишь по одному из них - на 282,55 млн рублей. Кроме этого, с нашими партнерами также рассматриваем вопрос по снижению технических резервов по SSJ-100 (предусмотрены в рамках договора лизинга - ИФ).

- Хватает ли вам той поддержки, которую государство оказывает сейчас эксплуатантам Sukhoi Superjet?

- Постановление правительства России N1212 регулирует предоставление субсидий по договорам лизинга авиационной техники, в том числе для SSJ-100. В его рамках в первые периоды эксплуатации авиакомпания может получать ежегодно около 139 млн рублей в виде компенсации. Но, честно говоря, мы за три года ничего не получили. А эта сумма могла бы в значительном объеме покрыть нашу лизинговую задолженность перед ГТЛК.

- Рынок со скепсисом встретил ваше решение в 2018 году взять в лизинг сразу три широкофюзеляжных Boeing-777: для вас это новый тип воздушного судна, на рынке был дефицит командиров для него, есть сложности в обслуживании таких лайнеров. Оправдались ли ожидания или скептики были правы?



- Если бы не прошлогодний инцидент с "Жемчужной рекой", то мог бы уверенно сказать, что такой шаг полностью оправдался (компания использовала Boeing-777 для чартерной программы из городов РФ на китайский курорт Хайнань, но конце 2018 года туроператор "Жемчужная река" задолжал перевозчику более \$2,3 млн, и полеты были остановлены - ИФ). В результате наши самолеты простояли на земле, в "Домодедово", два-три месяца. И только в апреле мы нашли для них работу. Сначала выполняли роль "пожарной команды" для других авиакомпаний, которые не могли совершить рейсы сами. Сейчас летаем чартерами из Москвы в Анталию, Тунис, Барселону. Уже заработала наша китайская программа - будем летать из Москвы в Гуанчжоу, Нанкин, Тайюань, Цзинань, Хэфэй, Ханчжоу, Фучжоу.

Проблему недостатка КВС (командиров воздушного судна - ИФ) мы преодолели: у нас очень опытные командиры, да и вторые пилоты тоже. На наших "Боингах" много иркутян, работавших раньше на других типах самолетов.

- Как дальше планируете использовать Boeing-777?

- Вообще говоря, лизинг такого типа самолетов связан с видением нашего будущего, и сейчас мы формируем соответствующую стратегию по каждому типу наших воздушных судов. В нашем приоритете, конечно, Иркутская область, Сибирь и Дальний Восток. Но, летая здесь, мы поняли, что спрос на авиаперевозки удовлетворен достаточно сильно и пока больше не растет. А самолеты SSJ-100 загружать нужно. И мы начали осваивать западные регионы страны. Вот, к примеру, лежит пачка писем из Пензы, Саратова, других городов, где нас благодарят за открытие рейсов - и это, несмотря на то, что там, на западе, транспортная доступность выше, а расстояния между регионами меньше.

Мы поняли, что SSJ-100 может использоваться как дополнение к развозу пассажиров с больших, широкофюзеляжных самолетов. То есть Boeing-777 выполняет длинный внутренний рейс на 6-8 часов до Москвы, оттуда есть стыковочный рейс на SSJ-100, который уже развозит в Пензу, Ростов-на-Дону, Саратов, Сочи и так далее.

То же самое касается международных рейсов. Иркутск - третий по популярности город (после Москвы и Санкт-Петербурга) у китайских туристов. На Иркутск и озеро Байкал они тратят два-три дня, затем им нужно в Москву, куда они могут полететь на Boeing-777. Обратный он также их вернет в Иркутск, а там уже SSJ-100 увезет обратно в Китай.

- В дальнейшем будете наращивать парк Boeing-777?

- Рассматриваем такую возможность - взять и четвертый, и пятый самолет такого типа. С одной стороны, в эксплуатации лайнера много специфики, и мы стараемся быть прагматичными. С другой стороны, этот сегмент рынка в России не закрывается даже таким крупным перевозчиком, как "Аэрофлот".

- У вас запланирована большая программа полетов для Boeing-777 из подмосковного аэропорта "Жуковский". Что вас связывает с "Рампорт Аэро", управляющей компанией этого аэропорта? Планируете ли там базироваться?



- Вопрос базирования рассматриваем, аэропорт очень перспективный. С "Рампортом" у нас нормальные партнерские отношения.

Проблема "Жуковского" в том, что он не является аэропортом московского авиаузла, а относится к Московской области. Это создает юридические сложности по выполнению рейсов, в том числе в Китай. То есть, к примеру, мы можем затребовать допуск на маршрут Москва - Шанхай, он предусмотрен межправительственным соглашением. А маршрута "Жуковский" - Шанхай нет. В целом к осени постараемся использовать "Жуковский" для транзита туристов в Европу.

- Какой пассажиропоток был у "ИрАэро" в 2018 году, какой план на 2019 год?

- В прошлом году мы перевезли 670 тыс. человек, план на этот год - 1 млн. Достичь такого показателя мы рассчитываем за счет китайской программы, кроме этого, мы получили разрешения на полеты в Берлин, Дюссельдорф, Гомель, Малагу. Мы продолжим чартерную программу в Анталию, Бургас, Вену, Гавану, Рим, а также во Вьетнам: в Камрань и на Фукуок.

- Сообщалось, что "ИрАэро", банк "Солидарность", Корпорация развития Иркутской области (КРИО) и "Рампорт Аэро" подписали меморандум, согласно которому КРИО может купить контрольный пакет "ИрАэро", находящийся сейчас в залоге у "Солидарности". Когда будет сделка?

- Я думаю, что вхождение КРИО в капитал вполне возможно и на определенном этапе даже необходимо. Такая идея возникла в связи с тем, что мы планируем брать в лизинг десять самолетов МС-21. Под такой проект нужны государственные гарантии, которые Иркутская область может предоставить. Но пока нет конкретных сроков по МС-21, то и вхождение КРИО в капитал "ИрАэро" поставлено на паузу.

- Сообщалось, что КРИО войдет в капитал "ИрАэро", чтобы помочь решить финансовые проблемы компании.

- С кредиторами мы уже договорились без чьей-либо помощи. Мы не первый раз трудности переживаем, как и вся отрасль в целом. У нас вообще не было периода, когда бы мы остановились и спокойно использовали то, чего достигли. Да, хотелось бы сначала SSJ-100 освоить, а потом только к Boeing-777 перейти. Но динамика авиационного рынка такая, что останавливаться нельзя.

- Как вы сейчас оцениваете финансовую нагрузку авиакомпании?

- Объем долгосрочной долговой нагрузки составляет менее миллиарда рублей, из них половина - это лизинг. Все долги мы в плановом порядке своевременно обслуживаем. Планируем, что оборот "ИрАэро" в 2019 году составит не менее 15 млрд рублей, и этот показатель, как вы понимаете, не сопоставим с объемом долгов.



- У вас твердый контракт с "Иркутом" на десять самолетов МС-21. Ранее иркутский губернатор говорил, что именно вы получите первый серийный лайнер. Не видите ли вы рисков брать на себя роль стартового эксплуатанта МС-21?

- Мы сейчас стараемся донести до властей идею о том, что с МС-21 нельзя наступать на те же грабли, что и с SSJ-100. Мы акцентируем внимание на том, что если новый самолет выйдет на рынок с такими же нерешенными вопросами, то его эксплуатация будет сложной.

Как человек, всю жизнь работающий в гражданской авиации, я понимаю, что ничего революционного в авиастроении за последние 30 лет не произошло. Есть, скажем, самолеты с высокой топливной эффективностью, значит, скорость у них поменьше, и наоборот. Любая машина - это компромисс между ее летно-техническими характеристиками и стоимостью. И мы надеемся, что МС-21 будет достойным конкурентом Boeing и Airbus. России нужен свой современный и надежный лайнер, и уже сейчас мы готовимся принять его в работу: идет обучение инженеров и техников для последующего обслуживания. Рассчитываем, что первый рейс, который выполнит МС-21, будет Иркутск - Москва авиакомпания "ИрАэро".

[\(Интерфакс-Россия\)](#)

Прочее

Денис Мантуров встретился с Министром иностранных дел ОАЭ Абдаллой Аль Нахайяном

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров встретился с Министром иностранных дел и международного сотрудничества Объединенных Арабских Эмиратов Абдаллой Аль Нахайяном.

Одной из главных тем встречи стало взаимодействие в области гражданской авиации. "Мы видим три основные направления сотрудничества в авиационной сфере: авиасообщение, сертификация воздушных судов, а также совместная разработка и производство авиационной техники", - отметил глава Минпромторга России.

Особое внимание уделяется кооперации в рамках проекта "АУРУС" в соответствии с подписанным в феврале 2019 года с эмиратским холдингом TAWAZUN соглашением акционеров. "Заинтересованы в скорейшем переходе к практическому сотрудничеству по проекту "АУРУС". В ближайшее время эмиратский фонд планирует перейти к участию в проекте и осуществлению инвестиций", - подчеркнул Денис Мантуров.

В ходе встречи была затронута тема подготовки Глобального саммита производства и индустриализации (GMIS-2019), который пройдет 9-11 июля 2019 г. в Екатеринбурге. Глава Минпромторга России поблагодарил эмиратскую сторону за содействие в организации этого крупного мероприятия и выразил надежду на то, что полученный нашей страной опыт будет использован в будущем. "Рассчитываем, что Минпромторг России станет стратегическим партнером в рамках подготовки очередного Саммита GMIS в Ганновере в 2020 году", - заявил Денис Мантуров.

[\(Минпромторг России\)](#)