



Анонсы главных новостей:

- АльфаСтрахование: Тарифы в авиастраховании должны повышаться
- Американский новейший вертолёт NH-60W для ССО пошёл в серию
- В поселке Забайкалья открыли вертолетную площадку для санавиации
- В ЦНТУ «Динамика» завершены госиспытания комплексного тренажера экипажа вертолета Ми-28Н на динамической платформе
- Вертолеты России предложат увольняемым работникам «Прогресса» другие вакансии в холдинге
- Директор Улан-Удэнского авиазавода: «Ситуация в республике отражается на экономике»
- Итальянский опыт вертолетных спасательных операций представят на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»
- Компания «ПАНХ» расскажет о своих уникальных проектах на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»
- Компания «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполняет дежурства по санитарным заданиям в Омской области
- Крокодилы над Казанью: Колесов открывает второй фронт против «Вертолетов России»
- Нигер подпишет контракт на закупку российских вертолетов
- Новый Airbus H145 приземлился на самой высокой вершине Анд
- Россия передала Хорватии партию отремонтированных Ми-171Ш
- Ростех обновит стратегию развития до 2025 года
- Санитарная авиация Дагестана уже в начале октября пополнится двумя новыми вертолетами
- Стали известны условия перехода «Мотор Сич» в собственность Китая
- Сухопутные войска КСИР получили четыре военных вертолета, изготовленных в Иране
- США разрешили Украине ремонтировать советские вертолёты типа «Ми»
- ЮТэйр-Инжиниринг внедрит AMOS для техподдержки вертолетов
- Leonardo Helicopters поставил 1000-й AW139

Новости вертолетных программ

Сухопутные войска КСИР получили четыре военных вертолета, изготовленных в Иране

В понедельник сухопутные войска Корпуса стражей Исламской революции получили четыре военных вертолета, изготовленных в Иране.

Вертолеты "Shahed-278" и "Shahed-285" были изготовлены Организацией авиационной промышленности Министерства обороны Ирана, сообщает Tasnim News.

По словам заместителя министра обороны Ирана бригадного генерала Касема Такизаде, вертолеты были спроектированы и изготовлены в сотрудничестве с местными наукоемкими компаниями, университетами, исследовательскими центрами и научно-техническими центрами КСИР.

"Shahed-278" - это 5-местный вертолет, подходящий для различных целей, таких как патрульные и разведывательные миссии, перевозка людей, сопровождение наземных сил, видеозапись, учебные курсы, авиационная медицинская служба или даже полеты в качестве воздушного такси.



Он отметил, что "Shahed-278" с военной и гражданской полезностью является первым иранским вертолетом, получившим сертификат соответствия всем международным стандартам.

Другая модель, "Shahed-285", представляет собой одноместный вертолет, используемый для одиночных полетов и ближнего боя, рассказал генерал.

По словам Такизаде, механические, гидравлические и авионические системы вертолетов и их фюзеляжи были разработаны с использованием местных технологий, а затраты на техническое обслуживание и ремонт значительно сократились.

Далее он рассказал, что Иран в настоящее время входит в число стран, обладающих техническим ноу-хау для проектирования и изготовления вертолетов.

Иранские военные эксперты и технические специалисты в последние годы добились больших успехов в производстве широкого спектра отечественной техники, что делает Вооруженные силы самодостаточными в сфере вооружений.

Iran.Ru



Сертификат типа российского вертолетного двигателя ВК-2500ПС-03 валидирован в Индии

Главное Управление Гражданской Авиации Индии по результатам успешной валидации выдало санкт-петербургскому АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) одобрение Сертификата типа модели вертолетного турбовального двигателя ВК-2500ПС-03.

ВК-2500ПС-03 — новейшая модификация двигателя ВК-2500 с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Основное конструктивное отличие ВК-2500ПС-03 — это наличие цифровой системы управления типа FADEC. Межремонтный и назначенный ресурс в два раза выше, чем у его предшественников. Двигатель ВК-2500ПС-03 дает вертолетам принципиально новые возможности при их эксплуатации в высокогорных районах и районах с жарким климатом. Базовое применение двигателя — гражданский вертолет Ми-171А2.

«Реализованные в двигателе ВК-2500ПС-03 конструкторские решения, увеличение режимов ЧР, применение современной системы автоматического управления и контроля позволяют двигателю и вертолету не только иметь больше преимуществ по сравнению с предыдущим поколением техники, но и в значительной степени повышают надежность и безопасность эксплуатации. В наших планах валидация сертификата типа двигателя ВК-2500ПС-03 в КНР, Южной Корее, Бразилии, Колумбии, Мексике, Перу, а также расширение сети сервисных центров», — отмечает директор программы ВК-2500, ТВЗ-117 — главный конструктор АО «ОДК-Климов» Евгений Проданов.

Сертификационные испытания двигателя ВК-2500ПС-03 в РФ были успешно завершены в 2016 г.

[\(ОДК\)](#)

Американский новейший вертолёт HH-60W для ССО пошёл в серию

Перспективный вертолет HH-60W, разработанный компанией Lockheed Martin для проведения боевых спасательных операций силами ССО на территории, контролируемой противником, пошел в серию. Решение о серийном производстве было принято после того, как четыре образца HH-60W провели в воздухе в общей сложности 150 часов.

Новый американский вертолет HH-60W для проведения спасательных операций разработан на замену устаревшим вертолетам HH-60G Pave Hawk, принятым на вооружение еще в начале 1980-х годов. Предназначение таких вертолетов - спасательные операции на территории, контролируемой противником, а также поисково-спасательные работы, медицинские перевозки и борьба с наркотрафиком.

Новый вертолет разрабатывался с 2012 года, он получил увеличенные топливные баки, обновленное бортовое оборудование и защищенные системы связи. Машина, разработанная на базе многоцелевого UH-60M с электро-дистанционной системой управления, получила также расширенную номенклатуру вооружения.

В планах ВВС США приобретение 113 новых вертолетов, которые по мере поступления будут заменять HH-60G. До конца этого года компания Lockheed Martin намерена поставить первые 10 новых вертолетов. Серийное производство ведется на предприятии компании Sikorsky (с 2015 года — подразделение Lockheed Martin) в Стрэтфорде штата Коннектикут.



О начале летных испытаний новых перспективных вертолетов сообщалось в мае этого года.

Стоявший ранее на вооружении американских ССО многоцелевой вертолет HH-60G Pave Hawk был создан американской фирмой "Sikorsky Aircraft" на базе многоцелевого вертолета UH-60 "Black Hawk". Вертолет в ССО в шутку называют "командой спасения 911". Он способен развивать скорость до 224 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 600 километров. Машины вооружены двумя пулеметами калибра 7,62 миллиметра и двумя пулеметами калибра 12,7 миллиметра. Вертолеты оснащены системами радиоэлектронного подавления, тепловизорами, защищенными системами связи.

[\(Военное обозрение\)](#)



Новости вертолетной индустрии в России

Итальянский опыт вертолетных спасательных операций представят на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»

Санитарная авиация находится на стыке индустрии здравоохранения и аэрокосмической отрасли, объединяя лучшие достижения из этих сфер ради спасения жизней и здоровья людей. Массовое и активное развитие современной санитарной авиации в России началось лишь в 2015 году. В рамках первого Всероссийского форума «САНАВИАЦИЯ-2019», который пройдет 4 октября 2019 года в Нижнем Новгороде, будет представлен разносторонний итальянский опыт выполнения авиамедицинских миссий на вертолетах, который непременно будет полезен российским специалистам.

Первый доклад на тему «Особенности выполнения спасательных операций на вертолетах Leonardo» представит Доменико Буббико, специалист направления санитарной авиации компании Leonardo Helicopters (бывш. AgustaWestland), которая базируется в Италии и является одним из ведущих производителей вертолетов в мире, выпуская широкую линейку моделей, используемых, в том числе, и в России.

Доменико Буббико в деталях знает организацию системы экстренной медицинской помощи в Европе и обладает обширными знаниями в области особенностей и характеристик вертолетов семейства AW.

Докладчик представит основную информацию о компании Leonardo, расскажет про европейскую модель вертолетной санитарной авиации, об основных применяющихся в европейских странах моделях вертолетов и о подходах к их использованию. Он также познакомит участников форума с анализом глобального рынка медико-эвакуационных вертолетов.

Важной темой в выступлении Доменико Буббико станет эволюция санитарной авиации: он расскажет про направление развития вертолетной санитарной авиации в обществе и в философии разработчиков вертолетной техники.

Стефано Бенасси, пилот вертолета Leonardo AW139 итальянской компании Elitaliana, выполняющий поисково-спасательные полеты и медицинскую эвакуацию, познакомит участников форума с докладом на тему «AW139 – лучший вертолет для спасения жизней». AW139 имеет специально разработанную конфигурацию для выполнения медицинской эвакуации и поисково-спасательных служб и может вместить широкий спектр специального оборудования.

Самый большой салон вертолета в своем классе, не имеющий лишних препятствий, дает возможность разместить до 5 медицинских работников и до 4 носилок вдоль или поперек, а также полный комплект самого современного оборудования для жизнеобеспечения, с полным доступом к пациенту. Большие сдвижные двери с каждой стороны сконструированы для удобной загрузки носилок как на земле, так и в полете.



Вертолет AW139 хорошо известен в России и серийно выпускается по лицензии на заводе HeliVert, совместном предприятии Leonardo Helicopters и холдинга «Вертолеты России» в Подмосковье.

Сегодня вертолеты считаются оптимальным средством для экстренной медицинской эвакуации и авиационной транспортировки пациентов. Действующий врач авиационно-спасательной медицины, член итальянского общества анестезии, аналгезии, реанимации и интенсивной терапии, Симоне Бадзурро, выступит с докладом «Медицинская эвакуация и поисково-спасательные работы – передовой итальянский опыт».

В Италии вертолетной санитарной авиации уделяется особое внимание. Благодаря высокому оснащению вертолетов, экстренная медицинская помощь доступна всюду – от моря и вплоть до горных районов. Минимизация времени начала оказания медицинской помощи и большая зона охвата — это основные преимущества применения вертолетов для нужд санитарной авиации в экстренных ведомствах.

Современные вертолеты становятся быстрее, безопаснее, и могут летать даже в суровых погодных условиях, в том числе при плохой видимости и в ночное время. Усовершенствованные технологии позволяют эффективно и квалифицированно оказывать помощь пациенту и контролировать его состояние на борту.

Форум призван стать основной российской коммуникационной площадкой по теме санитарной авиации и уже привлек широкий круг участников и докладчиков. Участие в мероприятии бесплатно



при условии обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/ ФОРУМ «САНАВИАЦИЯ», где также можно ознакомиться с программой мероприятия и участниками выставочной экспозиции.

Форум «САНАВИАЦИЯ-2019» проходит при поддержке Правительства Нижегородской области и организован Ассоциацией Вертолетной Индустрии совместно с ВЦМК «Защита». Генеральный спонсор – холдинг «Вертолеты России», устроитель – компания «Русские Выставочные Системы», партнер мероприятия – Exclases Group.

[\(АВИ\)](#)

«Ингосстрах» выплатил более 13 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R44 II

СПАО "Ингосстрах" произвело выплату страхового возмещения в размере более 13 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R44 II в Московской области.

Страховой случай произошел в конце июля 2019 года, когда во время выполнения частного полета произошло столкновение лопастей вертолета Robinson R44 II со столбом уличного освещения и грубое приземление на планируемую точку посадки.

Данное происшествие было признано СПАО "Ингосстрах" страховым случаем в рамках договора страхования каско воздушных судов, и в кратчайшие сроки произведена выплата страхового возмещения в размере полной страховой суммы 13 261 864 рубля в соответствии с условиями договора страхования.

[\(Ингосстрах\)](#)

Санитарная авиация Дагестана уже в начале октября пополнится двумя новыми вертолетами

Скоро в Дагестан поступят два санитарных вертолета для эвакуации тяжелобольных пациентов. Организационные вопросы обсудили на видеоселекторном совещании Минздрава Дагестана с подведомственными учреждениями. Провел его руководитель проектного офиса по развитию санитарной авиации Минздрава РФ Михаил Ламзин. Он поздравил Минздрав республики с началом этой важной работы и отметил, что Дагестан вошел в число 49 регионов, которые в этом году участвуют в программе по развитию санитарной авиации. Воздушные судна будут оснащены современными медицинскими модулями, в том числе реанимационным оборудованием для эвакуации больных из отдаленных и труднодоступных районов.

Михаил Ламзин напомнил, что развитие санитарной авиации в России является одним из приоритетов нацпроекта «Здравоохранение», в частности федерального проекта «Развитие первичной медико-санитарной помощи». Главная цель - максимально быстро и безопасно забрать человека и доставить его в то лечебное учреждение, где ему окажут профильную специализированную медицинскую помощь. «Особенно актуально для Дагестана, так как это субъект с достаточно большим количеством районов со сложной транспортной доступностью. Наша с вами задача максимально добиться тех показателей, которые перед нами поставлены в целом по снижению смертности», - отметил Михаил Ламзин.



Акцентировали внимание именно на своевременности использования санитарного транспорта для профильной госпитализации тяжелобольных пациентов. Данная программа направлена на значительное увеличение количества вылетов и повышение доступности медицинской помощи, в том числе экстренной и высокотехнологичной, в первую очередь для жителей отдаленных районов. Полеты в основном будут осуществляться на деньги, выделенные в рамках проекта развития санитарной авиации – 85%, остальные 15 % за счет средств регионального бюджета.

По словам Михаила Ламзина пока не построили вертолетные площадки, руководителям медицинских организаций совместно с главами муниципалитетов необходимо определить территории, где будет садиться «воздушная скорая». По его словам, для этих целей подходят любая приспособленная площадка – это может быть и стадион, и заброшенные аэродромы и т.д. Работы по строительству вертолетных площадок в регионе стартуют уже со следующего года.

К слову, в программе развития санитарной авиации в 2019 году участвуют только две республики СКФО, помимо Дагестана, в нее вошла и Северная Осетия –Алания.

[\(Министерство здравоохранения Республики Дагестан\)](#)

Благодаря вертолёту санавиации в Новгородской области спасли 88 жизней

Благодаря работе вертолёт Национальной службы санитарной авиации в Новгородской области спасены жизни 88 человек. Как сообщили ИА REGNUM в пресс-центре правительства региона, об этом сегодня, 23 сентября, на выездном заседании правительства в Любытино заявила министр здравоохранения области Антонина Саволук.

Напомним, вертолёт санавиации заступил на дежурство в Новгородской области с января 2019 года. Ранее в регионе доставкой пациентов занимался вертолёт, предоставленный региональным управлением МЧС. Его и дальше используют для транспортировки пострадавших при чрезвычайных ситуациях и в ДТП.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, в 2019 году санитарная авиация действует уже в 49 субъектах РФ, а к 2021 году полеты будут осуществляться на всей территории России.

[\(REGNUM\)](#)

В поселке Забайкалья открыли вертолетную площадку для санавиации

Вертолетную площадку открыли при центральной районной больнице (ЦРБ) в поселке Нижний Цасучей - административном центре Ононского района в Забайкальском крае, который находится в 200 км к югу от Читы. Она способна круглосуточно принимать санавиацию, сообщила во вторник пресс-служба регионального Минздрава.

"Экстренная медицинская помощь стала доступнее для почти 10 тыс. жителей Ононского района, где при центральной районной больнице открыта 25-я вертолетная площадка в крае, оснащенная светосигнальным оборудованием", - говорится в сообщении.



По словам главного врача Ононской ЦРБ Артура Бальжинимаева, раньше санавиация могла приземляться только на территории соседнего Агинского округа, что создавало трудности при транспортировке пациентов. Новая площадка расположена в трех километрах от Нижнего Цасучея на территории старого аэропорта. "Здесь же мы подготовили взлетно-посадочную полосу для самолета Ан-24, также находящегося в распоряжении санитарной авиации", - добавил Бальжинимаев.

Ранее власти края заявляли о намерении создать вертолетные площадки, способные принимать транспорт днем и ночью, при каждой центральной районной больнице. "Еще до недавнего времени площадки, работающие в ночное время, были только в Чите и Краснокаменске. Сегодня 25 таких площадок", - отметил и. о. министра здравоохранения края Валерий Кожевников.

Руководитель министерства добавил, что благодаря национальному проекту "Здравоохранение" в ближайшие три года свыше 680 млн рублей из федерального и регионального бюджетов будут направлены на оплату дополнительных летных часов санитарной авиации. В 2019 году вертолетами и самолетами, оснащенными медицинскими модулями, в Забайкальском крае уже совершено 269 вылетов, эвакуированы 447 пациентов, включая 134 детей.

Нацпроект "Здравоохранение" предполагает к 2024 году снижение смертности трудоспособного населения до 350 случаев на 100 тыс., ликвидацию кадрового дефицита в системе первичной медпомощи, охват всех граждан профилактическими медосмотрами не реже раза в год. Забайкальский край до 2021 года получит на реализацию нацпроекта 3,6 млрд рублей.

[\(ТАСС\)](#)

Более 200 сотрудников сократят до конца года на авиазаводе "Прогресс" в Приморье - профсоюзы

Более 200 работников арсеньевской авиационной компании "Прогресс" получили уведомления об увольнении, сообщила Федерация профсоюзов Приморского края.

"220 работников будут сокращены до конца 2019 года в арсеньевской авиационной компании "Прогресс". Соответствующие уведомления авиастроители уже получили. Причина - оптимизация расходов", - говорится в сообщении.

По данным на начало 2019 года, на предприятии работали около 6 тыс. человек. "К 1 января 2020 года их численность уменьшится до 4960 работников, а к 1 июня 2020 года - до 4792 человек", - информируют профсоюзы.

В пресс-службе предприятия агентству "Интерфакс - Дальний Восток" сообщили, что сокращение затронет управленческий состав.

"Изменения в кадровом составе ААК "Прогресс" связаны с оптимизацией управленческого состава и завершением проектов по модернизации производства. В результате совершенствования технологических процессов и повышения производительности труда будет поэтапно проводиться оптимизация численности персонала. Результатом структурной реорганизации станет повышение

производительности труда за счет автоматизации и техперевооружения предприятия", - пояснили в ААК "Прогресс".

ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (ААК "Прогресс", Приморский край) входит в холдинг "Вертолеты России". Основным видом деятельности "Прогресса" является производство вертолетов. В настоящее время предприятие выпускает боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" и ведет подготовку к производству его корабельной версии - Ка-52К "Катран". Также завод налаживает серийный выпуск нового гражданского многоцелевого вертолета Ка-62.

[\(Интерфакс\)](#)

В ЦНТУ «Динамика» завершены госиспытания комплексного тренажера экипажа вертолета Ми-28Н на динамической платформе

В АО ЦНТУ «Динамика» успешно завершены государственные испытания комплексного тренажера экипажа вертолета Ми-28Н на динамической платформе, предназначенного для обучения и тренировки летного состава по основным задачам, связанным с пилотированием, навигацией и применением вертолета.





Тренажер создан в ЦНТУ «Динамика» в рамках ОКР, предпринятой с целью разработки и внедрения перспективных технологий производства авиационных технических средств обучения, включая тренажеры высшей категории сложности на динамической платформе. Подобные тренажеры дают возможность с максимальной степенью достоверности имитировать реальный полет вертолета, позволяя экипажу не только испытывать акселерационные ощущения, присущие реальному полету, но и отрабатывать целый ряд специфических задач обучения с большей степенью достоверности, чем при тренировках на тренажерах без системы подвижности.

Тренажер обеспечивает обучение и подготовку летных экипажей к решению задач пилотирования вертолета Ми-28Н в эксплуатационном диапазоне высот и скоростей в ручном и автоматическом режимах управления, по приборам и визуально, в том числе с использованием очков ночного видения. К важным методическим возможностям тренажера относится отработка навыков применения штатного вооружения, основ ведения боевых действий, а также отработка действий экипажа в особых случаях полета в соответствии с РЛЭ вертолета.

Система визуализации тренажера обеспечивает генерацию изображения сцены визуализации размером не менее 250 км × 250 км и представляет собой многоканальную проекционную систему с купольным сферическим экраном, которая обеспечивает углы обзора от -35° до +90° по вертикали и ±95° по горизонтали. Система подвижности, выполненная на базе 6-степенной динамической платформы, обеспечивает качественную имитацию линейных и угловых перемещений и ускорений, воздействующих на кабину вертолета.

Рабочее место инструктора тренажера (РМИ) представляет собой унифицированный конструктивный модуль, обеспечивающий возможность организации и управления процессом обучения. В частности, РМИ позволяет инструктору задавать сценарий тренировки и осуществлять непрерывный видеоконтроль действий обучаемых, оперативно изменять текущий сценарий упражнения, а также выполнять послеполетный разбор занятий и вести документирование результатов тренировок.

Тренажер может функционировать как в составе учебно-тренировочного комплекса для подготовки на вертолет Ми-28Н, так и автономно, в качестве самостоятельного технического средства обучения.

Государственные испытания тренажера Ми-28Н проводились специалистами ГЛИЦ им. В.П.Чкалова с целью оценки и подтверждения технических и эксплуатационных характеристик опытного образца требованиям ТТЗ. По результатам госиспытаний выданы рекомендации о возможности серийного производства тренажера.

Впервые компания получила заказ на разработку специализированного тренажера экипажа Ми-28Н на неподвижном основании в 2009 году, став победителем открытого аукциона, проведенного Министерством обороны. Позже в рамках гособоронзаказа компания не раз поставляла тренажеры Ми-28Н в составе учебно-тренировочных комплексов, которые в настоящее время успешно эксплуатируются в строевых частях ВВС РФ, в 334-м Центре боевой подготовки и переучивания летного состава армейской авиации, в Военном учебно-научном центре ВВС в Воронеже.



Появление тренажера на динамической платформе существенно расширяет методические возможности обучения за счет более реалистичного моделирования реального полета, позволяя на качественно новом уровне обеспечить подготовку летных экипажей к решению задач, возлагаемых на вертолет Ми-28Н.

[\(ЦНТУ Динамика\)](#)

Компания «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполняет дежурства по санитарным заданиям в Омской области

Авиакомпания заключила госконтракт с БУЗОО "Областная клиническая больница" в рамках реализации Национального проекта "Здравоохранение" в части "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации".

Дежурства по санитарным заданиям осуществляются на вертолете Ми-8 АМТ в светлое время суток. Воздушное судно базируется в аэропорту г. Омска, оснащено двухместным медицинским модулем с необходимым набором оборудования: кардиомонитор, пульсоксиметр, дефибриллятор, аппарат искусственной вентиляции легких и др. Кроме того, на борту имеется возможность подключения дополнительной медицинской аппаратуры, предусмотрены места для двух специалистов медицинского персонала.

"Выполнение таких рейсов - важная часть работы нашей компании в Омской области. В 2017 году объем выполненных работ компанией "ЮТэйр - Вертолетные услуги" превысил 900 часов. Заключение нового соглашения с БУЗОО "Областная клиническая больница" — это возможность оказания скорой медицинской помощи жителям отдаленных от областного центра сельских муниципальных районов. При помощи специализированного модуля врачи могут поддерживать стабильное состояние и жизнедеятельность пациента на борту воздушного судна на протяжении всего полета", - отметил Евгений Анатольевич Ильченко, вице-президент-региональный директор "ЮТэйр - Вертолетные услуги".

Вертолеты компании выполняют авиационные работы для оказания медицинской помощи в Ханты-Мансийском автономной округе, Тюменской и Омской областях, Красноярском и Хабаровском краях. В 2018 году был выполнен крупнейший в стране объем работ по санитарным заданиям - свыше 5,5 тысяч часов. За первое полугодие 2019 года количество часов налета превысило аналогичный показатель 2018 года и составило 3 027 часов.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

«ЮТэйр-Инжиниринг» внедрит AMOS для техподдержки вертолетов

Крупнейший в России и СНГ провайдер услуг техобслуживания (ТО) вертолетов — "ЮТэйр-Инжиниринг" (входит в группу "ЮТэйр") и швейцарская компания Swiss Aviation Software Ltd. (Swiss-AS) подписали соглашение о внедрении системы AMOS.



Ранее, в 2013 г., информационная система управления техническим обслуживанием и поддержанием летной годности (ПЛГ) самолетов внедрила авиакомпания "ЮТэйр". Благодаря новому соглашению группа получила возможность обеспечить сквозную передачу информации по техническому состоянию парка воздушных судов между многочисленными подразделениями вертолетного сегмента.

Как рассказали корреспонденту АТО.ru в "ЮТэйр-Инжиниринг" опыт использования AMOS для ПЛГ самолетов группы "ЮТэйр" показал ее эффективность -- в течение двух лет бизнес-процессы были значительно оптимизированы.

"Процессы стали чище, нам удалось избавиться от дублирования, которое неминуемо возникает при отсутствии подобной системы, а также значительно увеличить производительность работ за счет оптимизации числа людей, вовлеченных в процесс — от 30 до 40 % штата сотрудников было перераспределено для выполнения других задач", — объяснили в компании.

AMOS — интегрированное программное решение, которое содержит базу для хранения технических данных и статусов ВС, а также узлов, агрегатов, истории эксплуатации и обслуживания каждого ВС. Данная система позволяет оптимизировать, контролировать и планировать ТО ВС таким образом, чтобы минимизировать время простоя ВС и повысить регулярность полетов. Кроме того, платформа AMOS обеспечивает планирование выполнения ТО и устранения дефектов, закупок запчастей и расходных материалов с учетом прогноза вероятности возникновения отказа или использования для планового ТО.

ATO.Ru

Компания «ПАНХ» расскажет о своих уникальных проектах на форуме «САНАВИАЦИЯ-2019»

Научно-производственная компания «ПАНХ», ведущая свою историю с 1964 года, является одной из самых узнаваемых и инновационных компаний-операторов вертолетной техники в России. В портфолио компании – самые разнообразные миссии, выполняемые как в России, так и за ее пределами. Про уникальный опыт компании в области санитарной авиации в рамках первого Всероссийского форума «САНАВИАЦИЯ-2019» расскажет генеральный директор НПК «ПАНХ» Андрей Козловский. Мероприятие пройдет 4 октября 2019 года в Нижнем Новгороде.

В своем выступлении Андрей Козловский расскажет про выполнение санитарных заданий в своем «домашнем» регионе – Краснодарском крае. В отличие от ряда других регионов, Краснодарский край взялся развивать санитарную авиацию на региональном уровне самостоятельно и самое активное участие в этом процессе приняла компания «ПАНХ». В начале 2013 года администрация Краснодарского края приобрела вертолет Airbus Helicopters EC135 и передала его в эксплуатацию компании «ПАНХ». Вертолет оснащен современным реанимационным оборудованием: аппаратами искусственной вентиляции легких и поддержки работы сердца. За прошедшие годы компания накопила богатейший опыт применения этой машины.

Другое ответственное направление деятельности компании – медико-эвакуационное обеспечение офшорных проектов. Компания «ПАНХ» выполняет эти задачи в строгом соответствии с

международными стандартами, применяя инновационные и уникальные технологии при выполнении оффшорных работ. В частности, компания имеет опыт поддержки таких проектов, как «Голубой Поток», прокладка газопровода по дну Черного моря из России в Турцию и его дальнейшая эксплуатация, разработка нефтяного месторождения Кашаган (Казахстан). Для этих целей компания применяет вертолеты EC135, Ми-8/17, а также Ка-32.



Опираясь на опыт работы компании, в своем докладе Андрей Козловский расскажет про анализ выполненных полетов по обеспечению медицинской эвакуации и результаты работы по этому направлению в целом. Также он затронет актуальные вопросы санитарной авиации в России.

Форум призван стать основной российской коммуникационной площадкой по теме санитарной авиации и уже привлек широкий круг участников и докладчиков. Участие в мероприятии бесплатно при условии обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ (helicopter.su) в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/ ФОРУМ «САНАВИАЦИЯ», где также можно ознакомиться с программой мероприятия и участниками выставочной экспозиции.

Форум «САНАВИАЦИЯ-2019» проходит при поддержке Правительства Нижегородской области и организован Ассоциацией Вертолетной Индустрии совместно с ВЦМК «Защита». Генеральный



спонсор – холдинг «Вертолеты России», устроитель – компания «Русские Выставочные Системы», партнер мероприятия – Exclases Group и «Фирма «Техноавиа».

[\(АВИ\)](#)

«Крокодилы» над Казанью: Колесов открывает второй фронт против «Вертолетов России»

Вертолетные усилия концерна "Радиоэлектронные технологии" в Казани не ограничатся проталкиванием на КВЗ своего варианта "Ансата". Как стало известно "БИЗНЕС Online", теперь жертвой может стать Ростовский вертолетный завод: Николай Колесов намерен отбить у него тему модернизации ударных вертолетов Ми-24, которые долгое время были на Западе одним из символов советской военной мощи. Причем львиная доля заказов ожидается из-за границы.

Военным понравилось

Министерство обороны России согласовало концепт радикальной модернизации легендарных вертолетов Ми-24, который предложила казанская компания "Рычаг" (входит в ростеховский концерн "Радиоэлектронные технологии" - КРЭТ - Николая Колесова). Об этом сообщил источник "БИЗНЕС Online" в оборонно-промышленном комплексе.

"Это инициативная работа, в которой главный генератор идей - Раменское приборостроительное конструкторское бюро (РПКБ), а головной исполнитель - "Рычаг", - рассказал он. - Техзадание составило Министерство обороны, и в июле оттуда приезжала большая комиссия принимать второй этап - концепт облика машины. Он понравился, согласовали. Следующий этап - рабоче-конструкторская документация". Информацию о том, что "Рычаг" ведет программу модернизации Ми-24 (у военных получил прозвище "Крокодил") "БИЗНЕС Online" подтвердил заместитель генерального директора КРЭТ Даниил Бренерман. "Мы создали эту модернизацию в кооперации с другими холдингами "Ростеха", - отметил он.

Почему обладающий острым коммерческим чутьем Колесов выбрал тему улучшения Ми-24 - казалось бы, старого вертолета (выпускается с начала 70-х годов)?

По особенностям конструкции, вооруженности, живучести и эффектной внешности Ми-24 можно назвать выдающейся боевой машиной - не зря на Западе он стал едва ли не главным символом советской военной мощи и символом русской агрессии в голливудских боевиках.

Заказ на проектирование новой машины КБ Миля получило в 1968 году - на советское руководство произвело сильное впечатление появление (в 1966-м) в США AH-1 Cobra - он стал первым в мире ударным вертолетом. По легенде, работу держал на контроле Леонид Брежнев. С 1971 года и по сей день выпущено примерно, 3,5 тыс. Ми-24 разных модификаций. В боевых условиях Ми-24 впервые проверили в 1978 году в Сомали - машинами управляли кубинские летчики. Но реальным боевым крещением стал Афганистан. После крушения СССР Ми-24 воевали в полусотне войн по всему миру.

Высокую оценку "Крокодилу" дали пилоты вероятного противника. В середине 80-х США удалось раздобыть один Ми-24 (в НАТО, дающем самолетам и вертолетам дополнительные "имена" его



назвали Hind - "Лань"). Впервые поднять его доверили испытателю Джефу Стейтону. Позже, общаясь с журналистами, он отметил достоинства и недостатки Ми-24, а завершил беседу двумя примечательными высказываниями. "Поставьте его в сарай на год, затем зарядите батареи и вы можете сразу лететь. С нашими вертолетами это не получится". "Если бы я хотел летать на вертолете только для удовольствия, вне всяких сомнений, Hind оказался бы на самом вершине моего выбора".

Главный расчет - на иностранных заказчиков

Попытки модернизации Ми-24 предпринимались не раз, но, как пишет известный авиационный эксперт Александр Младенов, "в очень скромных количествах" и так, чтобы было подешевле. К тому же эти программы двигались крайне медленно, а в 2005-2006 годах их бюджет и вовсе перераспределили в пользу доводки Ми-28Н. При этом пилоты на условиях анонимности поговаривали, что рекламные заверения о модернизированной машине далеки от истинных дел.

И вот наступил черед "Рычага" и Ко. Свой вариант - Ми-24П-1 - он представил на нынешнем МАКСе. Сообщается, что от предшественников его отличают новые пилотажно-навигационный комплекс, обзорно-прицельная оптико-электронная система, локатор, полноценный автопилот, бортовой комплекс обороны. Расширен перечень применяемых авиационных средств поражения. Заявлено, что "новейшая машина по своей боевой эффективности не уступает современным вертолетам последнего поколения". Как заверил РИА "Новости" советник первого замгендиректора КРЭТ Владимир Михеев, теперь Ми-24 стал "реально цифровым". "В итоге, прежним остаются только фюзеляж и двигатели, - рассказывает источник. - Очень много новых блоков, часть из них еще даже серийной литературы не имеет".

Интрига в том, что едва ли не слово в слово похожие заявления делает холдинг "Вертолеты России" (ВР, тоже входит в "Ростех"). На нынешнем же МАКСе он представил свой вариант модернизации "двадцатьчетверки" - Ми-35П+. Как сообщил генеральный директор компании Андрей Богинский, вертолет получил новую обзорно-прицельную систему, современный пилотажный комплекс и возможность автоматического сопровождения целей.

И о потенциальных рынках говорится почти одинаково. "Мы считаем, что это позволит нам дотянуться до заказчиков в тех странах, где большой парк машин данного типа - это, в первую очередь, африканские страны, - заявил Богинский. - Мы эту работу уже начали совместно с коллегами из Рособоронэкспорта... У нас уже была возможность продемонстрировать Ми-35П потенциальным заказчикам, и их реакция позволяет нам быть уверенными в том, что этот вертолет будет востребован".

"Главный расчет КРЭТ - на инозаказчика: этих вертолетов много летает по всему миру", - отметил наш источник. "К нам много делегаций приходит - народ интересуется, народу нравится", - заверил Бренерман. По его словам, потенциальный объем рынка - примерно 100 российских Ми-24 и более 200, некогда поставленных на экспорт.

Хит советской обороны



Откуда такая уверенность в спросе? Здесь надо отметить, что Ми-24 оказался настолько стабильно востребованным во всем мире, это такой серьезный кусок вертолетного рынка, что за его модернизацию взялись продвинутые зарубежные компании.

Еще в 1998 году израильская Israel Aerospace Industries (IAI) представила пакет усовершенствований Mission 24, и его тут же выбрали ВВС - 25 модернизационных комплектов обошлись им в \$20 млн. Утверждают, что израильские спецслужбы для этого даже выкрали в России некую техническую документацию на оборудование Ми-24.

Израильская же Elbit Systems продала свою модернизацию "Крокодила" Шри-Ланке и Македонии. То же самое хотели проверить с Болгарией, где израильтянам светил контракт на \$57 млн. по модернизации 12 Ми-24 и 6 Ми-17. Но возмутился правообладатель конструкции - ВР, который отказался поставлять комплектующие. Заказ аннулировали для болгарских вертолетов. В целом, напряжение было так велико, что МВЗ им. Миля и "Рособоронэкспорт" пригрозило снять гарантии с вертолетов, модернизированных без согласования с головным производителем. Так были сорваны заказы польских, чешских, венгерских и словацких Ми-24 общей стоимостью \$500 млн.

Успешно продвигала свою модернизацию Ми-24 южноафриканская Advanced Technologies and Engineering (ATE). В 1999 году она доработала до варианта Super Hind 40 алжирских "Крокодилов". Довольные алжирцы предложили АТЕ сделать еще более продвинутую модификацию. Юаровцы заявляли, что варианте Super Hind Mk. V будет на 1,8 т легче предшественников - за счет замены обычной брони на кевларовую, а также тяжелого советского оборудования.

Свой вариант предложила и французская SAGEM. Она модернизировала 12 Ми-24 ВВС Узбекистана.

Словом, "Рычагу" придется конкурировать не только с ВР. А ведь есть еще и Ми-24 нового производства: продвинутую версию Ми-24 - Ми-35М - с 2005 года строит Ростовский вертолетный завод ("Роствертол", он же должен заняться и Ми-35П+). За границу поставлено порядка 100 машин, российским военным - примерно 70.

"Война" между фирмами? когда и кого это останавливало?

Что может помочь "Рычагу" выиграть схватку с ВР? Близкий к казанской компании источник "БИЗНЕС Online" выделил три момента.

Первый: многие летчики утверждают, что Ми-24 более удачная машина, чем Ми-35. Второй: "основная экономическая идея" в том, что стоимость глубоко модернизированного Ми-24 не должна превышать 60% цены нового Ми-35". Третий: КРЭТ уже в этом году готов выйти на контракты с иностранными заказчиками.

"Да, есть две программы по модернизации парка Ми-24, и, конечно, в нынешнее тяжелое время иметь на одну старую платформу два конкурирующих предложения это не совсем правильное использование ресурсов, - отметил в беседе с "БИЗНЕС Online" главный редактор журнала "Экспорт



вооружений" Андрей Фролов. - С другой стороны, когда это кого останавливало? У нас есть и более крупная война - между Ми-35М и Ми-28 с одной стороны и Ка-52 с другой".

Он выделил несколько аргументов против рычаговской программы. Первый: есть сомнения в том, что удастся выдержать планку в 60% стоимости нового Ми-35. Второй: остаточный ресурс строевых Ми-24 вряд ли велик (плюс особенности безангарного хранения), поэтому потенциальный заказчик задумается, имеет ли смысл тратить на них 60% стоимости новых вертолетов, ведь он получаешь не два вертолета по стоимости одного (что было бы привлекательным, а только полтора). Третий: российские военные зачастую непредсказуемы в своих "хотелках". Четвертый: зарубежные эксплуатанты самых крупных парков Ми-24 (например, Алжир, Азербайджан) уже обновили свои Ми-24 у юаровцев, остались страны с небольшим количеством "Крокодилов", типа Перу, Кипра, Мьянмы, Чехии, Словакии. На круг получается с десяток вертолетов. "На мой взгляд, объем зарубежного рынка - 20-30 машин", - говорит Фролов.

За программу модернизации в Казани играет, во-первых, то, что проект ВР самому холдингу может оказаться не особо интересным, потому что вся добавленная стоимость в итоге окажется у комплектаторов. Во-вторых, все-таки остается надежда на российских военных. "Учитывая то, что финансирование гособоронзаказа падает, можно предположить, что воздушно-космические силы пытаются искать альтернативные варианты получения новой техники, чтобы одновременно и интегрально повышать общий уровень, и по возможности избегать покупки новых платформ", - отметил Фролов.

Эксперт полагает, что не обойдется и без включения административного ресурса. А обе стороны сильны в такого рода играх. В частности, Колесовым это было продемонстрировано на том же МАКСе, когда он убедил Владимира Путина осмотреть крэтовский "Ансат-РТ", который подается как альтернатива "Ансату" от КВЗ. И, по данным наших источников, уже принято решение, что сотня вертолетов для Национальной службы санитарной авиации КВЗ будет делать именно в формате, разработанном КРЭТ. Таким образом, в игре против "Вертолетов России" Колесов открыл в Казани уже второй фронт.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

В ААК "Прогресс" начинается обучение Инженерного класса

В ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) с 1 октября десятиклассники приступят к занятиям в Инженерном классе. Также "Инженерный класс" был назван одной из лучших практик по работе молодежью в оборонно-промышленном комплексе.

Управление кадровой политики и развития персонала ААК "Прогресс" совместно с филиалом ДВФУ в городе Арсеньеве и учебно-методическим центром провели работу по профориентации среди старшеклассников города. В результате, 15 десятиклассников, выбрали профильную образовательную площадку "Инженерный класс". Это уже третий набор школьников, желающих связать свое будущее с профессией инженера.



Ребята получают базовые знания и прикладные навыки в области черчения, компьютерного моделирования и других инженерных дисциплин. Второй этап обучения предусматривает погружение школьников в проектную деятельность по тематике предприятия. Обучение будет проводиться совместно с преподавателями ДВФУ и ведущими специалистами ААК "Прогресс". Учебный процесс для учеников Инженерного класса сопровождается профильными экскурсиями по заводу, а также в лаборатории Инженерной школы ДВФУ на острове Русский.

Для слушателей Инженерного класса второго года обучения распахнет свои двери авиационный учебный центр ААК "Прогресс" и лётно-испытательная станция. Для них сформирован учебный план теоретических и практических занятий.

Одиннадцатиклассники уже заявили о себе, приняв участие и представив свои первые проекты на научно-практической конференции "Молодежь XXI век", которая проходит ежегодно на учебных площадках города, а ее завершающий этап - в информационном центре ААК "Прогресс". Также ребята принимали участие в технической выставке, продемонстрировав различные изобретения. А лучшие из них, имеющие оценки "хорошо" и "отлично", были отмечены именной стипендией ААК "Прогресс", учрежденной для стимулирования и поощрения учащихся общеобразовательных школ и студентов высшего и среднего профессионального образования Арсеньевского городского округа.

В дальнейшем, если ребят заинтересует данное направление, им будет предложено целевое обучение в ведущих вузах страны по тем инженерным специальностям, которые востребованы на предприятии.

Инженерный класс ААК "Прогресс" был открыт в 2017 году. Семнадцать школьников 10-х классов выразили желание попробовать свои силы в профессии "инженер". Перед организаторами Инженерного класса стояла задача - привлечь школьников к инженерным специальностям, показав всю их многогранность. Первые выпускники, все без исключения успешно поступили в высшие учебные заведения Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска и Владивостока.

HR-практика "Инженерный класс", которая успешно реализована в рамках первого выпуска, стала финалистом и была удостоена Диплома за работу в номинации "Работа с молодежью" во всероссийском конкурсе "Лучшие HR-практики в ОПК", прошедшем с 19 по 20 сентября в Ижевске в рамках Конференции "HR ОПК-2019" и приуроченном к праздничным мероприятиям, посвященных Дню оружейника и празднованию 100-летия со дня рождения М.Т. Калашникова.

[\(ААК Прогресс\)](#)

Минниханов встретится с третьим человеком в иерархии власти Китая

В Татарстан приедет делегация из Китая, возглавляемая председателем постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей Ли Чжаньшу — третьим человеком в иерархии власти КНР. Глава РТ Рустам Минниханов обсудит с ним совместные производства, в том числе с участием «Камаза» и «Алабуги».

Накануне господин Ли Чжаньшу встретился с президентом РФ Владимиром Путиным. Об этом сообщила официальный представитель Казанского Кремля Лилия Галимова.



К вечеру он вместе с внушительной делегацией прибудет в Казань. Перед встречей с Миннихановым у гостей запланирована программа по ознакомлению с промышленным, экономическим потенциалом республики. Завтра утром они посетят КВЗ, который продвигает вертолет нового поколения «Ансат» и Ми-38 на рынок Китай, пройдет демонстративный полет вертолетов. Также китайские чиновники посетят КФУ, Казанский Кремль, музей.

На встрече с Миннихановым будут обсуждаться различные темы — от расширения поставок в КНР продуктов нефтехимической и машиностроительной отрасли до сотрудничества в сфере малого бизнеса. Речь пойдет и о совместных производствах.

«В настоящее время в стадии активной проработки находится проект по созданию совместного с китайской компанией и «Камазом» предприятия по производству двигателей большой мощности. Вопрос прорабатывается на стадии формирования проекта», — рассказала Галимова.

Еще один проект — совместное предприятие «Алабуги» с Тяньцзиньской зоной экономического развития для развития инфраструктуры татарстанской ОЭЗ. Также ведется взаимодействие с китайской компанией по производству химической продукции и минеральных удобрений. Объем инвестиций составит \$400 млн.

[\(InKazan\)](#)

«Вертолеты России» предложат увольняемым работникам «Прогресса» другие вакансии в холдинге

По информации самого завода, изменения в кадровом составе "Прогресса" связаны с оптимизацией управленческого состава и завершением проектов по модернизации производства.

Руководство холдинга "Вертолеты России" предложит сокращаемым на приморском заводе "Прогресс" (входит в холдинг) вакансии на других предприятиях холдинга, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе администрации Приморского края.

По информации профсоюза завода "Прогресс", в течение 2019 года 220 работников предприятия получили уведомления о сокращении по причине отсутствия загрузки. О предстоящем сокращении уведомлена Федерация независимых профсоюзов. По ее данным, на 1 января 2018 года в компании трудились 7 тыс. 100 человек, а в январе 2019 года - уже 5 тыс. 945 человек.

"Права работников не нарушены, органы местного самоуправления о сокращении уведомлены. Занятость сотрудникам предложена, в том числе на других предприятиях холдинга", - сказали в пресс-службе.

По информации самого завода, изменения в кадровом составе "Прогресса" связаны с оптимизацией управленческого состава и завершением проектов по модернизации производства. Результатом структурной реорганизации станет повышение производительности труда за счет автоматизации и техперевооружения предприятия.



При этом профсоюз завода уже объявил о проведении митинга против сокращений на предприятии. Он намечен на 7 октября. "Согласованный митинг будет проходить 7 октября на площади перед предприятием, на него мы заявили 5 тыс. участников. На повестке отсутствие загрузки предприятий оборонно-промышленного комплекса, с которым связаны продолжающиеся на заводе сокращения", - сообщил ТАСС председатель профсоюзной организации "Прогресса" Андрей Никулин.

Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" имени Н. И. Сазыкина (входит в холдинг "Вертолеты России") - одно из старейших авиастроительных предприятий Приморья. Завод специализируется на выпуске вертолетов, в частности ударного Ка-52 и многоцелевого Ка-62.

[\(ТАСС\)](#)

Казанский вертолетный завод посетила делегация КНР

Казанский вертолетный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) посетила делегация из Китая. Мероприятие состоялось в ходе рабочей поездки в Республику Татарстан в рамках официального визита в Россию председателя Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей (парламента) Китайской народной республики господина Ли Чжаньшу. Делегацию сопровождал Председатель Госсовета РТ Фарид Мухаметшин.

Для гостей провели экскурсию по агрегатно-сборочному производству и показали, как строятся вертолеты семейства Ми-8/17, Ми-38 и Ансаты. Также делегация побывала в цехе окончательной сборки вертолетной техники. Помимо этого, на летно-испытательном комплексе предприятия прошел демонстрационный полет вертолета Ансат, участвовавшего в демонстрационном туре холдинга "Вертолеты России" по странам Юго-Восточной Азии.

Ранее, в мае 2019 года, в рамках рабочего визита в Татарстан КВЗ посетил член Государственного Совета КНР, член ЦК КПК господин Ван Юн.

"Сотрудничество с Китаем - одно из приоритетных направлений для Казанского вертолетного завода. Сегодня в завершающей стадии находится процесс валидации сертификата типа на вертолет Ансат в КНР, после чего начнутся поставки наших вертолетов в эту страну", - отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

Напомним, осенью 2018 года холдинг "Вертолеты России" заключил контракт на поставку 20 вертолетов Ансат в интересах Ассоциации медицины катастроф КНР. Машины будут переданы заказчику в многоцелевой комплектации.

Медицинский Ансат может использоваться для оказания первичной помощи пострадавшим и экстренной медицинской эвакуации пациента и эксплуатироваться в местности со сложным рельефом, в отдаленных районах со сложной транспортной доступностью. Кроме того, медицинский модуль Ансата обеспечивает возможность проведения реанимации, интенсивной терапии и мониторинга основных функций жизнедеятельности организма человека во время транспортировки в госпиталь.



Легкий многоцелевой вертолет Ансат спроектирован опытно-конструкторским бюро Казанского вертолетного завода. Машина оснащена двумя двигателями и может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды и в качестве санитарного борта. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров. Вертолет может применяться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. В августе 2019 года Росавиация сертифицировала восьмикратное увеличение ресурса фюзеляжа легкого вертолета Ансат: с 2 до 16 тысяч часов. Сертификационные документы были вручены генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому в ходе международного авиасалона МАКС-2019.

Сотрудничество КВЗ с Китайской Народной Республикой началось в 50-х годах прошлого века. За все время Китай приобрел 186 средних вертолетов, в том числе Ми-4, Ми-8, Ми-17 и Ми-17В-5. Также Ми-4 под обозначением HARBIN Z-5 производился по лицензии с 1958 по 1979 годы на китайском заводе №122, где было построено 545 вертолетов. Серийное производство этих машин было организовано при участии специалистов Казанского вертолетного завода.

[\(КВЗ\)](#)

Директор Улан-Удэнского авиазавода: «Ситуация в республике отражается на экономике»

Управляющий директор Улан-Удэнского авиазавода Леонид Белых высказался на сессии Народного Хурала о том, как политическая ситуация в Бурятии начала влиять на экономическую.

- Я, честно говоря, не с политической точки зрения, а с экономической хотел бы объяснить ситуацию, в которую мы сейчас попали. Сегодня мы все видим, как с приходом главы изменилась республика. Как она продвинулась вперед. Нас заметили, принимают, решают вопросы - вплоть до президента. Выделяют деньги, честно говоря, которые даже с трудом осваиваются, - заявил Белых.

Он рассказал: о том, что происходит в республике, стало известно не только по всей России.

- Теперь уже посыпались вопросы из-за рубежа, где у нас есть контракты. Спрашивают, что у нас, получается ли выполнить контракт. Уже интернет зарубежный пестрит заявлениями. Все заявления, которые я прочитал, обращение по культуре - чисто националистические. Там нет требований по экономике, поднять республику. При Потапове Леониде Васильевиче у нас также партия власти проиграла, а мы рассматривали крупный контракт - более 40 машин, осваивали рынок Индии. И когда после выборов приехали в Москву, нас просто со свистом вычеркнули, потому что Татарстан проголосовал 92%. И рынок Индии потеряли, и сегодня исправляем ошибки.

На Восточном экономическом форуме все видели, как глава республики с Владимиром Владимировичем Путиным, премьер-министром (Индии) Моди приходили в наш павильон. Наш павильон был действительно самый богатый, продемонстрировали все наши достижения, культуру - все было здорово. И в конце форума Владимир Владимирович уже собирался лететь по делам, но, тем не менее, задержался, потому что в города Артема мы выставили самолет, который собираемся производить. И посетил этот самолет, посмотрел, все вопросы рассмотрел, дал поручения.



Понимаете, все это за счет авторитета. И когда мы роняем свое лицо, я думаю, что не совсем все правильно, - сказал Белых.

В конце своего выступления депутат внес предложение:

- Давайте, коллеги сейчас умоемся холодной водой, сядем за круглый стол, штыки в землю и примем нормальное предложение. Потому что от этого страдает экономика. Я вчера встречался с врачами. Будет отток, потому что все переживают за своих детей. Это же может перерасти, в конце концов, в кровавую сторону, потому что есть две стороны. Поэтому еще раз прошу: давайте сядем за стол переговоров и решим все проблемы. Но не надо выносить сор из избы, потому что республика - наш дом.

Сколько мне было различных предложений - в министерство уехать, возглавить холдинг. Я никуда не уехал, продолжаю работать. И сегодня завод из всего холдинга имеет загрузку на 3 года и все инвестпроекты крупные. Кто вложит в республику, когда здесь будут митинги? Все будут бояться деньги вложить. Поэтому еще раз прошу рассмотреть мое предложение, и прийти к здравому смыслу.

Речь выступающего завершилась аплодисментами из зала.

[\(Байкал Daily\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Нигер подпишет контракт на закупку российских вертолетов

Министр иностранных дел Нигера Калла Анкурао заявил РИА Новости, что страна испытывает срочную необходимость в вертолетах для борьбы с террористами в восточных и северных регионах и намерена в октябре подписать контракт на их закупку у России.

"В октябре мы подпишем контракт на закупку российских вертолетов. Речь не идет о покупке пятидесяти вертолетов, а о том, чтобы у тех, у кого совсем их нет, они появились, чтобы оказывать сопротивление "Боко Харам" на восточном фронте, Ливии на северном фронте, Мали на западном фронте – это очень важно для нас", - заявил глава МИД.

По словам министра, более сотни нигерийских кадетов сейчас заканчивают обучение в российских военных академиях и, вероятно, предпочтут работать с российской техникой, когда вернутся домой на службу. Согласно открытым данным, сейчас Нигер располагает вертолетами типа Ми-24 и Ми-17

Ранее глава МИД РФ Сергей Лавров заявил по итогам переговоров с министром иностранных дел Нигера Каллой Анкурао, что Россия и Нигер имеют неплохие перспективы в развитии военно-технического сотрудничества, и есть интерес к тому, чтобы развивать взаимодействие по оказанию помощи соответствующим структурам Нигера в оснащении и подготовке кадров для борьбы с терроризмом.

[\(РИА Новости\)](#)

Leonardo Helicopters поставил 1000-й AW139

Leonardo Helicopters в торжественной обстановке на заводе в итальянском городе Верджиате передал заказчику юбилейный 1000-й AW139 (вертолет производится с 2003 года). Машина «останется» на родине и будет эксплуатироваться в Guardia di Finanza.



«Мы празднуем необычный момент для мировой вертолетной индустрии», - сказал управляющий директор Leonardo Helicopters Джан Пьеро Кутилло. «AW139 - действительно укрепил нашу идентичность в производстве вертолетов, и установил новые стандарты качества». Он пообещал продолжить разработку продукта, чтобы опередить грядущих конкурентов, с нетерпением ожидая 2000-й или даже 3000-й поставки AW139. «Сейчас у нас 25% рынка двухмоторных вертолетов. Наш долг – продолжать «нести» флаг Италии на мировые рынки».

В настоящее время AW139 эксплуатируется 280 операторами в 70 странах. Портфель заказов составляет более 1100 единиц. В Европе эксплуатируется 29% флота AW139, Азия/Австралия – 27%, Северная Америка – 15%. С точки зрения применения: оффшорный нефтегазовый рынок составляет 33%, EMS/SAR – 17%, правительство/правоохранительные органы – 14%. Налет мирового парка 139-х насчитывает более 2,3 млн. часов.

Отметив, что для любого самолета или вертолета мирного времени необычно достигать отметки в 1000 единиц, генерал-командир Guardia di Finanza Джузеппе Зафарана заявил, что успех AW139 показывает, что «компания смогла предвидеть потребности рынка и стать законодателем мод». Guardia разместила свой первый заказ AW139 в 2010 году и еще один заказ в 2019 году. В общей сложности ведомство получит 22 машины.



Как комментируют в компании, Leonardo AW139 — это один из самых современных двухмоторных многоцелевых вертолетов, полностью соответствующих высоким стандартам стиля и комфорта.

AW139 оснащен самой просторной кабиной и багажным отделением в своем классе, а сверхнизкий уровень вибрации и шума создают высочайший стандарт комфорта. Воздушное судно укомплектовано новейшим пилотажно-навигационным комплексом, ударопоглощающими шасси, фюзеляжем и креслами, а также это единственный вертолет в своем классе с полной системой FIPS, что позволяет безопасно использовать данный вертолет в сложных погодных условиях. AW139 в комплектации VIP является самым востребованным вертолетом в сегменте корпоративных перевозок.

[\(BizavNews\)](#)

Россия передала Хорватии партию отремонтированных Ми-171Ш

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") отремонтировал 10 хорватских военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш и передал технику заказчику. Торжественная церемония состоялась в понедельник на военном аэродроме Плесо недалеко от Загреба.

"В Хорватии в 1991 году был всего один вертолет Ми-8, а теперь их 24 (10 из них Ми-171Ш - прим. ТАСС)", - отметил заместитель председателя правительства, министр обороны Хорватии Дамир Крстичевич, добавив, что в рамках проведенных работ были отремонтированы все системы вертолетов и обновлены механизмы.

Со своей стороны присутствовавший на церемонии передачи посол РФ в Хорватии Анвар Азимов подчеркнул, что "все было произведено в срок". "Мы реалисты и прекрасно понимаем задачи, которые стоят перед Вооруженными силами Хорватии как членом НАТО, - обратил он внимание. - В нашем сотрудничестве с республикой в сфере ВТС нет никакой политики, только желание быть полезными в интересах укрепления обороноспособности дружественной нам страны".



В надежности техники и качестве ремонта присутствующие смогли убедиться лично, совершив непродолжительный полет. "Все работает просто отлично", - отметил после посадки Крстичевич. "Даже лучше, чем на самолете", - заметил в свою очередь Азимов.

В мероприятии также приняли участие начальник Генерального штаба вооруженных сил республики Мирко Шундов, главнокомандующий национальными военно-воздушными силами Мато Микич и заместитель гендиректора холдинга "Вертолеты России" Игорь Чечиков.

Качественный ремонт

Как отметил в беседе с корреспондентом ТАСС заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков, российская сторона обеспечила качественный и соответствующий регламенту ремонт десяти хорватских военно-транспортных вертолетов Ми-171Ш.

"Это было мудрое решение [хорватской стороны обратиться к России], потому что те, кто должен был заниматься ремонтом, тот его и осуществлял, - обратил внимание Чечиков. - Участвовал и МВЗ им. М. Л. Миля, и 810 Авиаремонтный завод, мы привлекали и других соисполнителей". "То качество, которое должно было быть, мы уверенно обеспечили", - подчеркнул замглавы холдинга.



По словам Игоря Чечикова, "этот проект очень важный, поскольку это первый ремонт данного типа вертолета, ремонт выездной, а когда работы выездные, то только путем сбалансированности и синхронности деятельности партнеров можно достичь желаемого результата".

Отвечая на соответствующий вопрос, представитель "Вертолетов России" констатировал, что "для сферы военно-технического сотрудничества [между Хорватией и РФ] это хороший проект". "Для нас это показатель того, что вертолеты еще будут эксплуатироваться, что они востребованы, надежны", - заметил Чечиков. "Также является важным, что мы провели ремонт совместно с хорватскими коллегами", - добавил он.

По мнению собеседника, вопрос по возможным дальнейшим закупкам вертолетов из России "скорее лежит в политической плоскости". "Если говорить о технике и коммерческой стороне эксплуатации, то, конечно, им [Ми-171Ш] равных нет, как по стоимости, эффективности, так и по надежности, - отметил Чечиков. - Но у нас не всегда решения принимают на основе каких-то разумных аргументов, иногда тут могут политические аспекты превалировать. Будут ли покупать, это вопрос к политикам".

Ми-171Г в Хорватии

Поставка первых из 10 Ми-171Ш, приобретенных Хорватией в счет клиринговой задолженности бывшего СССР перед Югославией, была осуществлена в 2007 году. Тендер на проведение капремонта хорватской вертолетной техники российский холдинг выиграл в 2016 году.

[\(ТАСС\)](#)

Стали известны условия перехода «Мотор Сич» в собственность Китая

Политолог и заместитель директора Украинского центра социальной аналитики Валерий Плесецкий заявил о том, что сделка по продаже завода Китаю все-таки состоится. По информации издания "Украина.ру", это произошло вопреки воли Вашингтона.

Как сообщил Плесецкий, руководство "Мотор Сич" подписало договор с Китаем, и это решение сам политолог поддерживает. Дело в том, что условия, которые гарантировал Пекин, действительно могут быть выгодными - китайская сторона взяла на себя обязательства по постоянному поддержанию численности сотрудников предприятия и сохранению уровня их заработных плат.

Политолог сослался на газету "Голос Запорожья", которая высмеяла заявления представителей США Джона Болтона и Виктории Нуланд, предупреждавших Незалежную об опасности потери технологий. По словам украинских журналистов, американцы в данном случае опасались не того, что сделка противоречит экономическим интересам Украины, а ее помощи росту обороноспособности Китая.

И в данном случае они действительно правы. Соединенным Штатам совершенно плевать, каким образом и куда украинцы продают предприятия, доставшиеся им в наследство от Российской Империи, пока эта продажа не пересекается с интересами Белого дома. Но стоит обратить внимание, что врожденная украинская продажность в данном случае может сыграть против последних, которые в очередной раз празднуют свою независимость, но теперь уже от Вашингтона. Украина уже настолько

сильно погрязла в долгах, что очередной не поступивший транш "финансовой поддержки" может поставить крест на существовании государства. Проданный Китаю "Мотор Сич" в данном случае останется стоять, у него будет то же количество сотрудников, и они будут получать те же зарплаты. Вот только Украины больше не будет. И этому нельзя не радоваться.

Как сообщалось ранее, Россия тоже приняла незримое участие в сделке, но об этом уже давно все забыли. Еще восемь лет назад Москва вывезла из Украины необходимые технологии и высококлассных специалистов.

[\(Политэксперт\)](#)

Таиланд планирует купить у США восемь вертолетов AH-6i

Армия Таиланда планирует купить у США восемь легких боевых вертолетов Boeing AH-6i и сопутствующее оборудование на общую сумму 12 млрд батов (\$392,16 млн). Об этом в четверг сообщила газета Bangkok Post.



Командующий вооруженными силами королевства Апират Конгсомпонг прокомментировал журналистам информацию о том, что власти США одобрили продажу Таиланду восьми вертолетов AH-6i и сопутствующего оборудования. По его словам, эти закупки полностью прозрачны, а сами вертолеты укрепят обороноспособность страны. План закупок привлек внимание после того, как управление Министерства обороны США по оборонному сотрудничеству и безопасности (Defense Security Cooperation Agency, DSCA), объявив об одобрении Госдепартаментом возможной продажи



машин, заявило, что ориентировочная стоимость контракта составит около 12 млрд батов, пишет издание.

Правительство Таиланда, по словам Конгсомпонга, сделало запрос на покупку восьми вертолетов AH-6i, 50 ракет для поражения наземных целей AGM-114R Hellfire ("Хеллфайр") и 200 ракет с лазерным наведением и комплексом высокоточного оружия APKWS (Advanced Precision Kill Weapons System). Вместе с тем в план закупок были включены и другие ракеты, комплексная поддержка и техническая помощь.

Согласно DSCA, предлагаемая продажа оборудования поддержала бы цели внешней политики США и национальной безопасности, помогая улучшить безопасность крупного союзника вне НАТО. Агентство заявило, что Таиланд является стратегическим партнером, призванным содействовать региональной безопасности. DSCA сообщает, что вертолеты AH-6i будут обеспечивать разведку или непосредственную поддержку подразделений спецназа, пехоты и пограничной охраны.

[\(ТАСС\)](#)

Новый Airbus H145 приземлился на самой высокой вершине Анд

Airbus Helicopters достигает новых высот: вертолет H145 новейшей модификации с пятилопастным винтом приземлился в Андах на вершине Аконкагуа на высоте 6 962 м. Это самая высокая гора южного полушария. Покорение этой рекордной для двухдвигательного вертолета высоты в очередной раз демонстрирует выдающиеся летные характеристики и эксплуатационные возможности новой версии H145.

Условия полета были экстремальными из-за зимнего сезона и атмосферных условий в этом регионе. Вертолет вылетел из аэропорта Мендоса в Аргентине и через полчаса достиг подножия Аконкагуа, где и начал свое «восхождение». Через 15 минут, в 13:45, вертолет приземлился на вершине, где температура составляла -22°C. На борту H145 находились пилот-испытатель Александр Нойгауз (Alexander Neuhaus) и техник-испытатель Антуан ван Гент (Antoine van Gent).

«Нам пришлось быть предельно внимательными из-за сильного порывистого ветра до 30 узлов и низкой плотности воздуха. Благодаря превосходной управляемости нового H145 в сочетании с авионикой Helionix с 4-осевым автопилотом мы благополучно достигли вершины, – поделился Александр Нойгауз, летчик-испытатель Airbus Helicopters. – Вертолет прекрасно себя показал. После пролета над пиком Аконкагуа у нас еще остались резервы мощности, которые позволили бы нам взять на борт еще двух человек».

Летные испытания проводились при содействии ВВС Аргентины, которые обеспечили поддержку с воздуха на вертолетах Lama. Спасательный патруль полицейского департамента Мендосы помог с разработкой плана действий в случае непредвиденных обстоятельств. Руководство национального парка Аконкагуа отвечало за логистику. Поддержку также оказала компания Helicopters AR, которая более 15 лет выполняет полеты на вертолетах H125 в этом регионе.



Это не первый пик, покоренный вертолетом Airbus. 14 мая 2005 года Дидье Дельсаль (Didier Delsalle) приземлился на однодвигательном вертолете AS350 B3 на Эверест, высочайшую вершину мира.

Полетам в Южной Америке предшествовали летные испытания на средних высотах в Испании и в Финляндии в условиях низких температур. К настоящему моменту два прототипа H145 с пятилопастным винтом провели в воздухе суммарно более 400 часов. Эти испытания позволят новой модификации в начале 2020 года получить сертификат EASA, а затем — соответствующий документ FAA. Первые поставки серийных вертолетов начнутся в конце 2020 года.

Новая версия бестселлера Airbus, легкого двухмоторного H145, была представлена в марте этого года на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте (США). Вертолет оснащен инновационным пятилопастным винтом и увеличенной на 150 кг полезной нагрузкой. Простота конструкции нового бесподшипникового несущего винта упрощает техническое обслуживание, улучшает эксплуатационную надежность H145, а также гарантирует больший комфорт в полете пассажирам и экипажу.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

США разрешили Украине ремонтировать советские вертолеты типа «Ми»

REGNUM Советник США по вопросам военно-промышленного комплекса Украины Дональд Винтер вручил министру обороны Украины документы, разрешающие украинским предприятиям ремонтировать вертолеты типа «Ми» для иностранных заказчиков, сообщил 26 сентября глава военного ведомства Украины Андрей Загороднюк на своей странице в Facebook.

«Получил от господина Дональда Винтера сертификаты Соединенных Штатов, которые позволят предприятиям украинского оборонно-промышленного комплекса ремонтировать вертолеты типа «Ми» для иностранных заказчиков», — написал Загороднюк.

Кроме того, Загороднюк сообщил, что обсуждал с американским представителем пути реформирования системы военных контрактов на Украине для достижения «прозрачности» этого процесса.

Также министр обороны Украины сообщил, что разговор касался темы реализации пилотного проекта закупки вооружений по программе правительства США «Международные военные продажи».

[\(REGNUM\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

«АльфаСтрахование»: Тарифы в авиастраховании должны повышаться



Тарифы в авиационном страховании в России увеличатся в 2019 г., по оценкам «АльфаСтрахование», в среднем на 20-30%. Для компаний, принесших страховщикам крупные убытки, рост тарифов будет выше. Еще более серьезного увеличения тарифов требует ситуация в сегменте страхования каско вертолетов: страховые выплаты устойчиво превышают взносы страховщиков, поэтому для обеспечения финансовой устойчивости тарифы, по оценкам компании, необходимо повысить вдвое.

Последние 12 месяцев стали непростыми для рынка авиационного страхования. С 1 сентября 2018 г. по 1 сентября 2019 г. в России произошли четыре крупных авиационных происшествия, приведших к списанию магистральных реактивных самолетов и, как следствие, серьезным убыткам для страховщиков. Около \$120 млн или 7,5 млрд руб. составили страховые выплаты в отношении четырех крупнейших происшествий только по авиакаска (без учета выплат пострадавшим пассажирам):

- 01.09.18. Сочи. Авария B737, «ЮТэйр» – \$14,5 млн;
- 09.10.18. Якутск. Авария SSJ100, «Якутия» – \$17 млн;
- 05.05.19. Шереметьево. Катастрофа SSJ100, «Аэрофлот» – \$43,5 млн;
- 15.08.19. Жуковский. Авария A321, «Уральские Авиалинии» – \$45 млн;

Также не менее 1 млрд руб. ежегодно составляют страховые выплаты авиакомпаниям по «мелким» убыткам: повреждениям самолетов в аэропортах, попаданиям в двигатели птиц или льда и т.п.

При этом ежегодная сумма страховых взносов совокупно по каско и ответственности всех российских авиакомпаний лежит в диапазоне 6-6,5 млрд руб.

«Сегодняшнее повышение тарифов – это реакция не на крупные убытки, а на то, что уровень премий не обеспечивает рентабельности при среднегодовом за последние годы уровне выплат», – говорит Илья Кабачник, заместитель генерального директора АО «АльфаСтрахование», президент Международного союза авиакосмических страховщиков (IUAI).

На мировом рынке тренд постоянного снижения тарифов, продолжавшийся 15 лет, сменился в 2018 г. повышением, что не стало неожиданностью, поскольку, уже, начиная с 2013 г., каждый следующий год приносил страховщикам превышение убытков над собираемыми с авиакомпаний премиями.

«Для понимания ситуации очень показателен 2017 г., когда авиакомпании мира перевезли 4 миллиарда человек, и при этом в коммерческих авиаперевозках не было ни одного происшествия с гибелью пассажиров. Тем не менее 2017 г. авиационные страховщики мира закончили с убытком: при отсутствии катастроф уровень страховых премий оказался недостаточным для покрытия «повседневных» выплат, связанных с повреждением самолетов, двигателей и т.п. В этом нет ничего удивительного, если принять во внимание постоянный рост стоимости современной техники», – говорит Илья Кабачник.



Однако, несмотря на увеличение тарифов, 2018 г. вновь стал убыточным для мировой страховой индустрии, а 2019 г. наглядно показал, что технологический прогресс вовсе не исключает риск. Две катастрофы самолетов Boeing 737 MAX, последовавшая за этим приостановка эксплуатации этих самолетов по всему миру и начавшиеся судебные разбирательства в США означают рекордный убыток для страхового рынка, размер которого оценивается в \$1,5 млрд и более. На этом фоне повышение перестраховочных тарифов по данным рискам безусловно продолжится.

На российском рынке вплоть до 2018 г. авиационные страховщики получали прибыль, при этом тарифы неуклонно снижались. Годовой объем страховых премий по всем авиационным рискам на протяжении нескольких лет оставался на уровне 12-13 млрд руб., несмотря на заметный рост пассажиропотока и стоимости воздушных судов. В 2018 г. в России, как и за рубежом, достижение минимальной отметки в тарифах совпало с резким ростом убытков.

В 2018 г. российские страховщики получили около 13,8 млрд руб. взносов по страхованию авиационных рисков. Из них, по оценке «АльфаСтрахование», 6,25 млрд руб. пришлось на крупные и средние авиакомпании, 5 млрд руб. – на авиационную промышленность, 0,5 млрд руб. – на предприятия наземной инфраструктуры, около 2 млрд руб. – на страхование мелких региональных авиакомпаний, вертолетов, малой авиации.

«Последний сегмент вызывает особое беспокойство страховщиков, поскольку как при страховании частных пилотов, так и при страховании вертолетных компаний страховые выплаты устойчиво превышают взносы. Для возвращения страхования вертолетов к уровню, обеспечивающему финансовую устойчивость, тарифы каско должны быть повышены в среднем в два раза, и, если это невозможно сделать одномоментно, то за ближайшие 2-3 года страховщикам и их клиентам нужно пройти этот путь», – говорит Илья Кабачник.

Что касается аварийности, основная проблема индустрии воздушного транспорта страны, по его словам, заключается в недостаточно системной работе в области безопасности полетов гражданской авиации: необходимо повышение квалификации специалистов всех уровней, внедрение современных технологий управления безопасностью полетов. Развитие событий в 2018-2019 гг. и остающиеся без решения системные проблемы отрасли заставляют предполагать ухудшение показателей аварийности. Как будет развиваться ситуация с тарифами в 2020 г. и далее будет напрямую зависеть уже от будущих показателей убыточности.

[\(АльфаСтрахование\)](#)

Минпромторг отменил итоги конкурса на разработчика самолета на замену Ан-2

Минпромторг РФ отменил результаты конкурса по определению разработчика легкого многоцелевого самолета на замену Ан-2 ("Кукурузника"), следует из документации, размещенной на портале госзакупок.

Ранее на портале был размещен протокол подведения итогов открытого конкурса, в котором был определен победитель - "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА).



"Извещение об отмене документа "Протокол подведения итогов открытого конкурса в электронной форме от 10.09.2019", - говорится в документе.

В августе в пресс-службе ведомства агентству анонсировали создание нового регионального самолета вместимостью 9-14 человек вместо "Кукурузника". Изначально планировалось, что Ан-2 заменит одномоторный самолет ТВС-2ДТС "Байкал", разработанный Сибирским НИИ авиации на базе "Кукурузника". Его серийное производство предполагалось начать в 2021 году на Улан-Удэнском авиазаводе.

Однако в Минпромторге заявили, что ТВС-2ДТС - это экспериментальный образец воздушного судна, созданный для отработки новых технологий, и с учетом полученного научно-технического задела в рамках работы ЛМС (легкий многоцелевой самолет) создается новый серийный самолет.

В ходе МАКС-2019 главный конструктор УЗГА по самолетостроению Вадим Демин в интервью официальному изданию авиасалона ShowObserver сообщил, что завод предлагает разработать девятиместный моноплан на замену Ан-2. По его словам, самолет будет иметь максимальную взлетную массу 4,8 тысячи килограммов, что в 1,5 раза меньше, чем у ТВС-2ДТС (7,4 тысячи килограммов). Это соответствует нормам АП-23, которые устанавливают ограничения по весу для легких одномоторных самолетов в 5,7 тысячи килограммов.

Позднее управляющий директор Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых сообщил в интервью РИА Новости, что облик самолета, который будут производить в России на замену Ан-2, определят в сентябре. Он отметил, что после подведения итогов конкурса завод начнет организацию производства новой машины и в состоянии выполнить любой заказ.

Ан-2 ("Аннушка", "Кукурузник") - советский легкий многоцелевой самолет. Из-за простоты в эксплуатации, неприхотливости и возможности работы на небольших грунтовых аэродромах широко эксплуатировался на местных воздушных линиях для перевозки пассажиров и грузов, в частности в отдаленные села, а также для различных хозяйственных работ.

С чего все началось

В августе Минпромторг разместил на портале госзакупок заявку на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию легкого самолета. Согласно материалам закупки, на разработку планируется потратить более 1,2 миллиарда рублей.

Необходимость создания такого самолета, по мнению ведомства, вызвана значительным сокращением парка воздушных судов типа Ан-2, которые в основном обеспечивают внутрирегиональное авиасообщение. По данным Минпромторга, в 15 регионах авиация - главная составляющая транспортной системы, а более 28 тысяч населенных пунктов не имеют наземного сообщения.



В техническом задании, приведенном в документации, говорится, что аванпроект самолета разработан. "На основании представленных материалов аванпроекта для проектирования и разработки перспективного легкого многоцелевого самолета для серийного производства и эксплуатации на местных воздушных линиях рекомендуется самолет стандартной аэродинамической схемы и пассажироместимостью 9-14 человек", - говорится в документе.

Также отмечается, что перспективное воздушное судно будет соответствовать современным требованиям рынка и создано на основе передовых перспективных научно-технических решений и авиационных технологий.

Согласно материалам закупки, до декабря планируется создать чертеж общего вида самолета и эскизно-техническую проектную документацию, провести расчеты на статическую прочность, а также сформировать рабочую конструкторскую документацию на планер, его системы и силовую установку.

Комплект конструкторской документации на опытный образец планируется создать до сентября 2020 года, а к декабрю - сам опытный образец самолета для статических испытаний.

[\(РИА Новости\)](#)

Подтверждены проблемы с Sukhoi Superjet 100 в России

Авиакомпания «Ямал» и аэропорт Нового Уренгоя подтвердили информацию о случаях перегрузки на самолетах Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), пишет ТАСС со ссылкой на заявление авиакомпании.

Согласно ему, в общей сложности было зафиксировано семь случаев повышения показателя вертикальных перегрузок на шасси самолетов, которые эксплуатируются перевозчиком и совершают рейсы в Новый Уренгой и обратно.

В заявлении отмечается, что показатели не превышали критический уровень, однако компания считает безопасность главным приоритетом в работе, в связи с чем было принято решение провести проверку всех факторов, которые потенциально способны повлиять на перегрузку шасси.

В середине сентября Ространснадзор провел внеплановую выездную проверку, в ходе которой нарушений или отклонений в соблюдении норм транспортной безопасности в части состояния взлетно-посадочной полосы аэропорта выявлено не было.

Ранее «Коммерсантъ» писал о том, что в период с 18 августа по 8 сентября датчики самолетов «Ямала» семь раз фиксировали превышение нагрузок на шасси. Перегрузки возникали при столкновении шасси со стыками плит на взлетно-посадочной полосе в аэропорту Нового Уренгоя.

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

Ростех обновит стратегию развития до 2025 года

Госкорпорация "Ростех" актуализирует стратегию развития до 2025 года в связи с вхождением в ее состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Объявлен тендер на соответствующие



консультационные услуги, начальная цена контракта составляет 48,76 млн рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

"В рамках объявленного конкурса планируется уточнить целевые показатели стратегии с учетом существенных изменений в структуре и финансовой модели Ростеха в связи с присоединением ОАК. Речь идет об интеграции в состав корпорации крупного холдинга, что означает выход на новые рынки, значительный рост внутригрупповых оборотов, пересмотр плановых цифр по выручке и другим экономическим показателям", - сообщил ТАСС представитель Ростеха.

При этом он отметил, что также необходимо существенно пересмотреть инвестиционные программы кооперации с учетом финансового состояния ОАК.

Представитель Ростеха пояснил, что корректировка целей один раз в четыре-пять лет с поправкой на изменения рынков и макроэкономических факторов является нормальной практикой.

"Текущие результаты исполнения стратегии будут учтены при корректировке показателей. При этом консультанты должны будут предоставить глубокий анализ тенденций на ключевых рынках присутствия Ростеха для принятия качественных решений о повышении или понижении целей", - отметил он.

Кроме того, корректировка стратегии также связана с переходом корпорации на международные стандарты финансовой отчетности. По словам собеседника агентства, в результате этого повысится уровень прозрачности и открытости компании, что открывает новые возможности для ведения бизнеса и развития партнерств в России и в мире.

"Для столь большой и диверсифицированной компании, как Ростех, изменение стандартов отчетности также связано с необходимостью существенной корректировки финансовой модели", - пояснил он.

Стратегия развития Ростеха на период до 2025 года

Согласно утвержденной ранее стратегии, Ростех планировал к 2025 году войти в десятку крупнейших мировых промышленных корпораций по объему выручки, достичь роста доли гражданской продукции в выручке выше 50%, а также повысить производительность труда до уровня лучшей четверти мировых игроков.

С 2015 года и до настоящего времени Ростех выполняет стратегию по основным параметрам (выручка, чистая прибыль, доля гражданской продукции, показатель EBITDA и другие) в пределах заложенных риск-аппетитов, уточнил представитель госкорпорации.

Об ОАК

Объединенная авиастроительная корпорация - российский холдинг, объединяющий 24 основные компании отечественного авиапромышленного комплекса и 15 авиаремонтных заводов. Владеет



правами на марки гражданских и военных самолетов Су, МиГ, Ил, Ту, Як, Бе. Входит в перечень стратегических предприятий РФ.

Сейчас идет процесс интеграции ОАК в Ростех. В октябре 2018 года президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче 92,31% акций ОАК в капитал Ростеха. Передача осуществляется поэтапно и должна полностью завершиться в течение полутора лет. По словам гендиректора Ростеха Сергея Чемезова, ОАК потребуются докапитализация в объеме более чем 300 млрд рублей на "окончательное финансовое оздоровление".

[\(ТАСС\)](#)

Рособоронэкспорт: оборонные предприятия Приморского края имеют большой экспортный потенциал

25 сентября 2019 года подписано генеральное соглашение о сотрудничестве между входящим в Госкорпорацию Ростех АО "Рособоронэкспорт" и Администрацией Приморского края.

Документ подписали статс-секретарь Рособоронэкспорта Владимир Кудашкин и вице-губернатор Приморского края Александр Костенко.

Соглашение определяет основные параметры взаимодействия российского спецэкспортера и руководства региона. Соглашение нацелено на развитие научно-технического и производственного потенциала оборонных предприятий Приморского края, его экономического и социального развития. Также стороны намерены работать над увеличением объемов экспорта выпускаемой в крае продукции военного, специального, двойного и гражданского назначения в рамках реализации проектов военно-технического сотрудничества России с иностранными государствами.

"Оборонные предприятия Приморского края стабильно занимают хорошие позиции по выпуску продукции, продвигаемой Рособоронэкспортом на мировой рынок. Только за последние несколько лет объем поставок произведенной здесь продукции составил около 1 млрд долларов США. При этом мы с удовлетворением отмечаем высокий научный и технологический уровень производства региональных предприятий, их большой экспортный потенциал", – сообщил генеральный директор Рособоронэкспорта, заместитель Председателя Союза машиностроителей России Александр Михеев.

Предприятия Приморского края обладают хорошими перспективами для наращивания производства экспортоориентированной продукции. В частности, нельзя не отметить весомый вклад в ВТС России входящего в Госкорпорацию Ростех ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" имени Н.И.Сазыкина" и АО "Восточная верфь", строящего такие современные корабли, как транспортно-десантное судно проекта 21820 "Дюгонь", малое гидрографическое судно проекта 19910, большой гидрографический катер проекта 19920 и противодиверсионный катер "Грачонок".

Кроме того, большие возможности для выхода на внешний рынок по линии военно-технического сотрудничества имеет приборостроительное предприятие ПАО "Дальприбор". Оно специализируется на разработке и серийном выпуске, ремонте гидроакустических систем, авиационных сбрасываемых



средств поиска, приборного оборудования для оснащения воздушных и морских судов средствами мониторинга мирового океана.

"Оборонная промышленность сегодня является драйвером развития высокотехнологичного производства в Приморском крае. Администрация оказывает всестороннюю поддержку этой отрасли и видит большие перспективы по качественному и количественному росту экспорта нашей продукции на внешние рынки по линии Рособоронэкспорта", – заявил вице-губернатор Приморского края Александра Костенко.

В соответствии с подписанным соглашением Рособоронэкспорт и Администрация Приморского края будут всесторонне взаимодействовать по вопросам разработки экспортных предложений и программ, наращивания производства, проведения прикладных исследований, направленных на выпуск высокотехнологичной экспортоориентированной продукции, а также в области перспективных ноу-хау.

Кроме того, стороны готовы обсуждать меры поддержки предприятий, выпускающих продукцию для экспорта по линии ВТС, и совместно развивать межрегиональные связи с государственными органами Российской Федерации для повышения эффективности кооперационных отношений в рамках исполнения внешнеторговых контрактов Рособоронэкспорта с иностранными заказчиками.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Россия выступила против дополнительных сборов в гражданской авиации

Россия не поддерживает инициативу Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по внедрению системы обязательных сборов с авиакомпаний за выбросы CO₂. Об этом в среду заявил на 40-й сессии Ассамблеи организации в Монреале глава российской делегации, замминистра транспорта РФ Александр Юрчик. Его выступление транслировалось на официальном сайте международной организации.

По его словам, в наше время гражданская авиация играет роль одного из главных двигателей экономического развития подавляющего большинства государств - членов ИКАО. "В этой связи считаем неприемлемой ситуацию, когда под лозунгом борьбы с изменениями климата предпринимаются попытки возложить на сектор гражданской авиации дополнительное и неоправданное финансовое бремя в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)", - сказал он.

Юрчик подчеркнул, что отвлечение значительных финансовых средств из отрасли окажет негативное влияние на темпы развития гражданской авиации и безопасность полетов. При этом, по его словам, темпы роста эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации будут продолжать расти ускоренными темпами. "Не вызывает сомнений, что такая политика в области глобальных рыночных мер негативно скажется на процессах устойчивого развития гражданской авиации, в первую очередь, в развивающихся государствах", - отметил представитель России. В этой связи он выразил надежду, что ИКАО уделит более пристальное внимание предложениям всех стран организации, которые имеют иное мнение по этой проблематике.



ИКАО в прошлом году одобрила Международный стандарт (том IV приложения 16 к Конвенции по международной гражданской авиации) и этапы внедрения CORSIA, что предполагает дополнительные сборы с авиаперевозчиков за выбросы CO₂. Пилотный экспериментальный проект, как ожидается, будет запущен в добровольном режиме уже в 2021 году, а с 2027 года участвовать в этой программе обяжут всех членов организации.

Сессия ИКАО проводится раз в три года и задает вектор развития гражданской авиации на трехлетний период. Нынешняя сессия началась 24 сентября и завершится 4 октября.

[\(ТАСС\)](#)

«Технология» получила сертификат поставщика «Авиастар-СП»

АО «Авиастар-СП» одобрил ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина (входит в Госкорпорацию Ростех) как поставщика комплектующих изделий и материалов. Решение принято на основании проверки системы менеджмента качества, подтвердившей способность предприятия обеспечить необходимый для Ульяновского авиационного завода уровень качества продукции.

Обнинское предприятие готово в полной мере обеспечить потребности «Авиастар-СП» конструкционной оптикой, сотовыми заполнителями, клеевыми плёнками, вибропоглощающими покрытиями, полимерсотопластами и другой высокотехнологичной продукцией. В перечень сертифицированных изделий и материалов включены более 40 наименований.

«Наше предприятие можно с полным правом считать лидером в сфере производства комплектующих из композитных материалов и конструкционной оптики для авиастроения. Эффективное сочетание научных исследований с высокотехнологичным производством, а также учёт реальных потребностей рынка, обеспечивают выпуск конкурентоспособной востребованной лидерами отечественного авиастроения продукции», - отметил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

[\(ОНПП Технология\)](#)

7 ноября 2019 года в Москве состоится III международная конференция «Авиационный лизинг - 2019»

Ключевая конференция по авиационному финансированию и лизингу пройдет 7 ноября 2019 года в Москве.

Конференция «Авиационный лизинг - 2019» – ключевая отраслевая площадка в России, на Евразийском пространстве и странах СНГ для обсуждения на уровне государства и бизнеса актуальных трендов развития мировой отрасли авиационного лизинга и финансирования, вопросов совершенствования правовой и налоговой среды, практики заключения лизинговых договоров с российскими и зарубежными компаниями, для обмена опытом, презентации перспективных идей и лучших практик международных и российских экспертов в области авиационного лизинга и управления парком ВС.



Впервые на конференции будут затронуты новейшие тренды применения технологических инноваций в авиационном лизинге, рассмотрены коммерческие и юридические аспекты цифровизации, юридические аспекты использования блокчейн технологий и другие актуальные вопросы.

На конференции представят доклады ведущие международные консалтинговые и юридические компании. В частности, о мировых, европейских и евразийских трендах на рынке авиационного лизинга и финансирования расскажут ведущие эксперты DLA Piper, KPMG, ЦСР ГА и других организаций.

В конференции примут участие руководители авиакомпаний СНГ и Европы, российских и международных лизинговых компаний, финансовых и банковских организаций, предприятий авиационной промышленности, страховых, юридических и консалтинговых компаний, представители органов власти и отраслевых ассоциаций.

Обширная деловая программа мероприятия включает в себя доклады, выступления, круглые столы по вопросам динамики развития авиационного сектора, актуальных тенденций на рынке авиационного лизинга и финансирования в России, СНГ и в мире в целом, особенности правового и налогового регулирования в России и СНГ, презентации эффективных механизмов финансирования авиационной техники и актуальных стратегий управления парком авиакомпании, новые перспективные разработки производителей авиационной техники.

Организатор конференции – Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Генеральный информационный партнер – официальный печатный орган Министерства транспорта Российской Федерации газета «Транспорт России».

[\(ЦСР ГА\)](#)

Airbus и Alibaba Cloud создадут дата-центр Skywise в Китае

Airbus подписал соглашение с Alibaba Cloud, подразделением Alibaba Group по информационному обеспечению. Компании договорились о создании дата-центра Skywise в Китае.

Skywise – это открытая платформа Airbus для интеграции данных, которая призвана обеспечить эффективное взаимодействие в цифровом пространстве между игроками аэрокосмической отрасли. Skywise помогает авиакомпаниям лучше оптимизировать внутренние операционные процессы, а также сократить издержки и увеличить безопасность.

Партнерство с Alibaba Cloud и использование локального дата-центра позволят платформе Skywise предоставлять китайским авиакомпаниями персонализированный сервис, а также инструменты для обеспечения безопасности данных, которые необходимы китайским компаниям для получения доступа к платформе.

«Мы рады возможности предложить сервисы Skywise нашим клиентам в Китае и вместе с ними использовать все преимущества работы с данными, что не только приносит пользу всей отрасли, но и

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

23 – 30 сентября 2019 г.



помогает продвигать применение продвинутой аналитики в рамках национальной авиационной отрасли Китая», – отметил Марк Фонтэн (Marc Fontaine), директор Airbus по цифровой трансформации.

На сегодняшний день более 90 авиакомпаний используют сервисы Skywise, которые обеспечивают игрокам отрасли доступ к аналитике данных более чем 7000 самолетов, подключенных к платформе. ([Airbus](#))