



Анонсы главных новостей:

- Аэротакси может появиться в Москве в 2020 году
- В Индии валидирован сертификат типа вертолета Ми-171А2
- Доля авиасегмента в портфеле "ВТБ Лизинг" возросла до 44%
- Еще один Ми-8МТВ-1 поступил в парк "Алросы"
- Новый вертолет NH90 Sea Lion для немецкого флота оказался непригоден к эксплуатации
- Отката, возврата назад не будет - глава Росавиации Александр Нерадько о национальных интересах, сертификатах и фантиках
- Первая партия из 10 композитных самолетов Т-500 проходит испытания в Казани
- Посол Непала рассказал о планах по покупке у России вертолетов Ми-17
- Самым поставляемым вертолетом Bell в текущем году стал Jet Ranger X
- Сертификат типа российского вертолетного двигателя ВК-2500ПС-03 валидирован в Колумбии
- Транспортная неделя-2019. Мероприятие прошло, а вопросы остались
- АОРА обеспокоена ростом ставок страхования
- IHSF проводит очередной опрос вертолетной отрасли

Новости вертолетных программ

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

Двигатели ВК-2500ПС-03 разработки и производства АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) одобрены для эксплуатации в гражданской авиации Колумбии.

Получение одобрения для эксплуатации в Колумбии двигателя ВК-2500ПС-03, устанавливаемого на вертолет Ми-171А2, подтверждает соответствующее официальное письмо Управления гражданской авиации этой республики.

Валидация сертификата типа означает, что двигатель полностью соответствует требованиям государственных авиационных правил Колумбии и может эксплуатироваться в составе вертолетов, находящихся на гражданском регистре страны. Проведение подобных процедур открывает новые возможности поставки и послепродажного обслуживания ВК-2500ПС-03 за рубежом. В настоящий момент аналогичные заявки на соответствие сертификата типа направлены в ряд других стран — Южную Корею, Перу, Бразилию и Мексику. Одобрения сертификата уже получены в Индии и Китае.

Турбовальный двигатель ВК-2500ПС-03 — новейшая модификация ВК-2500 с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Сертификационные испытания двигателя в РФ были успешно завершены в 2016 году. Основное конструктивное отличие ВК-2500ПС-03 — наличие цифровой системы управления типа FADEC (электронная система управления двигателем с полной ответственностью) — БАРК-6В-7С разработки ОДК-Климов.



Межремонтный и назначенный ресурс двигателя в два раза выше, чем у его предшественников. ВК-2500ПС-03 дает вертолетам принципиально новые возможности при эксплуатации в высокогорье и районах с жарким климатом.

[\(ОДК\)](#)

Новый ударный вертолёт «Катран» не может пройти летные испытания

Самая современная палубная версия боевого вертолета Ка-52К «Катран» пока не может пройти окончательный этап испытания, рассказал на днях экс-министр обороны Анатолий Сердюков.

По его мнению, Минобороны всё не может определиться, для какого типа кораблей они планируют использовать данный вертолёт. С другой стороны, разработчик техники: корпорация «Вертолёты России» систематически сообщает об обнаружении новых конструктивных недоработок и откладывает финальные лётные испытания.

Таким образом, судьба Ка-52К «Катран» в составе регулярных соединений российской армии остаётся сомнительной. Вероятно, принятие техники на вооружение откладывается до 2020 года.

[\(ИнфоСМИ\)](#)

В Индии валидирован сертификат типа вертолета Ми-171А2

20 ноября 2019 года по результатам совместной работы разработчика АО «МВЗ им. М.Л.Миля» (входит в холдинг АО «Вертолёты России»), Росавиации и Управления гражданской авиации Индии (DGCA) успешно завершены работы по валидации сертификата типа вертолета Ми-171А (модель Ми-171А2) в Индии.

Индийской стороной оформлено Одобрительное письмо, подтверждающее возможность эксплуатации вертолета Ми-171А2 на территории Республики Индия, в том числе с учетом климатической и географической специфики, при температуре наружного воздуха до +50о С и возможности взлетов с аэродромов, расположенных на высоте до 3000 м.

Данный факт позволяет обеспечить экспортные поставки отечественной гражданской вертолётной техники на рынок Индии, а также открывает широкие возможности экспорта Ми-171А2 на другие международные рынки.

Ранее DGCA Индии также выдало Одобрительное письмо на устанавливаемый на вертолет Ми-171А2 двигатель ВК-2500ПС-03 разработки АО «ОДК-Климов».

Сотрудничество Росавиации и DGCA Индии осуществляется в рамках Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Индии о повышении безопасности полетов от 14.02.2001 года (BASA). Правительство Российской Федерации своим Распоряжением № 2077-р от 14 сентября 2019 года подтвердило полномочия Росавиации в качестве уполномоченного представителя от российской стороны по данному международному договору.



Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и новейшие технические решения. Ми-171А2 предлагает высочайший уровень надежности, безопасности и комфорта. Данный вертолет устанавливает новые стандарты для вертолетов среднего класса и предоставляет широкие возможности для эксплуатации и бизнеса.

[\(Росавиация\)](#)

Ми-171А2 сертифицирован в Индии и Колумбии

Российский многоцелевой вертолет среднего класса Ми-171А2 сертифицирован в Индии и Колумбии. Таки образом, холдинг "Вертолеты России" получил возможность начать поставки ВС данного типа в указанные страны.

Департамент гражданской авиации Индии подтвердил соответствие типовой конструкции вертолета Ми-171А2 требованиям гражданской авиации (CAR) страны. Валидированный сертификат типа на Ми-171А2 также выдало специальное административное подразделение гражданской авиации Колумбии (УАЕАС). Ранее в сентябре 2019 г. авиавласти Индии валидировали сертификат типа на двигатель ВК-2500-ПС-03, которым оснащаются эти машины.

Напомним, что первый экспортный контракт на Ми-171А2 "Вертолеты России" заключили в ходе Dubai Airshow 2017 с индийской компанией Vectra Group. Изначально предполагалось, что ВС передадут заказчику в 2018 г. Первым оператором Ми-171А2 в мире стал российский вертолетный оператор "ЮТэйр — Вертолетные услуги", приступивший к коммерческой эксплуатации этого типа в феврале 2019 г.

На данный момент борт, предназначенный для индийского заказчика, уже изготовлен на Улан-Удэнском авиационном заводе. Его демонстрировали премьер-министру Индии Нарендре Моди на Восточном экономическом форуме 2019. Машину (серийный номер 104), как сообщалось ранее, планировалось передать заказчику в текущем году.

[\(АТО.ru\)](#)

Новый вертолет NH90 Sea Lion для немецкого флота оказался непригоден к эксплуатации

Флот Германии пока не будет проводить тренировочные летные полеты с участием своего нового вертолета NH90 Sea Lion, поскольку он не соответствует необходимым стандартам безопасности. Об этом бундесвер заявил 27 ноября.

После устранения всех конструктивных недостатков немцы намерены использовать вертолет для задач, которые значатся в его списке.

NH90 Sea Lion разработали по заказу ВМС Германии: он представляет собой модификацию сухопутного вертолета NH90 NFH. Морская версия отличается специальным навигационным оборудованием, новой системой «свой — чужой» и двумя штатными пулеметами калибра 12,7 миллиметра.



Базовая версия винтокрылой машины — NH1 NH90 — совершила первый полет в 1995 году, а эксплуатировать ее начали в 2006-м. На сегодня компания NHIndustries произвела более 380 вертолетов NH90 разных версий.

[\(Naked Science\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Транспортная неделя-2019. Мероприятие прошло, а вопросы остались

На прошлой неделе в Гостином дворе прошла очередная «Транспортная неделя» - ключевое российское деловое событие, посвященное проблематике транспорта. Одной из основных тем мероприятия стала отраслевая конференция «Подготовка специалистов авиационного персонала для удовлетворения нужд малой авиации».

Своим видением того, что сегодня происходит в вертолетной индустрии поделился Генеральный директор АО «Русские Вертолетные Системы» Алексей Зайцев.

- Алексей Михайлович, на конференции Заместитель министра транспорта Александр Юрчик озвучил информацию о том, что ежегодно образовательные учреждения России выпускают до 750-800 пилотов и, несмотря на то, что существует определенный дефицит КВСов, этого количества хватает чтобы полностью закрывать проблему вторых пилотов. Насколько данный тезис справедлив для вертолетной авиации?



Возможно, что озвученные тезисы верны для самолетной авиации, но в вертолетной индустрии ситуация достаточно тяжелая. К сожалению, вертолетные операторы сталкиваются с серьезной нехваткой не только командиров, но и вторых пилотов – так на Вертолетном форуме, который прошел 7-8 ноября в Тюмени, представители ЮТЭйра озвучили, что только им сейчас необходимо дополнительно около 40 КВСов. Серьезные проблемы есть и с подготовкой новых кадров. Аналогичная, хотя и меньшая по своим масштабам, ситуация и у нас в «Русских Вертолетных Системах».

Сегодня мы одна из самых активно-растущих компаний на отечественном рынке. И мы испытываем потребность в высококвалифицированном летно-техническом персонале. Однако, специализированные образовательные учреждения не могут нам его предоставить. Например, сегодня из Омского училища без диплома вышло 182 человека. Т.е. это люди, которые прошли определенное обучение, на них были потрачено время и ресурсы. Но летать они, к сожалению, не могут и в ближайшее время будут находиться в «подвешенном» состоянии.

Это обусловлено как отсутствием должного количества техники и топлива, так и банальной нехваткой инструкторского состава в училищах по причине низкой зарплаты, которая сегодня составляет около 60-80 тысяч рублей. Мы бы с удовольствием взяли бы этих молодых ребят, растили бы их, тренировали, но, к сожалению, не можем.

Безусловно, сегодня государство в целом и Росавиация в частности делает очень многое. В т.ч. выдает транши, которые позволяют закупать топливо и ремонтировать технику на которой проходит обучение. Серьезную помощь училищам предоставляют и эксплуатанты: финансируют обучение, предоставляют стипендии, направляют высококвалифицированных инструкторов. Поддерживают своими ресурсами помогая не только тем, кто хочет летать, но и самим себе, формируя квалифицированный кадровый резерв.

- Но в чем же изначально лежит причина такой острой нехватки кадров? Вопрос же не только в отсутствии материально-технической базы и соответствующего инструкторского персонала?

Здесь нельзя выделить какую-то одну причину. Сложившаяся ситуация обусловлена целым комплексом, составными частями которого является и то, что на протяжении продолжительного времени вертолетной авиации не уделялось достаточно внимания со стороны государства, и кризисом отрасли в целом, и тем, что отечественная вертолетная авиация сама по себе недешева и постоянно балансирует на грани убыточности, а авиационные учебные центры, в свою очередь, очень затратная история: нужно получать соответствующие лицензии, в т.ч. и от Минобразования, соответствовать высоким квалификационным требованиям учебного центра, поддерживать квалификацию персонала и техническое оснащение на соответствующем уровне. Это очень серьезные вложения и обременения для компании.

- Не сыграла ли определенную негативную роль и Росавиация, ужесточив контроль? Может надо было отдать все на откуп частным компаниям и сейчас не было бы такого серьезного кадрового дефицита?



Нет. То, что сделала Росавиация в части усиления контроля за учебными центрами можно только приветствовать. Все мы были свидетелями того, что как только государство исключило себя из процесса, когда появилось множество частных компаний и АУЦев, то сразу же пошла массовая волна нарушений (приписывали налеты, выписывали «левые» летные пилотские свидетельства, недостаточно строго контролировали процесс подготовки и т.д.) и, как результат, пошла вверх кривая количества катастроф.

Росавиация, зачистив поле от «левых» АУЦев, сделала очень многое для того, чтобы повысить безопасность, в т.ч. многократно усилила контроль за процессом подготовки пилотов.

В тоже время, при должном соблюдении всех регламентов, ответственном подходе к процессу обучения, особой разницы между пилотом, подготовленным частным АУЦем и государственным я не вижу. Главное, чтобы АУЦ работал в полном соответствии с существующими нормами и выпускал качественный летно-технический состав.

- Еще одним вопросом, который поднимался на конференции, был вопрос межрегиональных перевозок. По данным заместителя Департамента государственной политики Министерства транспорта Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Степанко в 2018 году всего 26% региональных перевозок осуществлялись минуя Москву. При этом в 1990 году эта цифра составляла 72 процента, а общее количество пассажиров было на 30 млн. человек меньше. В Минтрансе планируют довести количество таких маршрутов до 50%. Насколько это реально?

И это тоже в большой мере связано с кадровым дефицитом. Нужно создавать в регионах собственные центры подготовки, но нужно понимать, что есть и нехватка техники, средств и людей. Объективно регионы не потянут это самостоятельно.

Нельзя забывать о том, что такое распределение в пользу крупных авиационных центров произошло неспроста - региональные перевозки находятся в очень плачевном состоянии: нет техники, нет аэропортов, нет топлива и инфраструктуры. Поэтому все постепенно перешло в большие центры. Выход только один – развитие инфраструктуры на местах. И заниматься этим должно государство в партнерстве и с эксплуатантами. Именно эксплуатанты знают проблему «на своей шкуре». Они понимают, что нужно делать и как заново выстраивать схему. Однако без государственного участия это невозможно сделать.

Для реализации поставленных Минстрасом задач необходимо провести огромную работу: нужно отсмотреть пассажиропотоки и грузоперевозки, проанализировать, где уже есть необходимые объекты и техника, где можно обойтись модернизацией, а где необходимо создавать инфраструктуру с нуля.

Один из способов повышения доли региональных перевозок – создание региональных и межрегиональных транспортных хабов. Это то, к чему постепенно начали приходить, например, и в санитарной авиации – ведь раньше это были разрозненные системы. Каждый регион находился в «автономном плавании» со своим бюджетом и со своим обособленным видением ее развития. Сейчас же рассматривается возможность создания в отдельных регионах объединенных служб. Так,



насколько мне известно, есть планы объединить в части санитарной авиации отдельные районы Астраханской области и Волгоградскую область. Естественно, что при создании подобных транспортных хабов будет разгружаться и Москва, и Питер, и другие крупные центры. Но это вопрос не самой ближайшей перспективы. По нашим оценкам на это потребуется, как минимум, лет пять. Необходима масштабная программа развития с участием государства. И начинать, как мне кажется, нужно с субсидирования перевозок.

- В целом же, какие у Вас впечатления от «Транспортной недели»? Насколько актуальна та информация, которой оперируют участники и соответствует ли повестка мероприятия реальным задачам и проблемам вертолетной отрасли?

Что касается актуальности, то ее тяжело переоценить. Регулярные рабочие встречи, совещания с участниками рынка, операторами, представителями правительства, Росавиации, Минтранса и регулирующих органов должны проходить как можно чаще. В тоже время, есть ощущение, что нужно больше конкретики, как, например, было у нас на Вертолетном Форуме в Тюмени, где эксплуатанты, производители вертолетной техники и заказчики говорили на одном языке и обсуждали общие проблемы.

Всем нам нужно понимать, что необходимо делать сегодня, завтра, через год. Если мы говорим о финансовой помощи, об инвестициях в отрасль, то нужно не просто говорить «дайте нам денег», но четко понимать необходимые объемы, сроки на которые они выделяются, окупаемость и, самое главное, - результат, которого мы хотим добиться.

Сегодня четкое понимание ситуации, пожалуй, есть только эксплуатантов. Государство, несмотря на вовлеченность в процесс с точки зрения регулирования, не сталкивается непосредственно с проблемами. Для адекватной полноценной и гармоничной работы степень его (государства) вовлеченности должно вырасти многократно. И в этом плане, безусловно, такие мероприятия как Транспортная неделя или Вертолетный Форум, выходят на первый план, т.к. дают возможность прямого и конкретного диалога.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Кадровые проблемы в гражданской авиации

19 ноября 2019 года в рамках ежегодной Транспортной недели состоялась отраслевая конференция «Подготовка специалистов авиационного персонала для удовлетворения нужд малой авиации».

С учетом значительной территории, а также достаточно невысокой плотности населения в отдельных регионах, в современной отечественной государственной политике особое место занимает задача развития транспортной инфраструктуры, в т.ч. и региональной аэродромной сети, а также подготовки квалифицированных кадров для нужд гражданской авиации.

По словам Заместителя Министра транспорта Российской Федерации Александра Алексеевича Юрчика, комплексный план развития региональной авиации состоит из трех основных компонентов:



инфраструктура региональных и труднодоступных аэропортов, межрегиональная сеть и обеспечение новыми воздушными судами.

Отдельно остро сегодня стоит задача формирования квалифицированных кадров для гражданской авиации, что должно обеспечить высокий уровень качества предоставляемых населению услуг. Александр Юрчик сообщил, что ежегодно образовательные учреждения России выпускают до 750-800 пилотов, так что тезис о том, что в стране не хватает пилотов, по мнению Заместителя министра, нуждается в уточнении. На данном этапе их хватает, чтобы полностью закрывать проблему вторых пилотов, однако ощущается острый дефицит командиров воздушного судна.

Позиция Министерства транспорта заключается в том, что поскольку в рыночных условиях финансирование подготовки летного персонала по умолчанию осуществляется не только из бюджета, авиакомпании должны заниматься подготовкой пилотов, в том числе командиров судов, а Минтранс должен предоставить выбор, где они могут подготовить данные кадры самостоятельно.

Сегодня существует ряд проблем, которые необходимо решить в ближайшей перспективе. Среди них обеспечение учебного процесса лабораторной, тренажерной, летной базой, а также контроль над качеством оказываемых образовательных услуг. И следует проработать такие решения, чтобы в дальнейшем не было необходимости в отзыве лицензий и свидетельств у недобросовестных образовательных центров. «Фильтр должен быть на входе, а не на выходе».

В ближайшее время состоится рассмотрение развития региональных авиалиний на самом высоком уровне. Правительство ждет взвешенных и обоснованных предложений, которые позволили бы государству снять существующие проблемы и двигаться вперед.

По данным заместителя Департамента государственной политики Министерства транспорта Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Степанко в 1990 году 72 процента региональных перевозок осуществлялись минуя Москву, в 2018 эта цифра составила 26 процентов, при этом пассажиропоток увеличился на 30 миллионов человек. При реализации Федеральной программы реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети маршрутов поставлена задача довести количество маршрутов, минуя Москву, до 50 процентов. «Чтобы это выполнить, нужен кадровый потенциал, это понимают все», — сказал Дмитрий Анатольевич.

На совещании у заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Максима Алексеевича Акимова были определены ключевые задачи в области подготовки специалистов для гражданской авиации России. Речь идет об утверждении профессиональных стандартов, которые позволят определить требования для сотрудников гражданской авиации. Также, на данном этапе идет утверждение Минтрансом типовой программы профессионального обучения и обсуждение вопросов альтернативной службы для выпускников летных образовательных учреждений. Разрабатывается проект федерального закона по внесению изменений в Воздушный кодекс по медицинскому обеспечению полетов.



Эти тезисы подтверждает и декан Ульяновского института Гражданской авиации Александр Аркадьевич Бондаренко. По его словам, государственные стандарты уже устарели и им сложно соответствовать. Особенно в вариативной части.

Он также отметил, что в филиалах учебного заведения уровень заработных плат существенно ниже и есть необходимость решения этой проблемы для комплектации заведения высококвалифицированным преподавательским составом.

Начальник Управления летной эксплуатации Федерального агентства воздушного транспорта Максим Юрьевич Костылев сообщил, что на данный момент в Российской Федерации 106 эксплуатантов воздушных судов, парк техники которых за последние 3 года вырос на 309 единиц. Общее число воздушных судов составило 2781 единица. Вертолетной техники за этот период увеличилось на 120 машин.

На сегодняшний день в Гражданской авиации Российской Федерации 14 000 действующих пилотов. Средняя заработная плата составляет 350 тысяч рублей, в то время как у пилота-инструктора 60-70 тысяч. Дефицит пилотов-инструкторов для выполнения государственных заданий и подготовки коммерческих пилотов составляет 100 человек.

Также, по словам Максима Юрьевича требуется обновления парка техники авиационных образовательных учреждений, так в Омском училище средний возраст воздушных судов составляет порядка 35 лет. На данный момент проводится межведомственное согласование закупки вертолетов «Ансат» для учебных заведений и тренажерных симуляторов для подготовки пилотов на Сухой Суперджет.

Президент профсоюза летного состава России, член Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта Мирослав Бойчук рассказал участникам конференции, что сегодня в России более 1800 действующих пилотов вертолетов старше 55 лет. По его прогнозам, в 2021-23 годах количество списывающихся пилотов будет больше чем обычно на 50-60 процентов. Перекрыть нарастающий дефицит позволят военные и опытные возрастные пилоты.

Как отметила Анастасия Мирошниченко, генеральный директор консалтинговой компании «Авиаперсонал» — «Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации, доктор Фан Лю на саммите ИКАО обратила внимание на убыль профессионального состава в гражданской авиации. Решением этой проблемы могло бы стать привлечение в авиацию большего количества женщин. Сегодня женщины составляют менее 4 процентов летного состава и менее 1 процента инженерно-технического. Также необходимо разработать новые методы оценки качества, так как в связи с дефицитом кадров показатель трудоустройства не является оценкой качества».

Еще один важный вопрос адресован к собственникам авиакомпаний. Регионы Дальнего Востока как правило дотационные и содержать летный состав с зарплатой на среднерыночном уровне как правило довольно сложная задача. Содержание одной авиакомпании 2-мя или 3-мя регионами позволило бы снизить финансовую нагрузку и сохранить летно-технический состав.



Эту тему продолжил Член Совета Федерации от Магаданской области Анатолий Иванович Широков. Область столкнулась с оттоком молодого населения и сейчас средний возраст специалистов наземных служб подходит к 60 годам. Повышается в среднем и возраст техники, основными рабочими лошадками региона остаются самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-28 и вертолеты Ми-8.

«В области 20 процентов наземного персонала и 90 процентов штурманов это командированные сотрудники. Необходимо создать условия для ориентации молодежи на авиационные профессии и стимулировать их оставаться работать в Колымском крае. На данный момент нами планируется программа в Магаданской школе, в рамках которой будет создано 2 класса по 30 человек, а также класс в поселке Сокол, где живут авиаторы. Дети будут изучать специальные курсы, которые смогут их подготовить к поступлению в авиационные образовательные учреждения», — рассказал Анатолий Широков.

Так же представитель Магаданской области в СФ ФС РФ сообщил, что губернатор принял решение обеспечить безвозмездным жильем выпускников, которые будут работать в отрасли. После второго курса обучения они могут располагать ключами от собственной квартиры. Им также будут выделены подъемные.

Безусловно, такие мероприятия как Транспортная неделя открывают возможности для более предметного разговора по наболевшим вопросам отрасли, вскрытию узких мест в системе. Одна из таких уязвимостей — устойчивый кадровый дефицит. И нехватку пилотов в вертолетной авиации — как командиров, та и вторых пилотов — не удастся преодолеть, несмотря на усилия Росавиации и самих операторов. Сказывается как серьезное недофинансирование этого вида деятельности в прежние годы, так и отсутствие комплексной госпрограммы по формированию кадрового резерва в настоящий момент. В итоге одним из ключевых запросов по результатам Транспортной недели стало дальнейшее повышение результативности таких встреч и, наряду с нахождением общего языка участников рынка и авиационных властей, разработка на уровне регулятора действенных технических процедур по разрешению подобных отраслевых противоречий.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Санавиация в Белгородской области

Из Валуйского городского округа экстренно транспортировали по санавиации 11-летнюю девочку с впервые выявленным сахарным диабетом. Пациентка находилась на воздушном судне 50 минут, эвакуация сухопутным транспортом составила бы почти 2 часа. В тяжелом состоянии без сознания девочку госпитализировали в эндокринологическое отделение детской областной клинической больницы.

Главный врач детской областной клинической больницы Андрей Иконников отметил, что благодаря санавиации сокращается время для оказания специализированной медицинской помощи детям в условиях медучреждения третьего уровня.

"Это улучшает прогноз по лечению заболевания у девочки", - сказал Андрей Иконников.



Кроме того, после проведенной операции, в пятницу, эвакуировали пациента из Губкинского городского округа. Санитарно-авиационная эвакуация пациента осуществлялась бригадой анестезиологов - реаниматологов Станции скорой медицинской помощи области. 60-летнего мужчину в состоянии средней степени тяжести госпитализировали в хирургическое отделение областной клинической больницы Святителя Иоасафа.

"В Губкине приземлились за несколько минут до захода солнца, приняли пациента и вылетели в Белгород. Доставили его вовремя. Мужчина находился на борту 30 минут. При этом дорога на автомобиле составила бы минимум 1,5 часа", - рассказал командир воздушного судна "Ми-8" Авиакомпании "СКОЛ" Алексей Бабкин.

Напомним, что санитарная авиация в регионе работает чуть более месяца. Экипаж Авиакомпании "СКОЛ" совместно с бригадой медработников Станции скорой медицинской помощи области находятся на круглосуточном дежурстве и готовы в любой момент вылететь на экстренный вызов.

[\(СКОЛ\)](#)

Михаил Миль: он стал отцом самых лучших вертолетов в мире

В настоящее время более 8000 вертолетов российского производства эксплуатируется более чем в 100 странах мира. Холдинг «Вертолеты России» занимает 90% российского рынка вертолетов, в мировых продажах на долю компании приходится 10%.

Предприятия «Вертолетов России» выпустили 22% мирового парка вертолетов военного назначения, при этом продукция холдинга занимает 32% мирового парка боевых и 42% средних военно-транспортных вертолетов. В мировом парке вертолетов гражданского назначения продукция холдинга «Вертолеты России» составляет 49% среди тяжелых вертолетов и 65% в классе средних вертолетов (со взлетной массой от 7 до 20 т).

В свою очередь вертолеты марки «Ми» составляют 98% от всего национального производства вертолетов. Свыше семи тысяч из них поставлены на экспорт во все регионы мира, и в настоящее время трудно найти страну, где бы не знали «милевских рабочих лошадок».

И все они были разработаны в ОКБ, основанном Михаилом Леонтьевичем Милем, советским конструктором вертолетов, доктором технических наук, Героем Социалистического Труда, лауреатом Ленинской и Государственной премий СССР. В этом месяце ему исполняется 110 лет.

Любовь моя, авиация

Михаил Леонтьевич Миль родился в 1909 году в Иркутске. Интересно отметить, что в том же году русский конструктор Игорь Сикорский создал свой первый вертолет. Конечно, маленький Миша не знал об этом и о том, что в будущем его вертолеты будут конкурировать с винтокрылыми аппаратами этого, уже американского, конструктора.



С детства Михаил прекрасно рисовал, увлекался музыкой, с легкостью изучал иностранные языки. Он мог бы стать художником или музыкантом, но стал ученым-конструктором. Возможно, выбор этот объяснялся тем, что 20-е годы XX века — время, когда все в СССР увлекались авиацией.

В двенадцатилетнем возрасте сделал модель самолета, которая победила в конкурсе в Томске. В 1925 году поступил в Сибирский технологический институт. В планерной студенческой секции он построил легкий одноместный планер и совершил на нем свой первый полет.

Однако во время учебы на втором курсе студента исключили из института по доносу «за непролетарское происхождение». Ведь его мать была зубным врачом, а отец — служащим на железной дороге.

Пришлось поработать год в кожевенной лаборатории. И потом, став представителем уже советского пролетариата, Миль без проблем поступил сразу на третий курс механического факультета Донского политехнического института в Новочеркасске.

Именно в нем и проявился талант будущего конструктора. Здесь новоиспеченный студент имел возможность экспериментально проверять свои выкладки в теории воздухоплавания, пользуясь одной из двух аэродинамических труб, имевшихся тогда в Советском Союзе.

В 1929 году студент Миль узнаёт о новом летательном аппарате — автожире, который в 1919 году сконструировал испанец Хуан де ла Сиерва, и начал изучать теорию его полета. Он обратился с письмом к Н. И. Камову, заведующему отделением автожиров в ЦАГИ, и получил приглашение в рамках летней практики поучаствовать в создании первого отечественного автожира КАСКР-1.

Именно в ЦАГИ он принимал участие в разработке автожиров А-7, А-12 и А-15. Через год стал начальником бригады аэродинамики отдела особых конструкций ЦАГИ. Получая в ЦАГИ совсем небольшую зарплату, молодой конструктор подрабатывал редактором и учителем немецкого языка.

21 марта 1939 года было принято решение о строительстве завода по производству автожиров, где Миль стал заместителем директора, Николая Камова.

Ах, война!

В годы Великой Отечественной войны, в 1941—1943 годах, Миль работал в эвакуации в поселке Билимбай на Среднем Урале, ставшем фактически авиационной столицей СССР. Здесь трудились и лучшие авиаконструкторы страны — С. А. Лавочкин, Н. И. Камов.

В тяжелой обстановке 1941—1942 годов на фронт был переброшен отряд из пяти автожиров, совершивший 20 боевых вылетов. В составе отряда был и Михаил Миль. Известен эпизод, свидетельствующий о решительности Миля в критических обстоятельствах: когда после быстрого прорыва немцев ему пришлось пригрозить оружием, чтобы предотвратить панику среди вверенных ему людей и обеспечить разборку и эвакуацию автожиров в тыл.



За годы войны Милю пришлось пережить множество потерь. По дороге в эвакуацию умер его 5-летний сын; прожив всего девять дней, в роддоме умерла от холода новорожденная дочь, так как не работало отопление. Отец еще даже не знал о ее рождении... Но на этом беды не кончились. Михаил Леонтьевич потерял мать и родного брата.

Но молодой конструктор не сломался и не впал в депрессию. Он продолжал работать, в основном занимаясь усовершенствованием боевых самолетов, улучшением их устойчивости и управляемости. Главной проблемой было то, что нагруженный боеприпасами самолет, например, при отказе работы моторов, потеряв скорость, тут же попадал в штопор, выйти из которого был практически не способен, так как пилоту просто не хватало физической силы. Миль разработал устройство, которое позволяло решить эту проблему. Испытания устройства прошли блестяще, оно было запущено в серийное производство.

Но он не забывал о винтокрылой технике. В 1945 году М. Л. Миль успешно защитил докторскую диссертацию «Динамика ротора с шарнирным креплением лопастей и ее приложение к задачам устойчивости и управляемости автожира и вертолета» и возглавил в ЦАГИ лабораторию № 5, где занимался работой над устойчивостью самолетов, разрабатывал вертолеты. За работы по усовершенствованию боевых самолетов Миль в 1945 году получил орден Отечественной войны.

Первый и самый любимый вертолет

Миль задался целью создать летательный аппарат, способный подниматься в воздух с помощью винтов. Он настойчиво писал И. В. Сталину, убеждая того в необходимости начать работы по созданию винтовых летательных аппаратов. В результате руководитель государства дал добро на организацию в Москве конструкторского бюро по вертолетостроению во главе с Милем.

В декабре 1947 года оно было создано на базе завода № 383 МАП. Первая машина ГМ-1 (Вертолет Миля — 1), созданная в ОКБ, была поднята в воздух 20 сентября 1948 года на аэродроме Захарково летчиком-испытателем М. К. Байкаловым.

Первые испытания двух опытных машин закончились трагедией. В первом случае при определении потолка машины на высоте 5200 м в системе управления замерзла смазка, однако пилот успел покинуть машину. При приземлении Байкалов повредил ногу и был отстранен от полетов, которые на втором экземпляре машины продолжил его товарищ Марк Галлай.

Вернувшись в строй, Байкалов совершил 13 демонстрационных полетов на Ми-1. Четырнадцатый вылет оказался роковым. После перегона машины с испытательного аэродрома заказчику (НИИ ВВС) в точке посадки произошла катастрофа: из-за раковины в сварке обломился вал рулевого винта.

Дочь конструктора вертолета Михаила Миля Надежда была очевидцем трагедии: транспортный самолет с комиссией на борту летел рядом с вертолетом. И все люди, включая главного конструктора, видели в иллюминаторы самолета, как летчик открыл дверь кабины, посмотрел на землю и остался внутри.



— Прыгать было поздно. Летчик погиб. Для всех это было шоком. Отец страшно переживал...

Причину трагедии определили довольно быстро: в дальнейшем карданный вал хвостовой трансмиссии вертолетов Ми-1 стали выполнять из точеных стволов артиллерийских орудий. Их после войны было предостаточно, и больше подобных катастроф с Ми-1 не было. Впоследствии на нем было установлено 27 абсолютных мировых рекордов.

Генеральный конструктор

В 1964 году Миль стал генеральным конструктором опытного КБ. Его коллективом были созданы вертолеты Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8, Ми-10, Ми-12, Ми-24 и др. На разработанных в КБ машинах было установлено 60 официальных мировых рекордов. Вместе с учениками Михаил Леонтьевич разработал теорию современного вертолета.

В 1958 году Миль был награжден Ленинской премией, в 1968-м — Государственной премией СССР.

Созданные КБ Милья вертолеты Ми-2 и Ми-4 стали легендой, а Ми-8 — самым массовым двухдвигательным вертолетом в мире. Десантный Ми-6 — первый вертолет с двумя двигателями и газотурбинной силовой установкой грузоподъемностью 12 т, Ми-10 — крупнейший транспортный вертолет (летающий кран). Двухвинтовой гигант Ми-12 поднял рекордный вес в 40 т и получил прозвище «слон». Он совершил первый удачный вылет при жизни конструктора, установил множество мировых рекордов грузоподъемности, которые до сих пор никем не повторены.

Триумфом работы конструктора стал показ его уникальных машин на авиационной выставке 1965 года в Париже. Сын основателя вертолетостроения Игоря Сикорского, Сергей, признал: в области тяжелых вертолетов Миль не только догнал США, но по ряду параметров ушел далеко вперед.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1966 года за выдающиеся заслуги в развитии советской авиации Милю Михаилу Леонтьевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Он был награжден тремя орденами Ленина, орденами Отечественной войны 2-й степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и медалями.

К нему не зарастет народная тропа

М. Л. Миль умер 31 января 1970 года от инсульта, не дожив до начала эксплуатации и триумфа первого советского ударного вертолета Ми-24. Произведенная в количестве более 3500 экземпляров, машина приняла участие в десятках конфликтов и состояла на вооружении многих стран. Знаменитый «Крокодил» считается самым воюющим вертолетом в мире.

Конструктор Миль похоронен на Юдинском кладбище, недалеко от железнодорожной платформы Перхушково. Уже после смерти конструктора его картина «Нарциссы. Угол кабинета» стала эмблемой выставки «Ученые рисуют» 1981 года: всю жизнь Миль увлекался живописью, а в его КБ работал



целый штат художников, иллюстрировавших для потенциальных заказчиков боевое или хозяйственное применение проектируемых машин.

Родина не забыла заслуг великого конструктора. Имя Миля носит Московский вертолетный завод. В Москве именем конструктора названа улица в районе Жулебино. В 2009 году на пересечении улицы Авиаконструктора Миля и Жулебинского бульвара был установлен бюст Миля. В Казани именем конструктора названа улица в Авиастроительном районе. В 2009 году в Иркутске в честь 100-летия со дня рождения М. Л. Миля по инициативе поэта Г. Гайды была установлена мемориальная доска на доме № 5 по улице Карла Либкнехта.

[\(Ридус\)](#)

Сотрудники авиазавода в Улан-Удэ будут ездить на «баварце» за семь миллионов

Улан-Удэнский авиационный завод объявил о закупке еще одного люксового автомобиля. На этот раз предприятие хочет прикупить BMW 730Ld xDrive Exclusive за 7 миллионов рублей. Возможно, этот «баварец» станет самым дорогим седаном в Улан-Удэ.

«Нас вдохновляет желание превзойти конкурентов. Именно такая цель и стояла перед создателями BMW M760Li xDrive с мощным двигателем V12. С первого взгляда внимание привлекают впечатляющие воздухозаборники в широком переднем бампере, мощные линии которого дополнительно подчеркивают выразительные пороги. Впечатление внушительного характера определяет именно дизайн передней части кузова, затем оно усиливается благодаря эксклюзивным легкосплавным колесным дискам, зеркалам заднего вида, надписи «V12» на задних стойках кузова и выхлопным патрубкам», рассказывается о машине на официальном сайте компании BMW.

Требования к заказываемому автомобилю внушительны. Он должен иметь спортивное кожаное рулевое колесо, шины с возможностью аварийного хода, пневмоподвеску, 18-тидюймовые легкосплавные диски, систему активной защиты при вероятности возникновения ДТП, встроенный видеорегиистратор, развлекательную систему для задних пассажиров, ТВ тюнер и аудиосистему с 16-ю колонками и много чего еще. Отделка салона должна быть выполнена из натуральной кожи.

Как сказано в техзадании, автомобиль покупается «для передвижения сотрудников». Как сообщал «Номер один», ранее авиазавод объявил о закупке еще двух седанов достаточно редкой модели - Genesis G80, являющейся суббрендом компании Hyundai Motor. За два таких авто предприятие готово заплатить 7,6 млн рублей. Как и BMW, они также предназначены для передвижения сотрудников предприятия. Напомним, Улан-Удэнский авиационный завод входит в состав холдинга АО «Вертолёты России», который, в свою очередь, принадлежит госкорпорации «Ростех».

[\(Номер один\)](#)

Новосибирскую санавиацию начали использовать для помощи пострадавшим в ДТП

В Новосибирской области для оказания помощи пострадавшим в ДТП начали использовать санавиацию. Об этом ИА REGNUM сообщили в администрации региона.



В новосибирском правительстве подчеркнули, что пострадавшие в ДТП - в числе приоритетных категорий граждан для эвакуации с использованием санитарной авиации.

По словам заместителя министра здравоохранения Новосибирской области Андрея Лиханова, в настоящее время возможности санавиации начали активно использоваться в регионе для оказания помощи пострадавшим в ДТП и это уже повлияло на снижение показателей смертности.

По данным минздрава Новосибирской области, из 159 пациентов, эвакуированных санитарной авиацией, восемь были с травмами, полученными в ДТП.

Отметим, санавиация начала работу в Новосибирской области в августе 2019 года - в рамках национального проекта "Здравоохранение".

[\(REGNUM\)](#)

Аэротакси может появиться в Москве в 2020 году

"Вертолеты России" могут в 2020 году запустить в Москве пилотный проект аэротакси, сообщил генеральный директор холдинга Андрей Богинский в интервью телеканалу Россия-24.

По его словам, такой сервис будет дороже, чем обычное такси, но быстрее. Богинский уточнил, что добраться от аэропорта до центра Москвы будет в два раза дороже, чем в такси.

Летом сообщалось, что стоимость 15-минутного полета на аэротакси в Москве планируется примерно в 3000 рублей.

"ВР-Технологии" (входит в холдинг "Вертолеты России") 28 августа подписали на МАКС-2019 соглашение с "Яндекс.Такси" о создании городской системы аэромобильности. Тестовые полеты в пригород Москвы и в зону МКАД планируется начать уже в следующем году.

В дальнейшем участники проекта рассчитывают запустить регулярные вертолетные рейсы. Вызвать аэротакси и заказать место можно будет через приложение на смартфоне.

На первом этапе планируется организовать рейсы из Москвы в отдаленные города Подмосковья. Для запуска полетов над городом (над руслами рек и железнодорожными путями) нужно подписать соглашение с правительством Москвы.

[\(Москва 24\)](#)

Еще один Ми-8МТВ-1 поступил в парк "Алросы"

Авиакомпания "Алроса", принадлежащая одноименной алмазодобывающей корпорации, получила новый многоцелевой вертолет Ми-8МТВ-1 для обновления флота. Сроки ввода ВС в эксплуатацию не уточняются — винтокрылая машина проходит сертификацию летной годности.



Новый вертолет получен в рамках контракта на два ВС данного типа, заключенного летом 2018 г. с Казанским вертолетным заводом. Машина оснащена оборудованием, которое позволяет перевозить больных в специальных медицинских модулях.

"Авиакомпания "Алроса" приобретает новые воздушные суда в рамках реновации парка. Это связано с тем, что у некоторых воздушных судов завершается назначенный срок эксплуатации. Чтобы не допустить массовой остановки полетов в будущем, было принято решение по замещению воздушных судов, которые имеют значительный возраст", — отметил гендиректор авиакомпании Андрей Гулов.

Сегодня "Алроса" уже эксплуатирует один Ми-8МТВ-1. До конца года вертолетный парк перевозчика пополнит еще одна, третья по счету аналогичная машина.

Флот якутской авиакомпании состоит из 12 типов авиатехники — всего 42 ВС. "Алроса" эксплуатирует, к примеру, двухдвигательные Boeing 737NG, трехдвигательный Tu-154М и четырехдвигательный грузовой Ил-76ТД. Парк винтокрылых машин перевозчика помимо одного Ми-8МТВ-1 составляют один Ми-26Т, три Ми-171 и двенадцать Ми-8Т.

Оператор постепенно выводит из эксплуатации имеющиеся у него вертолеты Ми-8Т — в 2018 г. в парке "Алросы" числилось 15 таких машин.

(ATO.ru)



IHSF проводит очередной опрос вертолетной отрасли

Международный фонд безопасности вертолетов (IHSF) начинает шестой ежегодный опрос эксплуатантов гражданских вертолетов, расположенных в ключевых регионах мира, чтобы получить более полное представление о том, где реализуются инициативы в области безопасности полетов. [Ссылку на форму опроса](#) можно найти на веб-сайте IHSF.

Региональные группы IHSF по всему миру проанализировали более 1000 аварий на вертолетах и пришли к выводу, что следующие восемь сфер предоставляют наилучшие возможности для предотвращения аварий на вертолетах:

- Структурированные программы, полностью соответствующие рекомендациям производителя по техническому обслуживанию;
- Структурированные программы для начального и периодического обучения;
- Внедрение систем управления безопасностью полетов (SMS);
- Внедрение программ мониторинга полетных данных (FDM);
- Установка систем предотвращения столкновений с проводами;
- Внедрение систем мониторинга состояния и использования вертолетов (HUMS);
- Внедрение автоматизированных систем мониторинга состояния и использования (HUMS);
- Использование систем Night Vision при необходимости.

Исследование IHSF в 2019-20 годах рассмотрит, как эти передовые практики используются в определенных сегментах вертолетной индустрии и в регионах по всему миру.

Прошлогодние данные показали, что ключевые рекомендуемые методы обеспечения безопасности были наиболее полно реализованы операторами в секторах вертолетной воздушной скорой помощи, морских/нефтяных операций и правоохранительных органов. Наименьшее количество было зафиксировано в сегменте «Личный/Частный сектор» и в сфере ТВ/Радио новостей.

Подробный отчет об исследовании инициативы IHSF по безопасности полетов в прошлом году можно найти [на странице «Обзоры»](#) на веб-сайте фонда.

([BizavNews](#))

Посол Непала рассказал о планах по покупке у России вертолетов Ми-17

Непал решил закупить у России не менее семи вертолетов Ми-17, в ближайшее время - до конца этого года или к началу следующего - будет сделка по поставке партии из двух, сообщил РИА Новости посол в РФ Риши Рам Гхимире.

По его словам, Непал уже долго эксплуатирует Ми-17, они соответствуют местным географическим условиям, "хороши для горной местности".

"Все вертолеты на вооружении нашей армии российские. Мы хотим продолжать это сотрудничество. Непал состоит из семи провинций. Нужны вертолеты для каждой из них, как минимум по одному



вертолету. Но нам нужно даже больше. Это будет постепенно, мы не купим за один раз, потому что цена очень высокая", - сказал посол.

По его словам, в ближайшем будущем, "до конца года или в начале следующего года", Непал "купит два, они уже запрошены, это в процессе, и мы купим больше", но "сначала техническая комиссия должна решить вопрос с оплатой".

Проблема в том, что из-за западных санкций есть трудности с оплатой в долларах, объяснил собеседник агентства.

"Техническая комиссия в скором времени встретится либо в Москве, либо в Катманду и обсудит этот вопрос - как нам следует заплатить: в рублях, в китайской валюте, в евро или в американских долларах", - добавил посол.

Ранее глава МИД РФ Сергей Лавров по итогам переговоров с непальским коллегой Прадипом Кумаром Гьявали заявил, что Москва и Катманду планируют "развивать взаимодействие" по использованию в Непале российских Ми-17. Позднее Гьявали пояснил РИА Новости, что Ми-17 нужны для оснащения создаваемых в Непале центров по предотвращению катастроф.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Первый H145 в VIP конфигурации поставлен в Грецию

Как стало известно BizavNews, греческий оператор Airlift стал первым эксплуатантом вертолета Airbus H145 в VIP конфигурации. Новая машина была поставлена на прошлой неделе с завода производителя. Новый H145 станет пятым вертолетом, который присоединится к парку Airlift, который в настоящее время состоит из моделей семейства H125, H130 и H135. Вертолет будет задействован для VIP трансферов.

Основными отличиями новой модификации от базового EC145 считаются цельная ударопрочная хвостовая балка, полностью выполненная из композитных материалов, и хвостовой винт типа «фенестрон», защищающий лопасти от порывов ветра, попадания в провода ЛЭП и деревья, а также оборудование для ночных полетов. В комплект авионики входят 4-канальный автопилот и три широкоформатных LCD-дисплея. Двигатели Turbomeca Arriel 2E повышают летные возможности вертолета на 20% в нормальных условиях эксплуатации и на 50% - с одним отказавшим мотором (двигатели для H145 сертифицированы в декабре 2012 года). Вертолет считается самым бесшумным в классе. Базовая стоимость модели составляет 6 млн. евро.

В марте текущего года на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте производитель представил новую версию H145 с пятилопастным несущим винтом. Как сообщили в Airbus Helicopters, обновленный H145 получил современный пятилопастной несущий винт уменьшенного диаметра, что позволило увеличить полезную нагрузку на 150 кг. Таким образом, максимальная взлетная масса вертолета увеличилась до 3800 кг, а полезная нагрузка теперь эквивалентна его пустой массе. Производитель

также заявляет, что новая конструкция бесподшипникового несущего винта H145 значительно упрощает процедуры техобслуживания машины, повышает ее эксплуатационную надежность и безопасность.



Кроме того, новая модель оснащена беспроводной бортовой системой связи (wACS), которая обеспечивает бесперебойную и более защищенную передачу данных с вертолета в режиме реального времени, в том числе и во время полета. Стартовым заказчиком улучшенной версии машины стала швейцарская авиаспасательная организация Rega. Компания решила поменять все семь своих вертолетов EC145 (предыдущий вариант H145) на новую пятилопастную версию. Европейская сертификация нового H145 запланирована на начало 2020 г., после чего начнутся первые поставки этих машин. Производитель также предложит своим заказчикам возможность апгрейда текущего парка вертолетов H145 (исключая ранние версии вертолетов данного семейства — BK117 и EC145). ([BizavNews](#))

Первые H145M прибыли в Венгрию

Первые два многоцелевых вертолета H145M прибыли в Венгрию. Винтокрылы с временными немецкими регистрационными знаками D-HADI и D-HMBF и тактическими номерами Magyar Légierő (VBC) 01 и 02 были перебазированы с завода Airbus в Донаувёрте смешанными немецко-венгерскими экипажами.

В воздушном пространстве Венгрии H145M были встречены парой вертолетов Ми-24П (тактические номера 334 и 335), принадлежащих батальону ударных вертолетов 86-го полка вертолетов Сольнок. Первоначально H145M приземлился в Будаёрше, городе в округе Пешт, в столичном районе Будапешта, после чего они совершили демонстрационный полет над столицей страны, а затем вылетели на свою базу в Сольнок.



Министерство обороны Венгрии заказало 20 вертолетов H145M с системой вооружения HForce в рамках программы модернизации вооружения Zrínyi 2026. Они также будут оснащены десантными лебедками, камерами высокого разрешения, средствами пожаротушения, баллистическими щитами и электронными системами самообороны.

К концу этого года Magyar Légierő получит еще два H145M (тактовые номера 03 и 04). Остальные 16 вертолетов этого типа присоединятся к ним к концу 2021 года.

AircargoNews.ru

Самым поставляемым вертолетом Bell в текущем году стал Jet Ranger X

Как стало известно BizavNews за девять месяцев текущего года Bell Helicopter (входит в Textron) передал заказчикам 125 вертолетов на общую сумму \$441,8 млн. Лидером поставок стал Bell 505 (65 машин), далее идут 407 GX/GXi/GXP (35 машин), Bell 427 (17 машин) и Bell 412 EP (5 машин) и Bell 206 (3 машины). В первом квартале производитель передал клиентам 30 вертолетов, во втором – 53 вертолета и в третьем – 42 машины.

Производитель ожидает улучшения ситуации с поставками коммерческих вертолетов в четвертом квартале текущего года. «Спрос есть и заказы есть. Речь идет о том, чтобы наращивать производство и поставлять вертолеты более быстрыми темпами. Это наша первоочередная задача», - комментирует глава Textron Скотт Доннелли.

В конце августа Bell Helicopter передал австрийскому клиенту двухсотый вертолет Bell 505 Jet Ranger X. По словам Патрика Мулая, старшего вице-президента Bell по международным продажам, Bell 505 стал успешной историей для производителя во всем мире. В конце прошлого года Патрик Мулай сказал, что Bell 505 забрал долю рынка у 1,2-тонного Robinson R66 и 1,7-тонного H120. В настоящее время Bell продвигает вертолет в сегмент рынка авиационных работ. По мнению Патрика Мулая, до дебюта Bell 505 не существовало «хорошего продукта» в сегменте легких машин для авиационных работ, и он считает, что JetRanger X дает компании конкурентное преимущество, которое позволит забрать долю на рынке у 2,25-тонного Airbus H125.

Напомним, что Textron Aviation в третьем квартале поставил клиентам 45 бизнес-джетов, против 41 самолета годом ранее. В то же время поставки турбовинтовых самолетов снизились до 39 против 43



за тот же период прошлого года. Прибыль компании выросла на \$5 млн, до \$ 104 млн, при выручке в \$1,2 млрд. (+\$68 млн по сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

([BizavNews](#))

РФ передала Киргизии модернизированную технику почти на миллиард рублей

Торжественная церемония передачи началась в среду. На заснеженном аэродроме Кант, где дислоцируется наша военная база, был установлен ангар, где в парадных коробках выстроились российские и киргизские военные. В ангаре уже стояли две модернизированных "вертушки" Ми-8МТ и две радиолокационные станции П-18-2. Под аплодисменты заместитель министра обороны РФ Александр Фомин вручил заместителю начальника Генштаба Киргизии полковнику Нурлану Чомоеву символический ключ от техники, которая была поставлена в республику в рамках оказания безвозмездной военно-технической помощи. Стоимость модернизации техники оценивается более чем в 770 млн рублей.

Киргизская армия остро нуждается в современных вертолетах. Учитывая, что практически вся республика находится среди гор, "вертушки" могут оперативно перебрасывать подразделения даже на самые отдаленные горные перевалы. Кроме того, винтокрылые машины могут решать задачи воздушного патрулирования сложных горных участков вдоль границ. РЛС, в свою очередь, помогают защитить небо Киргизии от непрошенных гостей, правда, республике сейчас не хватает современных радаров. Поэтому киргизская сторона обратилась к России с просьбой модернизировать авиапарк армейской авиации и РЛС. Минобороны РФ на эту просьбу откликнулось.

Как подчеркнул на торжественной церемонии передачи техники Александр Фомин, два многоцелевых вертолета Ми-8МТ и две радиолокационные станции были отремонтированы и модернизированы до современного уровня на российских предприятиях. "Мы знаем, что вертолеты востребованы в вооруженных силах Киргизии, они позволят оперативно и с высоким качеством решать задачи в горах и труднодоступных районах, существенно повысят силы воздушной обороны страны", - сказал Фомин.

Говоря о радиолокационных станциях, замминистра отметил, что их очень ждут в войсках противовоздушной обороны Киргизии. Они существенно усилят противовоздушную оборону республики и смогут защитить воздушные рубежи от любых проявлений террористической опасности.

Замминистра обороны РФ подчеркнул, что поступательное развитие дружественных и союзнических отношений между Киргизией и Россией является одним из самых важных факторов сохранения стабильности в регионе. "Киргизия всегда может рассчитывать на поддержку России в обеспечении своей безопасности, в свою очередь наши киргизские друзья помогают нам в развитии объединенной военной базы, за что мы вам благодарны", - сказал Фомин.

По словам замминистра обороны, Россия и Киргизия будут и дальше развивать сотрудничество в оборонной сфере, а РФ будет оказывать поддержку киргизским партнерам в укреплении национальных вооруженных сил и обеспечении безопасности в Центральноазиатском регионе.



Полковник Нурлан Чомоев поблагодарил Минобороны РФ за переданную технику. "Россия продолжает оказывать Киргизии военно-техническую поддержку, которая свидетельствует о курсе на стратегическое партнерство между нашими странами", - подчеркнул он.

[\(Российская газета\)](#)

"Вертолеты России" получили право поставлять в Индию многоцелевые Ми-171А2

Управление гражданской авиации Индии (DGCA) подтвердило возможность эксплуатации на территории республики российского многоцелевого вертолета Ми-171А2, сообщила Росавиация.

"Данный факт позволяет обеспечить экспортные поставки отечественной гражданской вертолетной техники на рынок Индии, а также открывает широкие возможности экспорта Ми-171А2 на другие международные рынки", - говорится в сообщении регулятора.

Ми-171А2 - новый многоцелевой вертолет среднего класса, разработан АО "МВЗ им. М.Л. Миля" (входит в АО "Вертолеты России"), является развитием семейства Ми-8. Глава "Вертолетов России" Андрей Богинский заявлял ранее, что переговоры о поставках Ми-171А2 ведутся с Индией, Китаем, Колумбией, Бразилией, Мексикой.

Ранее DGCA Индии также валидировало двигатель ВК-2500ПС-03 (разработки АО "ОДК-Климов"), устанавливаемый на Ми-171А2.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Доля авиасегмента в портфеле "ВТБ Лизинг" возросла до 44%

В декабре 2018 г. компания "ВТБ Лизинг" закрыла крупнейшую в истории России сделку по поставке 50 самолетов Boeing 737NG "Аэрофлоту". В результате доля авиасегмента в портфеле компании возросла до 44%, рассказал гендиректор "ВТБ Лизинг" Дмитрий Ивантер.

Топ-менеджер отметил, что такая концентрация портфеля на группе "Аэрофлот" с точки зрения кредитного качества полностью устраивает "ВТБ Лизинг" (в отличие от истории с авиакомпанией "Трансаэро").

"Во-первых, это государственная компания, одна из наиболее эффективных в отрасли, — пояснил господин Ивантер. — Во-вторых, это хорошо обеспеченная сделка: мы осуществляем контроль за техническим состоянием бортов и поэтому уверены, что реальная рыночная стоимость самолетов соответствует нашим оценочным ожиданиям. "ВТБ Лизинг" получил в портфель высоколиквидные новые самолеты со вторичным рынком по всему миру".

Топ-менеджер также добавил, что последнее имущество авиакомпании "Трансаэро" было реализовано в июне этого года. Так что на сегодняшний день этот риск снят.



На вопрос о сделке по поставке 100 SSJ 100 "Аэрофлоту", которая все еще находится на стадии обсуждения, Дмитрий Ивантер ответил, что предсказать, как она в итоге будет выглядеть, сейчас невозможно.

В случае если эти поставки будут поделены между тремя крупными игроками рынка, от каждого участника ожидается финансирование в объеме 1 млрд долл. "Особенно важна роль механизмов господдержки производителя самолетов и то, какая форма будет выбрана правительством", — подчеркнул глава "ВТБ Лизинг".

В следующем году "Аэрофлот" начнет получать первые из 22 дальнемагистральных Airbus A350. Дмитрий Ивантер заметил, что "ВТБ Лизинг" участвует во всей плановой работе своего партнера, в том числе и в этой.

Что касается дальнейшей работы с иностранными ВС, то сегодня лизинговая компания не закладывает какого-то существенного роста на российском рынке и при работе с российскими эксплуатантами. В то же время "ВТБ Лизинг" начал работу с большим количеством клиентов из-за рубежа, пользуясь тем, что компания является частью большого международного бизнеса группы ВТБ.

"ВТБ Лизинг", по словам Дмитрия Ивантера, поставил два авиационных тренажера в страны Европы и Юго-Восточной Азии. Прорабатываются запросы с Ближнего Востока, из Центральной и Юго-Восточной Азии, Китая.

Топ-менеджер прокомментировал и тему перевода в российский реестр иностранных ВС, эксплуатируемых российскими перевозчиками.

"Без документации, которая свидетельствует о правильной технической эксплуатации судна, его цена будет существенно падать. Проблема в том, что если самолет эксплуатировался в российском реестре и его летная годность поддерживалась по российским правилам, то иностранный покупатель такую техническую документацию не примет, — пояснил Дмитрий Ивантер. — Если я приобретаю самолет, который зарегистрирован в российском реестре, то я буду учитывать его пониженную стоимость в конце лизинга — это приведет к более дорогостоящему лизингу для моего клиента".

Он добавил, что все эти аргументы авиакомпаний приводят авиавластям, но Росавиация на них не реагирует. "В данном случае важно создать такие условия, когда эксплуатация ВС в российском реестре обеспечит те же самые параметры стоимости актива, что и его эксплуатация в иностранном реестре", — резюмировал топ-менеджер.

ATO.Ru

"Ростех" запустил обсуждение авиасервисной структуры

Создание отдельной структуры по сервисному обслуживанию авиатехники по-прежнему интересует госкорпорацию "Ростех", которой передаются акции Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).



"Стратегически это вопрос решенный. Будет ли это отдельная компания, консорциум игроков с нашим участием или какая-то комбинация — пока обсуждается", — рассказал в интервью агентству Интерфакс индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации "Ростех" Анатолий Сердюков.

Он также отметил, что мировой тренд последних лет — когда производитель самолета сам берет на себя комплексное послепродажное обслуживание (ППО) своей техники. По его словам, это особенно актуально при выводе нового типа ВС на рынок и при небольшом объеме парка самолетов на старте продаж.

"Для нас это актуальная проблема, поскольку те же SSJ 100 пока еще присутствуют на рынке в недостаточном объеме. Мотивировать крупных сервисных игроков сложно даже в России, не говоря уже о мировом масштабе", — пояснил топ-менеджер.

Создание отдельной структуры по ППО, по словам Сердюкова, позволит снизить расходы в рамках жизненного цикла ВС — в части техобслуживания и ремонта, где производитель может полностью контролировать ситуацию. Кроме того, это позволит снизить стоимость летного часа.

Система послепродажного обслуживания ОАК часто критикуется, особенно в отношении самолетов SSJ 100.

По итогам января–сентября текущего года выручка компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) от услуг в рамках ППО превысила выручку от серийного производства и поставок самолетов — 3,95 млрд руб. против 2,05 млрд руб. соответственно. За аналогичный период 2018 г. ситуация была другой — 2,4 млрд руб. против 24,4 млрд руб.

Из отчета ГСС о финансовых результатах следует, что выручка производителя SSJ 100 от услуг в рамках ППО выросла почти на 65%. Основной причиной увеличения выручки по этой статье стал рост объемов оказанных услуг. В основном речь идет о поставках запчастей и услуг предоставления доступа к пулу.

О причинах значительного снижения выручки ГСС в январе–сентябре читайте в материале АТО.ru, опубликованном на прошлой неделе.

В 2020 г. должен завершиться переход ОАК под контроль "Ростеха". Реформа корпорации предполагает превращение холдинга в единую компанию, что должно повысить управляемость бизнеса. В рамках расширения гражданского сегмента ОАК предстоит сбалансировать объем выручки, выстроить систему продаж и усовершенствовать послепродажное обслуживание.

ATO.Ru

Александр Михеев: Россия поставит Турции второй полк С-400

На прошлой неделе в Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ) завершилась одна из крупнейших в мире выставок вооружений Dubai Airshow-2019. Традиционно в ней приняли активное участие



крупнейшие российские компании в области производства военной авиационной техники. Корпорация "Иркут" привезла на выставку учебно-боевой самолет Як-130, холдинг "Вертолеты России" продемонстрировал натурные образцы вертолетов "Ансат" и Ми-38, причем последний участвовал в международных выставках впервые. Интересы российских производителей традиционно представлял в Дубае государственный спецэкспортер продукции военного назначения компания "Рособоронэкспорт". Руководитель профильной редакции МИА "Россия сегодня" Сергей Сафронов встретился по итогам выставки с генеральным директором компании Александром Михеевым, который рассказал об актуальных проблемах военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами.

- Каков план Рособоронэкспорта на 2019 год на поставку за рубеж продукции военного назначения? Будет ли он реализован или даже перевыполнен?

- За прошедшие 19 лет ежегодный объем экспорта продукции военного назначения (ПВН) по линии Рособоронэкспорта вырос более чем в четыре раза с 3,3 миллиарда долларов в 2001 году до 13,7 миллиарда долларов в 2018 году.

План поставок ПВН на 2019 год находится на уровне предыдущих трех лет. Рособоронэкспорт, несмотря на санкции, которые мы считаем исключительно проявлением недобросовестной конкуренции, в последние годы сумел достичь уровня более 13 миллиардов долларов ежегодно, и мы не собираемся опускать эту планку.

Всего за 19 лет Рособоронэкспортом поставлено на экспорт продукции военного назначения на общую сумму более 165 миллиардов долларов США, что обеспечивало финансовую устойчивость многих предприятий ОПК, позволяло им инвестировать средства в разработку новых образцов вооружения и военной техники и модернизацию производственных мощностей. В течение 19 лет было подписано внешнеторговых контрактов на общую сумму около 230 миллиардов долларов США.

- Новая стратегия ВТС предусматривает удержание лидирующих позиций России на мировом рынке вооружений. Между тем за последние годы Россия продает оружие на сумму не более 16 миллиардов долларов. За счет чего можно преодолеть стагнацию?

- Необходимо учитывать, что международный рынок ВТС крайне консервативен и растет примерно на 1-2% в год. Ситуацию нельзя характеризовать словом "стагнация". Есть заметное движение вперед. Мы осваиваем новые сегменты мирового рынка оружия. Только в последние годы в нашем каталоге появилось гражданское и служебное оружие, новые образцы продукции военного назначения - самолет Су-57Э. РЛС наблюдения космических объектов "Сула", ЗРК "Викинг" и "Тор-Э2", автоматы Калашникова 200-й серии, в том числе под патрон НАТО, средства обеспечения безопасности, в том числе совершенно новая тематика - средства противодействия беспилотным летательным аппаратам всех классов.

В Рособоронэкспорте накоплен огромный опыт сотрудничества и приобретены компетенции работы в самых разных внешнеэкономических обстоятельствах.



Сегодня нами опробованы и могут широко применяться самые передовые внешнеторговые механизмы: офсетные программы, предоставление кредитов, встречные бартерные поставки и так далее. Это позволяет нам быть гибкими и адаптивными к непрерывно меняющемуся миру.

Этот принцип прописан в стратегии развития Рособоронэкспорта. Следуя ему, мы успешно развиваем и планируем военно-техническое сотрудничество с другими странами, имея при этом в резерве не только программы банковской поддержки российского экспорта и помощь различных экспертных сообществ абсолютно на всех уровнях, но и, самое главное, всестороннюю мощную поддержку со стороны государства.

Россию на мировом рынке вооружений выгодно отличает от других игроков тот факт, что руководство страны никогда не ставит политических условий в рамках нашего взаимодействия с партнерами по ВТС. При этом Россия действует исключительно в рамках международного правового поля и в соответствии со взятыми на себя обязательствами.

- Одним из главных негативных факторов, влияющих на экспорт российского оружия, являются санкции. За счет чего их можно нивелировать? Разработаны ли какие-либо контрмеры?

- Да, к сожалению, негативное влияние от санкций есть - к примеру, полностью остановлена работа с США. Впрочем, для нас это не так больно, как хотелось бы инициаторам этих санкций. Мы постепенно адаптировались к новой ситуации, а импортозамещение успешно состоялось как программа. Особое внимание теперь уделяем все более широкому применению в расчетах национальных валют, включая российские рубли.

Вы сами видите, как уверенно ведут себя на международной арене Индия, Китай, Турция и другие страны. Многие откровенно возмущены санкционной политикой США, которые пытаются помешать им развивать собственные вооруженные силы, ВТС с Россией. Они обоснованно расценивают эти шаги Вашингтона как попытку вторжения в их национальный суверенитет, их независимость.

Рособоронэкспорт ведет военно-техническое сотрудничество с партнерами на основании межправительственных соглашений, то есть на уровне органов государственной власти, а наши экспортные сделки получают одобрение или президентами, или на высоком правительственном уровне. Попытки запретить нашим партнерам вести военно-техническое сотрудничество с Россией, от какой бы страны такой запрет ни исходил, мы вместе расцениваем исключительно как вмешательство во внутренние дела наших государств.

- Насколько сегодня востребовано за рубежом российское противодронное оружие, в том числе радиоэлектронное ружье "Пищаль", комплексы противодействия беспилотникам "Сапсан-Бекас" и "Купол-ПРО" производства концерна "Автоматика"? С какими странами ведутся переговоры по данной номенклатуре, подписаны ли первые контракты?

- Практика, в том числе и боевой опыт российских войск в Сирии, показывает, что малые и сверхмалые БЛА активно используются не только регулярными армиями, но также террористическими



организациями и криминальными группировками. Низкая стоимость, доступность и простота в управлении делают дроны одним из наиболее эффективных средств достижения преступных целей.

Совсем недавно террористы на Ближнем Востоке показали, что игнорирование этой угрозы может привести к критическим последствиям для стратегических отраслей промышленности отдельного государства и даже повлиять на мировой финансовый рынок. Классические оборонительные средства оказались бессильными против данного вызова, что признали и их разработчики.

Рособоронэкспорт оперативно отреагировал на ситуацию, подготовил и передал нескольким странам уникальные решения по защите важных объектов транспортной, топливной, атомной инфраструктуры от нападения. Мы уже направили партнерам на Ближнем Востоке, в Северной Африке и других регионах свои предложения, включая услуги по построению эшелонированной зонально-объектовой системы радиоэлектронного противодействия. Эта система обеспечивает надежную защиту территорий и объектов как от отдельных беспилотников, так и от их групп, включая рои дронов.

Спрос на средства противодействия БЛА в мире чрезвычайно высок, в ближайшие пять лет он превысит уровень в два миллиарда долларов. В ходе Dubai Airshow-2019 мы провели с арабскими партнерами переговоры по новейшим российским средствам борьбы с БЛА, выделив их в самостоятельное направление.

На сегодня средства противодействия беспилотным летательным аппаратам - новый сегмент мирового рынка оружия. При этом он сильно востребован и имеет большие перспективы.

Атака на НПЗ в Саудовской Аравии показала всю остроту проблемы и крайнюю необходимость кардинально менять подход к защите важных государственных объектов, инфраструктурных объектов ТЭК, атомной энергетики и других стратегических отраслей.

Российские средства противодействия в течение 2019 года презентовались иностранным заказчикам на различных выставках и форумах по обеспечению безопасности. В частности, на МАКС, "Армии", VIII Московской конференции по международной безопасности MCIS-2019, международной встрече высоких представителей, курирующих вопросы безопасности в Уфе, на саммите Россия-Африка в Сочи и многих других.

Сейчас ведем переговоры с рядом стран, проявившим интерес к нашим предложениям. На данном этапе пока рано рассказывать о конкретных договоренностях.

В Российской Федерации разработана эшелонированная зонально-объектовая система радиоэлектронного противодействия, которая эффективно противостоит малоразмерным беспилотным летательным аппаратам. Она обеспечивает надежную защиту территорий и отдельных объектов как от отдельных беспилотников, так и от групп, включая рои дронов.

Зональное прикрытие территорий обеспечивает комплекс радиоэлектронной борьбы "Репелент" разработки и производства АО "Оборонительные системы". Он способен обнаруживать и подавлять БЛА на расстоянии не менее 30 километров. Для прикрытия важных объектов, которыми могут быть



аэродромы, объекты атомного или энергетического комплекса, Рособоронэкспорт предлагает широкую линейку продукции концерна "Автоматика". Мобильный многофункциональный комплекс "Сапсан-Бекас" способен обнаруживать БЛА средствами радиотехнической разведки на дальности не менее 20 километров и средствами активной радиолокации на дальности 10 километров.

Комплексы "Купол" и "Рубеж-Автоматика" ведут непрерывное наблюдение и создают над объектом защитный купол. Это непреодолимый барьер, способный отразить атаки не только отдельных дронов, но и роя, атакующего с различных направлений и высот, в радиусе не менее трех километров.

Переносной комплекс "Луч" может быть оперативно развернут и применен даже с неподготовленных позиций. Он обнаруживает беспилотники и создает помехи, подавляющие каналы управления и навигации в заданном секторе на дальности не менее шести километров.

Аналогичные задачи решает носимый комплекс "Пицаль", вес которого всего 3,2 килограмма, благодаря чему это один из самых легких из представленных сегодня на рынке образцов.

- С учетом проведения в октябре в Сочи саммита Россия-Африка можно ли говорить о большем внимании Москвы к этому региону в сфере ВТС? На сколько может вырасти объем торговли оружием с африканскими странами, если учитывать их низкую платежеспособность?

- Прошедший в Сочи саммит показал огромный интерес африканских стран к сотрудничеству с Россией в том числе в области ВТС. Сегодня тезис о бедности и неплатежеспособности стран Африки является не более чем неверным стереотипом. Этот регион обладает огромным потенциалом к росту, который раскрывается уже сегодня.

Основные страны-производители вооружения и военной техники видят экономический рост африканских государств и их стремление к защите собственных территорий и суверенитета. Они готовят им коммерческие предложения в области ВТС. Россия не собирается быть сторонним наблюдателем, и мы также активно работаем на этом рынке.

В Африке сегодня есть страны с различной платежеспособностью, и мы готовы работать со всеми благодаря большому набору хорошо отлаженных финансовых инструментов, которыми обладает Рособоронэкспорт.

В Африке хорошо знают российское оружие и ценят его за надежность, простоту в эксплуатации и высокую ремонтпригодность. Кроме того, Рособоронэкспорт предлагает своим африканским партнерам выгодные программы по послепродажному обслуживанию поставляемой и уже эксплуатируемой российской военной техники.

Рособоронэкспорт сегодня готов развивать с африканскими партнерами сотрудничество на уникальных условиях. Мы предлагаем не только прямые поставки российской оборонной продукции, но и реализуем различные инфраструктурные проекты в области космической деятельности, строительство заводов по производству стрелкового оружия и боеприпасов к нему, а также баз капитального ремонта и обслуживания техники всех видов вооруженных сил.



Мы хорошо понимаем потребности наших африканских партнеров и друзей и высоко ценим их стремление сделать континент безопасной территорией. Уверен, продукция российского производства, прошедшая проверку в реальных боевых условиях, на сто процентов соответствует этим целям.

- Какая российская военная техника и вооружение вызвали наибольший интерес во время работы Dubai Airshow-2019?

- Рособоронэкспорт за свою историю принял участие во всех Dubai Airshow. Приятно отмечать, что масштаб выставки постоянно увеличивается и вместе с тем растет интерес к представляемой нами продукции. Мы делаем все возможное, чтобы оправдать внимание партнеров и удивить их уникальными разработками российских оборонных предприятий.

На Dubai Airshow-2019 мы представили новейший истребитель пятого поколения Су-57Э, модернизированные с учетом опыта боевого применения вертолеты Ми-28НЭ и Ми-171Ш, а также уникальные средства противовоздушной обороны, включая модернизированную версию ЗРПК "Панцирь-С1М. Не обошли стороной и космическую тематику: в Дубае презентовали новую РЛС "Суда" для наблюдения за космическими объектами.

Наряду с новинками, имеющими значительный экспортный потенциал, повышенного внимания со стороны иностранных делегаций традиционно ожидали, и не без оснований, к следующим образцам: зенитные ракетные системы большой дальности С-400, зенитные ракетные комплексы Бук-М2Э" и "Викинг", вертолеты Ка-52, Ми-35М, Ми-26, самолеты Су-35, МиГ-35, Су-32, а также проверенные в реальных условиях высокоточные авиационные средства поражения. Корпорация "Иркут" привезла на выставку натурный образец учебно-боевого самолета Як-130, а "Вертолеты России" - вертолеты Ми-38 и "Ансат".

- Накануне выставки было много сообщений о том, что Индия подпишет контракты на модернизацию Су-30МКИ, закупку 21-го МиГ-29 на общую сумму 2,5 миллиарда долларов?

- Об этом лучше спросить наших индийских партнеров. Если говорить о нас, то Рособоронэкспорт всегда готов к обсуждению вопросов сотрудничества с индийской стороной по любому вопросу в области ВТС.

- Действительно ли Индия хочет купить 19 Су-35?

- Индия пока не объявила тендер на закупку 114 истребителей. Когда он будет объявлен, мы предложим индийской стороне самолет, отвечающий требованиям тендера.

- Взаимодействие России и Индии в области ВТС развивается успешно, несмотря на угрозы санкций. Яркий пример - закупка Дели С-400. Другим примером взаимовыгодного сотрудничества между РФ и Индией является компания "Брамос". Нет ли планов создания других СП? В каких еще областях реализуются совместные проекты РФ и Индии?



- Сегодня Рособоронэкспорт создал совместные предприятия с индийскими компаниями: по производству вертолетов Ка-226 и автоматов Калашникова 200-й серии.

- Когда планируется подписать контракт на поставку Индии ПЗРК "Игла", тендер на которую Россия выиграла в конце 2018 года?

- В настоящее время ведутся переговоры по этому вопросу.

- Участвуют ли российские истребители МиГ-35 и Су-35 в индийском тендере на закупку истребителей?

- Тендер пока не объявлялся. В настоящее время индийская сторона запрашивает информацию у возможных участников.

- Началась ли реализация контракта на поставку С-400 Индии?

- Первый платеж индийской стороны по контракту на поставку систем С-400 получен. О его объеме и то, в какой валюте идут платежи, я уточнять не буду. Но это очень положительный момент для активизации плановой работы по производству первых элементов системы. Надеемся и дальше все будет идти по плану. Работа предстоит большая, исходя из объема контракта. Поставка первого полкового комплекта будет осуществлена в сентябре 2021 года, ровно через два года после получения авансового платежа. Завершение поставок пятого (из пяти) полкового комплекта С-400 полностью планируется завершить в первой половине 2025 года.

- Вы заявляли, что поставка С-400 Турции завершена? Какая ситуация с опционом?

- На сегодняшний день все финансовые вопросы по оплате прошли, деньги получены в полном объеме, акты приема-сдачи подписаны, сто процентов техники и оборудования находятся в местах дислокации. До конца 2019 года мы завершим подготовку и обучение боевых расчетов в Гатчине, и нам предстоит провести обучение гарантийщиков.

Буквально на днях мы с нашими партнерами провели облеты техники, то есть проверку технического сопровождения целей. Что касается нового опциона, то здесь речь идет о втором полковом комплекте. Техническое задание нами передано турецкой стороне на третий этап работы (третью партию оружия - прим. ред.). Техзадание предусматривает техническое сопровождение проекта турецкой стороной (частичная локализация производства отдельных элементов системы), но какое и в каких объемах, пока говорить преждевременно. Можно отметить, что в настоящее время технические вопросы с турецкой стороной решены, ведутся переговоры по финансовой составляющей.

Мы надеемся, что в первой половине 2020 года мы выйдем на подписание контрактных документов. Но хочу подчеркнуть, что военно-техническое сотрудничество с Турцией не ограничивается поставками С-400. У нас впереди большие планы.

[\(РИА Новости\)](#)



Первая партия из 10 композитных самолетов Т-500 проходит испытания в Казани

Бывший министр связи РФ Николай Никифоров на личной странице в социальной сети Instagram опубликовал видео казанских испытаний первой партии самолетов Т-500 для авиационных химических работ в сельском хозяйстве. Пока в небе десять таких самолетов, но это лишь первая партия.

«Напомню, что совместное предприятие с «Ростехом» построит новый сборочный завод и аэродром экспериментальной авиации рядом с Иннополисом. Далее будут двухместная и беспилотная версия этого самолета. И, конечно же, будут и совсем новые разработки», - добавил Никифоров.

[\(Казанский репортер\)](#)

Директор по международному сотрудничеству Ростеха: Россия готова делиться технологиями

Директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов в интервью ТАСС на выставке Dubai Airshow 2019 рассказал о ходе переговоров с разными странами по продаже самолетов SSJ100 и MC-21, количестве российских военных в Венесуэле, отечественной разработке сверхзвукового пассажирского самолета и о произведенных в России ружьях для борьбы с беспилотниками.

- Каковы предварительные итоги Dubai Airshow 2019, можно ли уже говорить о заделах на какие-либо контракты? Ранее были объявлены планы представить в Дубае средства борьбы с беспилотниками и экспортные Су-57, проявили ли к ним интерес участники авиасалона?

- В первую очередь авиасалон - это платформа, которая выявляет векторы развития. Поэтому в контексте выставки важны не столько контракты, сколько тренды и тенденции, которые она выявляет. Если говорить о предварительных итогах нашего российского участия, то мне кажется, что в регионе Ближнего и Среднего Востока выросло уважение к России: к тому, что наша страна производит и продает, к нашим технологическим заделам, политическому постоянству.

Наши собеседники из разных стран регулярно подчеркивают, что испытывают негативные эмоции от нестабильности позиций американской администрации. Например, есть страны, которые взаимодействовали с США десятилетиями - по 40-50 лет, а затем их выставили за дверь, как детей. Эта непредсказуемость мешает сотрудничеству. Россия же - предсказуемый партнер: мы никогда не ставим политических условий. Более того, мы готовы не только на поставки техники, но и на трансфер технологий, индустриальное партнерство и локализацию производств. Это привлекает международных партнеров.

Мы отмечаем мощный рост российского экспорта вооружений и военной техники в страны Ближнего и Среднего Востока: если два года назад российский экспорт в регион составлял 20% от общего объема, то по итогам прошлого года этот показатель достиг 40%. Про цифры применительно к 2019 году говорить пока рано, но тенденция к росту очевидна. Еще несколько лет назад у нас было два-три, может, четыре партнера в арабском мире, а сегодня не осталось ни одной страны, которая бы с нами не сотрудничала. Мы работаем в том числе и с такими некогда экзотическими странами, как Бахрейн,



Оман, Катар. Развивается сотрудничество с Саудовской Аравией, в Иордании собираются системы по нашим технологиям, расширяется партнерство с ОАЭ. Я уже не говорю про такие страны, как, например, Сирия.

В этом контексте необходимо отметить несколько факторов. Первый - растущие вызовы и угрозы, а также нагнетаемая извне нестабильность в регионе. Второй - в ходе сирийской кампании российское вооружение себя продемонстрировало с лучшей стороны. В первую очередь это авиация и средства ПВО, которые, собственно, и являются главными статьями нашего экспорта. Третий фактор - это наши характеристики как партнера: надежность, постоянство, гибкость в подходах. Мы работаем с нашими партнерами на равных, и они это видят.

К нам обращаются как к надежным партнерам, которые не поучают. Поэтому, несмотря на все санкции, наш экспорт растет.

- Ведет ли Россия предметные переговоры по гражданским самолетам, о каких масштабах поставок можно говорить? На каких условиях ОАЭ хотело бы сотрудничать с Россией при производстве МС-21?

- Мы занимаем активную позицию в переговорном процессе с арабскими странами по гражданским самолетам, в том числе по SSJ100. С некоторыми государствами мы уже существенно продвинулись в достижении договоренностей по SSJ100, но в интересах наших контрагентов мы не хотели бы обнародовать информацию до подписания документов.

Наш абсолютный приоритет в работе по программе SSJ100 - создание эффективной системы послепродажного обслуживания. На примере SSJ100 мы видим, что заказчики требуют от нас соответствия высочайшим стандартам, установленным Airbus и Boeing. Несмотря на то что наши конкуренты потратили на создание своих глобальных моделей ППО миллиарды долларов и десятилетия, мы обязаны обеспечить соответствующий уровень поддержки для конкуренции на рынке.

Переговоры о поставках самолета МС-21-300 с авиакомпаниями стран Персидского залива также ведутся. Мы ведем работу уже сейчас: очень широко рекламируем эту машину, проводим бизнес-миссии по различным странам, где рассказываем о преимуществах самолета, одновременно договариваясь с ключевыми партнерами. Параллельно прорабатываются вопросы о создании в регионе центров технического обслуживания и кастомизации самолета, а также о локализации его производства. Объем локализации производства и создание центров напрямую связаны с объемом закупок самолета. Переговоры по данным вопросам будут активизированы после получения самолетом МС-21-300 сертификата EASA.

Мы предлагаем нашим партнерам не только поставки самолетов, но и участие в промышленной кооперации - производстве деталей и компонентов. К примеру, неделю назад я был с Минпромторгом в Малайзии. Мы предлагали малайзийским партнерам подумать о производстве композитных элементов для различных самолетов. У них есть компания Composites Technology Research Malaysia, которая может освоить производство таких изделий. Она производит элементы крыла для Boeing, Airbus, мы готовы кооперироваться и с Индией в производстве этой машины, и с



Эмиратами. Я бы не хотел вдаваться в детали коммерческих переговоров, но работа ведется очень широко.

- Если говорить о Superjet, то сейчас самолет почти не представлен на внешнем рынке. Когда планируется переломить эту тенденцию?

- Сейчас в эксплуатации находится более 130 самолетов. Машина используется не только российскими авиакомпаниями и госструктурами, но также и иностранными эксплуатантами. Например, мексиканским перевозчиком Interjet, королевскими ВВС Таиланда, госструктурами Казахстана, с которыми мы работаем очень плотно. Мы ведем переговоры о поставках SSJ100 с представителями нескольких стран в различных регионах. Проекты находятся в разной степени проработки.

Суперджет - хорошая машина с точки зрения стоимости и своих характеристик. Основные проблемы, конечно же, заключаются в сервисном обслуживании нашей авиатехники, особенно после завершения гарантийного периода. Мы стараемся переломить эту ситуацию. Шаг за шагом. Поэтому мы ведем работу по созданию структуры по обслуживанию российской гражданской техники. Запущена реализация программы модернизации самолета. Главные цели - увеличение надежности, снижение себестоимости эксплуатации, импортозамещение. Мы продолжаем совершенствовать конструкцию.

- А Норвегия интересна?

- А почему бы и нет?

- Какова потенциальная емкость арабского рынка по сверхзвуковому пассажирскому самолету, оценивали ли вы ее? Кто еще проявляет интерес к участию в проекте?

- Пока ведется работа на перспективу. Почему с рынка ушли Concorde и Ту-144? Есть проблема с шумностью: все разработчики в мире стремятся решить вопрос снижения уровня шума при прохождении звукового барьера. Мы находимся где-то в лидирующих позициях в этих научно-исследовательских работах.

Интерес арабской стороны к совместной работе над созданием такой машины присутствует. Но чтобы проект был коммерчески успешным, нужно оценить потребности рынка - нет смысла выпускать два-три сверхзвуковых пассажирских самолета и на этом ставить точку.

- На выставке в Дубае на стенде Boeing представлены две гражданские модели самолетов: сверхзвуковой и гиперзвуковой. В "железе" у них пока тоже ничего нет, но когда можно будет увидеть наш сверхзвук в виде модели?

- У нас есть определенный задел по сверхзвуковой тематике. Сегодня на площадке ОАК, по сути, идет "сборка" различных заделов и перспективных наработок, оформление проекта перспективного сверхзвукового самолета второго поколения. Мы будем опираться на те заделные разработки,



которые уже существуют в той или иной стадии продвинутой. В этой области мы как минимум не отстаем от конкурентов.

- Какая валюта сейчас является основной по контрактам Ростеха, какой процент приходится на доллар и рубль?

- По конкретным цифрам - вопрос скорее к финансистам, но мы в расчетах используем любые валюты, с каждым партнером у нас различные договоренности. По понятным причинам хождение доллара сокращается. Мы переходим на расчеты в других национальных валютах.

- Как Ростех оценивает сотрудничество с Венесуэлой на фоне непростой ситуации, сколько сейчас российских военных специалистов находится там?

- Сообщения ряда СМИ о том, что мы якобы сокращаем число специалистов в Венесуэле, абсолютно безосновательны. Впрочем, оно и так невелико. ВВС Венесуэлы эксплуатируют российскую технику, большое количество самолетов, вертолетов, средств ПВО. Вся эта техника нуждается в ремонте, модернизации, восстановлении - всем этим специалисты там и занимаются. Когда кто-то замечает, что русские специалисты улетают, - это не потому, что их "убирают". Процесс обусловлен ротацией: бригады работают от своих производств: например, приезжают специалисты из Тулы, из "Высокоточных комплексов", с КВЗ и т.д. Они работают месяц-два, решают свою локальную задачу и улетают.

- Вы сказали, что нет снижения, происходит плановая ротация. Означает ли это, что и роста тоже нет?

- Сейчас для Венесуэлы не самое удобное время для заключения новых контрактов. Мы выполняем большое количество контрактов с Боливарианской Республикой, но они связаны с поддержанием технической исправности той техники, которая там есть, - это контракты на ремонт, модернизацию, восстановление. Но ВТС продолжается, и в будущем мы ожидаем активности на этом направлении.

- Какие планы на 2019 и 2020 годы по экспорту авто? Планируется ли создание новых центров сборки за рубежом?

- Экспорт и грузовых автомобилей (КамАЗ), и легковых (LADA) устойчиво растет. Особенно сильным этот рост был в прошлом году. Мы предлагаем локализацию сборки ряду стран, но каждый раз к этому нужно подходить очень осторожно - необходимо просчитывать ключевые регионы, рынок.

- Можно ли говорить, что экспорт в этом году тоже вырастет?

- Рассчитываю на это.

- На каком этапе сейчас находится строительство завода в Венесуэле, и насколько сдвигается запуск производства?



- Запуск производства несколько сдвигается, там не все от нас зависит. Для завода нужна инженерная инфраструктура, подача электроэнергии и прочее - все это зависит от местной стороны.

- В Индии тоже создается производство российского стрелкового оружия. Какие еще страны вы можете назвать из числа заинтересованных в открытии подобных производств автоматов, снайперских винтовок?

- Сегодня мы предлагаем сотрудничество по совместному или лицензионному производству широкой линейки автоматов Калашникова новых "сотой" и "двухсотой" серий. Причем производства можно будет модернизировать в будущем для выпуска более новых моделей.

Желающих стран немало, но это сложный вопрос. Мы и "Концерн "Калашников" взвешенно подходим к желаниям наших партнеров. Если строить слишком много заводов, они начнут между собой конкурировать.

Кроме того, еще ряд стран заинтересованы в создании на своей территории производства легендарных автоматов Калашникова, причем не только на Ближнем Востоке. Мы слышим пожелания об открытии производств и в ряде стран Азиатско-Тихоокеанского региона, но речь сразу о нескольких заводах вести не стоит - надо понять, где больше рынок, где такое производство нужнее.

- К вопросу о заводах. Может быть, речь можно вести о региональном подходе: в Южной Америке предприятие размещается в Венесуэле, а в Азии эту роль возьмет на себя Индия? Логично ли при этом выбрать страну также в Юго-Восточной Азии?

- Необходимо принять стратегическое решение. Тут много факторов - и экономика, и политика, и рынок. Важно понимать глубину локализации: одно дело - просто сборочное производство, а другое - глубокая локализация с производством ствола и спусковых механизмов на месте. Кроме того, один завод требует и строительства второго, как в Венесуэле, где строят именно два предприятия: одно - по производству автоматов Калашникова и второе - по производству боеприпасов.

- Один из главных наших хитов последних лет на рынке вооружений - зенитные ракетные системы С-400. Их приобретают Китай, Турция, Индия. Кто еще заинтересован в покупке российских комплексов?

- Проще сказать, кто не заинтересован. Система очень популярна. Это тот редкий случай, когда "не имеющая аналогов в мире" - не избитая фраза, а реальный факт. У этой системы действительно нет аналогов, поэтому она и пользуется большим спросом. Однако в интересах наших партнеров мы не разглашаем список тех, с кем ведем переговоры. Ведь вы прекрасно понимаете, что основное давление со стороны западных держав сегодня направлено даже не на Россию, а на те государства и конкретных государственных лиц, которые взаимодействуют с нами по линии ВТС.

- В американском павильоне демонстрируют систему Patriot PAC-3 и новый комплекс THAAD. Наши специалисты ознакомились, смогли сравнить? Кроме того, существуют и израильские системы. Действительны ли утверждения о том, что аналогов С-400 не существует?



- Израиль сам по себе - небольшая страна, и их система - это объектовая ПВО. У нас же мобильные системы, поэтому логично сравнивать наши С-400 с американскими Patriot. По тактико-техническим характеристикам С-400 его превосходит. Комплекс ТНААД борется с баллистическими целями и в разы дороже, поэтому здесь мы снова получаем конкурентное преимущество.

- Вы говорили, что практически в каждой стране региона есть контакты и сотрудничество. В Иордании производятся системы по российским технологиям. О каких изделиях идет речь?

- Речь идет об РПГ, их производят по лицензии.

- Вернемся к теме выставки. ОАЭ - одни из первых заказчиков "Панциря". Недавно в ФСВТС сообщили, что идут переговоры о модернизации уже стоящих на вооружении в Эмиратах комплексов. Здесь у вас представлены также новые модернизированные С1М. Хотели бы вы предложить модернизацию имеющихся комплексов или поставку новых в новой версии? И, может быть, и другим странам региона, например Саудовской Аравии?

- Мы занимаемся модернизацией комплекса "Панцирь", который стоит на вооружении в Эмиратах. Если у властей ОАЭ будет желание приобрести новые комплексы, мы с удовольствием их поставим, но пока речь идет о модернизации имеющихся. Он вообще очень популярен в странах региона. Это новый тренд, особенно он очевиден в связи с широким использованием беспилотников. Недавно два НПЗ в Саудовской Аравии были разрушены в результате массовой атаки дронов. Россия привезла на выставку решение: у нас есть целый ряд комплексов РЭБ, которые очень эффективны в борьбе с беспилотниками, они делают их слепыми и глухими. Есть не только РЭБовский комплекс, но и активные беспилотники-"киллеры", которые отслеживают БПЛА-нарушитель, догоняют его и набрасывают сеть.

Наши средства борьбы с беспилотными аппаратами очень эффективны, это не только военные средства, они двойного назначения. Например, концерн "Калашников" выпускает ружья для борьбы с беспилотными аппаратами в радиусе 1-1,5 км. Это работает просто: на беспилотник надо направить ружье и нажать на спусковой крючок. Электромагнитный импульс подавляет электронику беспилотника, и тот либо падает, либо продолжает движение, но теряет связь с тем, кто его послал. Фактически аппарат становится слепым и бесполезным.

[\(ТАСС\)](#)

Хождение по МАКам

«Ростех» хочет наладить экспорт авиатехники с помощью Межгосударственного авиакомитета

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) может частично восстановить утерянные четыре года назад позиции в сертификации российской авиатехники. Об этом президента РФ просит "Ростех", которому нужно сертифицировать перспективную авиатехнику на международном уровне по соглашениям МАК. По данным источников "Ъ", госкорпорация столкнулась со сложностями в продвижении российских самолетов, вертолетов и двигателей за рубежом по сертификатам



Росавиации. Президент свою позицию пока не сформулировал, но в правительстве идею не поддерживают.

Гендиректор "Ростеха" Сергей Чемезов попросил согласия президента Владимира Путина на сертификацию российской авиатехники за рубежом по международным соглашениям МАК ("Ъ" ознакомился с письмом господина Чемезова в адрес президента).

"В настоящее время складывается благоприятная ситуация для экспорта самолета МС-21 и модернизированного RRJ-Сухой в связи с высокой озабоченностью в мире безопасной эксплуатацией их основного конкурента Boeing 737 MAX",- говорится в документе. Для развития экспорта российских самолетов, вертолетов и двигателей "Ростех" приступил к работам по международной сертификации перспективной российской авиатехники, ее разработчиков и производств "с использованием международных договоров с международными организациями и иностранными государствами о взаимном признании в области сертификации и летной годности воздушных судов, имеющих у МАК". Сегодня у МАК действует более 70 соглашений со странами ЕС, Северной и Южной Америки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки, отмечает господин Чемезов в письме.

В "Ростехе" "Ъ" подтвердили, что госкорпорация "действительно предлагала пакет инициатив, направленных на развитие экспорта российской авиационной техники". "Однако принятие решений в этой сфере является прерогативой государства",- добавили в "Ростехе".

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сказал "Ъ", что позиция президента пока не сформирована, поскольку "решению обязательно должна предшествовать экспертная проработка".

МАК потерял полномочия по сертификации авиатехники в России четыре года назад по итогам скандала и на фоне банкротства авиакомпания "Трансаэро" (ее контролировала семья главы МАК Татьяны Анодиной). Эти функции передала Росавиации. МАК занимался сертификацией с момента распада СССР в 1991 году. Предполагалась, что теперь российские авиавласти создадут альтернативную нормативную базу и новый сертифицирующий орган, работа которого будет признана зарубежными авиавластями. Однако процесс идет очень сложно, и к нему не раз возникали нарекания у производителей и эксплуатантов авиатехники.

Собеседник на одном из предприятий авиапрома пояснил, что передача полномочий по сертификации новому органу требует заключения новых пакетных соглашений с европейскими и американскими авиавластями, чего до сих пор не произошло. "Это объективно очень трудоемкий процесс, который невозможно завершить быстро. С учетом сложностей, которые возникают у производителей авиационной техники, нужен переходный период - несколько лет, чтобы подготовить необходимую нормативно-правовую базу и сформировать новую работоспособную, эффективную систему",- говорит собеседник "Ъ".

Сертификация российской авиатехники за рубежом будет и в дальнейшем осуществляться Росавиацией. Все необходимые решения для реализации этих полномочий приняты. Передача полномочий какой-либо другой организации не планируется", - сказал "Ъ" министр транспорта Евгений Дитрих.



Из-за отсутствия признания на международном уровне сертификационных процедур, проводимых "Авиационным регистром РФ", подконтрольным Росавиации, заключение договоров с зарубежными эксплуатантами и поставки российской техники могут затянуться, утверждают собеседники "Ъ" в отрасли.

В Росавиации подчеркнули, что на сегодня подписаны международные соглашения с КНР, США, Индией, Турцией, Италией, Канадой, Кубой, Молдавией, Киргизией, Колумбией, Монголией, Республикой Корея, Бразилией и EASA (регулятор ЕС). Однако источники "Ъ" в отрасли отмечают, что такие соглашения не имеют веса без согласования процедур, регламентирующих техническую работу, а такого согласования с основными регуляторами США и ЕС нет (см. "Ъ" от 1 февраля). В Росавиации этот вопрос не комментируют.

Исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев подтверждает, что наличие между авиавластями соглашений о взаимном признании облегчает для производителей выход на зарубежный рынок.

По его словам, разница между МАК и "Авиационным регистром РФ" - в количестве заключенных соглашений. "Соглашения о взаимном признании, или валидации, должны приводить к сертификации за рубежом в короткие сроки, которые занимают считанные месяцы. Сертификация с нуля может растянуться на несколько лет. В идеале к началу переговоров между производителем и эксплуатантом проблемы с сертификацией должны быть решены",- объясняет господин Пантелеев. Эксперт отмечает, что вопрос в первую очередь касается производителей вертолетов, так как они наиболее активны на зарубежных рынках.

[\(Коммерсантъ\)](#)

АОРА обеспокоена ростом ставок страхования

Ассоциация владельцев и пилотов самолетов (АОРА) совместно с руководителями страховой отрасли работает над стратегиями для пилотов, которые помогут сдержать резкое повышение ставок. Частные пилоты заметили, что за последние два года страховые взносы за самолеты значительно выросли.

«Мы потратили довольно много времени, чтобы понять, что происходит в сфере страхования, и придумали стратегии, которые помогут научить пилотов тому, что они могут сделать, чтобы смягчить рост ставок», - сказал президент и исполнительный директор АОРА Марк Бейкер.

Том Хейнс, старший вице-президент по связям со СМИ и общественностью в АОРА, отметил, что цены выросли «довольно резко», особенно на рынке турбинных воздушных судов, управляемых владельцами, добавив, что некоторые заметили увеличение в диапазоне от 15 до 25 процентов и «в какой-то степени больше этого». Особенно это касается владельцев, которые переходят на турбинные самолеты и вертолеты. Для рынка частных владельцев, которые должны самостоятельно покрывать расходы, «это серьезные деньги».



Марк Бейкер добавил, что некоторые потенциальные покупатели сейчас отказываются от покупки новых самолетов, как только узнают о страховых расходах, которые за этим последуют. По словам Бейкера, стратегии смягчения последствий важны, потому что при текущем состоянии рынка авиационного страхования «будет наблюдаться рост».

Авиационные страховщики, особенно в нише авиации общего назначения, теряли деньги в течение большей части прошлого десятилетия, поскольку ставки были низкими. Фактически в прошлом году количество авиационных страховщиков в США сократилось с 18 до 12.

Но Бейкер сказал, что это больше, чем просто коррекция рынка страховой отрасли. Расходы на страхование двух катастроф с Boeing Max оцениваются в \$1 млрд. Добавьте к этому другие происшествия, такие как случай с Southwest Airlines в 2018. Это на фоне, когда общее потребление премиальных товаров в США по всем видам авиации составляет около \$1,5 млрд.

«АОРА работает с NBAA и руководителями страховых компаний по различным стратегиям. Среди них – совместное использование протоколов обучения и другие меры по повышению безопасности», - сказал Хейнс, подчеркнув, что превышение минимальных стандартов безопасности является ключевым фактором при рассмотрении страховщиком ставок.

Бейкер предостерегает от излишнего стремления смены страховщиков. Когда страховщик знает вашу историю – это помогает. Это особенно важно, если владелец переходит с поршневой машины на турбинную.

[\(BizavNews\)](#)

«Отката, возврата назад не будет»

Глава Росавиации Александр Нерадько о национальных интересах, сертификатах и фантиках

Сегодня исполнилось четыре года с момента выхода постановления правительства №1283 о передаче полномочий по сертификации от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) к Росавиации, положившего начало созданию Авиарегистра РФ. Однако участники рынка до сих пор утверждают, что система работает плохо, критикуют саму идею смены органа сертификации и предлагают хотя бы частично вернуть эти функции МАК (см., например, "Ъ" от 27 ноября). В интервью "Ъ" им возражает руководитель Росавиации Александр Нерадько.

- За годы попыток перевода сертификации авиатехники из МАК в национальный реестр процесс не раз критиковали и сам комитет, и представители авиапрома, и авиаторы. На ваш взгляд, удалось ли реально наладить работу Авиарегистра?

- В трудный период после распада СССР полномочия по сертификации были временно, обращая внимание, временно делегированы МАК. Фактически отданы на аутсорсинг. Теперь, когда Россия повсеместно укрепляет позиции, наступило то время, когда необходимо вернуть этот очень важный функционал в национальную юрисдикцию. Отстаивание российских интересов не может быть

предметом деятельности международной или межгосударственной организации. Потому что она всегда будет искать компромисс между интересами всех участников.

Мировое авиационное сообщество, ICAO и другие организации были уведомлены о смене уполномоченного органа, и все с одобрением восприняли решение, начав с этого момента работать с Росавиацией, представляющей государство разработчика и изготовителя авиационной техники. Есть в ICAO такое понятие, как государство-разработчик и государство-изготовитель авиатехники, эти полномочия и были переданы федеральным органам исполнительной власти РФ. Это очень важно, по-моему. Недопустим конфликт интересов, который существовал, когда МАК одновременно отвечал и за сертификацию авиатехники, и за расследование авиапроисшествий. Авиарегистр - федеральное автономное учреждение. Оно находится в ведении Росавиации, но не является ее подразделением. Это отдельное юридическое лицо, образованное в марте 2016 года путем реорганизации работавшего с начала 1990-х годов госцентра по безопасности полетов.





Всем понятно, что МАК очень непросто было выпустить из рук сертификационные полномочия и смириться с утратой роли площадки для межгосударственного сотрудничества. И до сих пор находились и находятся сочувствующие в лице отдельных должностных лиц организаций и даже отдельных федеральных органов исполнительной власти, которым было "вольготнее" работать с межгосударственной организацией, которая не подвержена в силу статуса никаким проверкам. Она находится под защитой, фактически под дипломатическим иммунитетом, эту организацию никто никогда не проверял.

- Можете уточнить, о каких именно лицах и организациях идет речь?

- Я связан законом о государственной службе и не могу публично критиковать конкретных лиц. Но они хорошо известны. Они не стеснялись оставлять подписи на официальных обращениях в федеральные органы исполнительной власти, даже в международные инстанции, фактически саботируя решение правительства РФ.

Как руководитель Росавиации, я нетерпимо отношусь к неисполнению правительственных решений и растрате средств федерального бюджета и налогоплательщиков на получение нелегитимных уже давно "фантиков" от МАК в сфере сертификации.

Отката, возврата назад не будет. Сейчас, полагаю, это наконец доходит до самых сомневающихся.

- Есть какие-то конкретные результаты работы?

- За четыре года выдано более 650 сертификатов на авиатехнику, процедуру сертификации прошли 50 разработчиков и изготовителей, сформирован комплекс аккредитованных сертификационных центров, лабораторий, экспертов. Активное взаимодействие осуществляется с независимой инспекцией на базе военных представительств Минобороны. В полном объеме, без срывов и задержек исполняются все возложенные функции по сертификации.

Закключаются соглашения с целью минимизации административного и экономического бремени от повторной сертификации на внешних рынках: межправительственные соглашения с США и Индией. В июне и октябре 2019 года в присутствии президента Владимира Путина и лидеров Китая и Саудовской Аравии Росавиация заключила соглашения в сфере сертификации с авиаведомствами обеих стран, подписаны договоренности с Турцией, Италией, Канадой, Кубой, Молдовой, Кыргызстаном, Колумбией, Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), Монголией, Республикой Корея, Бразилией.

В декабре текущего года вводятся новые Федеральные авиационные правила сертификации авиационной техники, организации разработчиков и изготовителей. В стадии рассмотрения находится ряд новых норм летной плотности, в том числе по беспилотным авиационным системам.

- Какая именно техника сертифицирована?



- С 2015 года Росавиация проделала работу по восстановлению сертификата типа на вертолет Ми-171, что позволило продолжить экспортные поставки вертолетов этого типа на китайский рынок. Масштабная работа ведется по сертификации в России и в EASA самолета МС-21 и двигателя ПД-14 к нему, в том числе с учетом задач импортозамещения. ПД-14 получил сертификат Росавиации осенью 2018 года, выдача сертификата на МС-21 планируется до конца 2020 года. Плановые сроки по сертификации двигателя и самолета в Европе - 2020 и 2021 годы соответственно. Эти сроки вполне сопоставимы со сроками сертификации, проведенными нашими предшественниками в EASA, типа самолета SSJ100, что заняло шесть с половиной лет.

Поэтому если кто-то говорит, что наличие каких-то ранее заключенных соглашений существенно влияет на сроки сертификации за рубежом, это не так. EASA и американская Федеральная авиационная администрация (FAA) очень тщательно относятся к вопросам сертификации, а после истории с Boeing MAX, думаю, процедуры станут еще более тщательными. Это и для нас очень хороший урок, чтобы мы тоже тщательно относились к тем документам, которые выдаются другими авиационными администрациями, тщательно проверяли результаты испытаний.

- Где вы брали кадры для Авиарегира?

- Ну, в основном этой работой по сертификации занимаются инженеры и пилоты.

- Кого-то приходилось привлекать из МАК?

- Да, когда решение правительства состоялось, также официально пригласили всех, кто работал в авиарегистре МАК, прийти на работу в интересах РФ.

- И сколько человек пришло?

- Пришли люди? понимаете, это такой количественный показатель - сколько - он ничего не характеризует. Интересно, что к нам на работу перешла молодежь.

- Чем вы их привлекли? Деньгами, карьерными перспективами?

- Рост в федеральном органе исполнительной власти либо в Авиарегистре РФ - это работа долгосрочная. Работа, на протяжении которой вы можете видеть результат: ввод в эксплуатацию новых типов воздушных судов, новые изменения в конструкции. Это взаимодействие с широким кругом специалистов в области авиации, потому что профессионалам интересно работать в своей сфере. Авиация настолько обширная область, начиная от космических технологий, навигационных и заканчивая обычными инженерными, летными испытаниями. Это участие в сертификационных испытаниях, в заводских испытаниях. Для молодого человека это огромная перспектива.

- Как вы реагируете на то, что многие производители авиационной техники проходят двойную сертификацию - и в Росавиации, и в МАК?



- Мы почти не реагируем. Взаимодействие каких-либо организаций с МАК должно заканчиваться формализацией процесса, выдачей документа: либо сертификата, либо главного одобрения, либо второстепенного одобрения конструкции. Когда МАК выступал от имени РФ, это был документ государственный, от имени России как государства-разработчика и изготовителя. Сейчас я не знаю, и никто вам не скажет статус документа, который, возможно, выдает МАК. Это "фантик".

- В октябре в ходе заседания Госдумы депутат Вера Ганзя заявила, что сертификация самолета-амфибии Ла-8 стоит 180 млн руб. при цене его самого 15 млн руб. Это правда?

- Мне известно, что вопрос обсуждался, но неизвестен источник данных. Эти цифры вызывают недоумение и вопросы. Каких-либо депутатских запросов в Росавиацию не поступало. В таких случаях рекомендовал бы обращаться к официальным данным. Нет и заявки на сертификацию Ла-8. Но разочарую всех, кто бросился подсчитывать в уме миллионные доходы Авиарегистра.

Приведу пример сертификации другого самолета российской разработки - МВ-500 (или Т-500, легкий самолет сельскохозяйственного назначения.- "Ъ"). Общая стоимость проекта складывается из многих этапов, при этом львиную долю затрат занимает стоимость опытно-конструкторских разработок, подготовка документации, постройки опытных образцов, получение заключений профильных институтов, проектирование и постройки испытательных стендов. Все это для МВ-500 стоило более 177 млн руб., из которых стоимость сертификационных работ в Авиарегистре составила около 15 млн руб., то есть 8,8%.

Сертификация в подобных случаях проводится по упрощенной форме и с применением хорошо знакомой организациям авиапрома утвержденной Минпромторгом Методики определения и обоснования начальной (максимальной) цены госконтрактов на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ. Мы сейчас совершенствуем эту работу, чтобы ценообразование в сертификации было абсолютно прозрачным. Попытка списать якобы на сертификацию все расходы разработчика самолета, это искажение ситуации.

- Месяц назад замгендиректора Azur Air Павел Терещенко говорил, что компания приостановила переаттестацию флота под давлением лизингодателей. Что делает Росавиация, чтобы все-таки стимулировать регистрацию иностранных судов в российском регистре?

- Техническому директору надо заниматься своими вопросами, а не ревизией решений высокого уровня правительства, которое наметило "дорожную карту" постепенного перевода коммерческих воздушных судов в реестр РФ. В сентябре в ходе 40-й сессии ассамблеи ICAO в Монреале состоялась встреча делегации Росавиации с исполнительным директором EASA, и он спросил: "Когда в России прекратится регистрация воздушных судов российских авиакомпаний в экзотических странах?" Нашим европейским коллегам понятно, что регистрация воздушных судов в экзотических странах, к которым можно отнести Бермуды и другие офшоры, это вопрос, прежде всего связанный с безопасностью, а вернее, небезопасностью полетов.

Во-первых, трудно представить, что бермудские инспектора осуществляют надлежащий контроль за техническим состоянием воздушных судов.



Во-вторых, возникает совершенно ненужная дискуссия о том, в чьей юрисдикции находится воздушное судно? Согласно Чикагской конвенции ICAO, воздушное судно приобретает юрисдикцию государства, в реестре которого зарегистрировано. Если самолет находится в юрисдикции другого государства, оно определяет и технические требования. Может возникнуть ситуация, когда зарегистрированный в офшоре самолет поступает на эксплуатацию в России, а его технический облик соответствует требованиям офшора.

Условно говоря, приходит самолет, который летал в Юго-Восточной Азии. У них в силу географического положения нет вопроса с обледенением. В России же эта проблема была источником многих катастроф. Для предотвращения обледенения на самолеты устанавливают специальную аппаратуру, в наших условиях она просто необходима. При переводе самолета в российский реестр от вас потребуют установить датчики обледенения. Так возникает конфликт интересов между безопасностью пассажиров и интересами владельца и очень часто преобладает "жадность".

- То есть других аргументов у сторонников сохранения самолетов в иностранных реестрах не может быть?

- Первая аксиома противников перевода - российские власти не способны контролировать поддержание летной годности иностранных самолетов, поскольку нет нормативных документов. Это неправда. В российском реестре были зарегистрированы иностранные самолеты. Одни из первых самолетов, которые у нас эксплуатировались, Boeing 737-200 "Сахалинских авиатрасс" (сейчас - авиакомпания "Аврора".- "Ъ"). Гендиректор Константин Сухоревбрик, который и сейчас возглавляет "Аврору", принял решение сразу зарегистрировать самолеты в реестре РФ. Они отлетали в реестре РФ, и потом их вернули лизингодателю.

Это миф, что мы не можем контролировать поддержание летной годности. Россия из стран СНГ обладает наибольшим потенциалом для ведения работ в области авиационной деятельности, контроля за состоянием воздушных судов, двигателей, у нас есть возможности и потенциал авиационной науки. Между тем в ряде других стран СНГ уже перевели самолеты из офшоров в национальные реестры, а в России - нет.

- Ваши оппоненты утверждают, что нормативная база не гармонизирована с таковой в Европе и США и в результате самолет теряет стоимость по возвращении лизингодателю после работы с регистрацией в России.

- Было представление, что самолет упадет в цене, если он будет эксплуатироваться в реестре РФ, потому что мы не умеем выполнять международные требования по поддержанию летной годности. Это первый миф. Второй миф: если вдруг возникнет форс-мажор, самолет не вернется к лизингодателю. Такая опасность существовала, когда не было национального законодательства о регистрации прав собственности на воздушные суда и сделок с ними. Однако оно давно принято и работает. Мы ратифицировали Кейптаунскую конвенцию с двумя изъятиями, которые не оказывают влияния на вашу правоспособность в тот момент, когда эксплуатант прекращает уплачивать лизинговые платежи.



То, что говорят ответственные работники авиакомпаний о якобы имеющихся вопросах у лизинговых компаний, надуманные истории. Если бы они с лизингодателями соответствующим образом проводили работу, проблемы не было бы. Здесь другой интерес - вы никогда не узнаете, что происходит в офшоре.

- Как Росавиация может стимулировать перевод техники?

- Недавно принят закон о том, что с 2021 года на воздушные суда в лизинге, если они регистрируются в российском реестре, не уплачивается НДС, а это очень серьезные средства - 18% от стоимости. Второе - мы проводим разъяснительную работу, встречались с лизингодателями. Они свои опасения снимают.

- "Аэрофлот" будет переводить свои самолеты в российский реестр?

- Все его SSJ100 в российском реестре.

По регистрации Boeing, Airbus "Аэрофлот" апеллирует к тому, что долгосрочные договоры лизинга предусматривают регистрацию на Бермудах. Но я вам хочу сказать, это до поры до времени.

Вот не дай бог что-то случится неприятное с учетом вот этих особенностей, и это мгновенно поменяет все.

- То есть до первой катастрофы?

- Лучше до этого не доводить, а постепенно проводить работу. Мы же не выкручиваем руки, все эти особенности складывались не один год. Мы говорим: надо установить период, например, с 2023 года самолет, который приходит на эксплуатацию в авиакомпанию РФ, должен быть зарегистрирован в российском реестре.

- Предлагается создать саморегулируемую организацию для регистрации легких и сверхлегких воздушных судов. Как вы к этому относитесь?

- Авиация трансгранична. Российская гражданская авиация живет по принципам, изложенным в Чикагской конвенции ICAO. А теперь представьте, что перевозчики некоторые под регулированием не авиационных властей, а неких СРО. Допустим, такой самолет прилетает за рубеж. Перронная инспекция приходит и читает документ, выданный СРО. А если предположить, что этих СРО будет не одна организация, а несколько? А ведь ICAO приняла конвенцию и стандарты, чтобы унифицировать правила.

- То есть это противоречит международным нормам?

- Да, принципам деятельности ICAO. Сверхлегкие воздушные суда и легкие воздушные суда - это воздушные суда массой 5,7 тыс. кг и менее. В категорию попадают и реактивные самолеты:



двухдвигательные, однодвигательные, которые летают на высотах свыше 12 км со скоростями 700-800 км в час. Представьте, в одном воздушном пространстве сходятся два или несколько самолетов, и все, кроме одного, летают под конвенцией ICAO, их пилоты подготовлены по требованиям авиавластей. И вдруг появляется объект, который находится под регулированием СРО. И никому не известны уровень подготовки экипажа, чем оборудован самолет, техническое состояние, как он себя поведет.

Предложения создать СРО являются импровизациями, популистскими историями под предлогом того, что это приведет к каким-то немислимым инвестициям. Называются суммы \$12 млрд. Но авиация - достаточно капиталоемкая история. У нас не так много владельцев люксовых автомобилей. А самолет или вертолет еще более дорогая вещь. И фактически эти владельцы люксовых авто говорят: давайте ездить по другим правилам, которые мы сейчас вам напишем. На красный свет будем ездить, у стоп-линии не останавливаться. Так что Росавиация относится к данной инициативе не просто отрицательно - резко отрицательно и крайне негативно.

- В сентябре введена третья ВПП Шереметьево. При этом из санитарно-защитной зоны не расселены жители деревень Дубровка и Перепечино, расположенных буквально в сотне метров от самой полосы. Из многочисленных писем Роспотребнадзора и других госорганов следует, что расселение должно было состояться еще несколько лет назад.

- Нет, не должно. В 2018 году было издано постановление правительства о выделении субсидий для расселения жителей прилегающих деревень Дубровка и Перепечино. Сейчас мы продолжаем работу с жителями по выкупу земельных участков и построек. Росавиация подготовила 86 соглашений, из них 34 уже подписаны собственниками, а 14 зарегистрированы в Росреестре, что означает возможность получить субсидию, компенсацию за эти участки и постройки. До конца года мы планируем заключить 96 соглашений.

- А сколько их всего должно быть?

- Всего 108. Перерегистрация - это живой процесс, там появляются собственники, кто-то не проявился пока, появляются наследники, а в наследство можно вступить только по прошествии шести месяцев. Эта работа идет, и уверен, что в 2020 году мы ее завершим. Она не может осуществиться мгновенно. После выхода постановления необходимо было определить организацию на конкурсе, которая бы занялась оценкой стоимости участков и сооружений. Начались процедуры оценки. Сегодня они закончились. Кто-то из собственников согласился с выкупной ценой, кто-то не согласился, кто-то пошел в суд. Где-то не совпали кадастровые номера, где-то не совпали границы участков. Поскольку это деньги бюджета, они находятся под трехкратным контролем.

- В Домодедово затягиваются сроки ввода третьей полосы и модернизации перрона возле нового аэровокзала, собственники несут убытки. Есть ли понимание, когда завершатся работы?

- Взлетно-посадочная полоса и перроны к новому терминалу в Домодедово должны были быть введены в 2018 году к чемпионату мира. Из-за неудовлетворительной работы подрядчика эти мероприятия не были выполнены. С подрядчиком расторгнуты все договоры, выставлены неустойки,



он банкротится. Поэтому мы предприняли шаги для привлечения дополнительного финансирования, решением правительства в 2019 году из резервного фонда выделено 620 млн руб.

Небольшие деньги, но появились они буквально два месяца назад. В этом году были и стихийные бедствия на Дальнем Востоке, и пожары, и наводнения, поэтому деньги предоставили, когда сложились условия и возможности. С учетом того что мы фактически ушли в зиму, средства будут потрачены подрядчиком, выбранным на аукционе, на закупку материалов и подготовку к следующему строительному сезону. Рассчитываем, что работы по полосе и по перрону будут выполнены в 2020 году. Полоса уже сейчас находится в высокой степени готовности. И за один строительный сезон вполне реально ее строительство завершить.

- Согласно комплексному плану модернизации магистральной инфраструктуры, до конца 2024 года Росавиация должна реконструировать 68 объектов в 66 региональных аэропортах. Значительная часть из них расположена в северных широтах, где период проведения строительных работ ограничен несколькими месяцами. Задержка освоения бюджетных средств ведет к срывам сроков введения инфраструктуры в эксплуатацию. Есть варианты решения проблемы или уже сейчас можно говорить, что план не будет выполнен вовремя?

- Действительно, 40 объектов, входящих в план модернизации магистральной структуры, расположены за Уралом. В основном в районах Дальнего Востока, Крайнего Севера, где очень короткий строительный сезон, где проблемы с подрядчиками, с логистикой доставки строительных материалов. Это не вопрос недоосвоения бюджетных средств, это проблема общестроительного характера. И мы используем для ее решения объединение усилий федерального центра, органов исполнительной власти. Тут и Минтранс, и Росавиация, и Минстрой, а также региональные власти, администрации субъектов.

В ряде случаев путем объединения этих усилий удается добиваться результатов. В частности, неплохо идет работа по реконструкции аэродрома на Соловках. В этом сезоне выполнили все обязательства. Нашли подрядчика в Оссоре на Камчатке. Нашли подрядчика в Благовещенске с пятого раза. Четыре раза никто не хотел выходить, но нашли. В Новосибирске сейчас идут конкурсные процедуры, первый раз никто не вышел. И вот, объединяя усилия с регионом, буквально за руку приходится приводить подрядчиков. Поэтому уверенность в том, что мероприятия плана будут выполнены, у меня полная.

Нерадько Александр Васильевич

Личное дело

Родился 4 апреля 1961 года в Москве. Окончил Московский институт инженеров гражданской авиации (1984). С 1985 года работал во Внуковском ПО гражданской авиации техником, инженером. С 1987 года - старший эксперт отдела расследования авиапроисшествий Госавианадзора СССР. В 1992-1993 годах возглавлял отдел Межгосударственного авиационного комитета. С 1993 года - начальник отдела организации расследования авиапроисшествий в Минтрансе. С 1996 года - замначальника Главной инспекции по безопасности полетов гражданских воздушных судов Федеральной авиационной службы. В 1997 году стал начальником управления госнадзора за безопасностью



полетов Федеральной службы воздушного транспорта. С 2000 года - первый замминистра транспорта, руководитель Государственной службы гражданской авиации. С 2004 года возглавлял Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, а с 2005 года - Федеральную аэронавигационную службу. 14 декабря 2009 года назначен руководителем Федерального агентства воздушного транспорта.

Награжден медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" I степени.

Росавиация

Досье

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) является органом исполнительной власти, находится в ведении Министерства транспорта России. Создано указом президента РФ от 9 марта 2004 года. Занимается управлением государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) и гражданской части Единой системы организации воздушного движения РФ, ее развитием и модернизацией. В ведении организации находится также ведение реестров аэропортов и авиакомпаний, лицензирование авиаперевозок и аттестация персонала, вопросы транспортной безопасности. В структуру Росавиации входит 40 подведомственных организаций, в том числе предприятия по управлению воздушным движением, администрации аэропортов, поисково-спасательные базы, вузы и учебные центры. Руководитель агентства с 14 декабря 2009 года - Александр Нерадько. Запланированные расходы федерального бюджета на Росавиацию в 2019 году - 58,46 млрд руб.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Сергей Чемезов посетил уфимское предприятие ОДК

В ходе рабочей поездки в Уфу генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов посетил предприятие «ОДК-УМПО» Объединенной двигателестроительной корпорации. Вместе с индустриальным директором авиационного кластера Ростеха Анатолием Сердюковым, генеральным директором ОДК Александром Артюховым, главой Республики Башкортостан Радием Хабировым, управляющим директором «ОДК-УМПО» Евгением Семивеличенко он ознакомился с производственно-технологическими возможностями предприятия.

В инженерно-производственном комплексе делегации было продемонстрировано уникальное оборудование, предназначенное для обработки деталей двигателя ПД-14 новейшего отечественного пассажирского магистрального самолета МС-21 и образцы деталей. «ОДК-УМПО» ведет работу по созданию ПД-14 в широкой кооперации предприятий ОДК, за объединением закреплено более 30% деталей и узлов в составе изделия.

В рамках визита Сергею Чемезову был показан процесс испытаний авиационных двигателей АЛ-31ФП и РД-33МК на специализированных стендах. Испытательные стенды в «ОДК-УМПО» оснащены автоматизированными измерительно-информационными системами, обработка результатов испытаний производится в режиме реального времени.



Следующим пунктом стал центр технологической компетенции титанового и алюминиевого литья. Задача центра – обеспечение потребностей «ОДК-УМПО» и других предприятий Объединенной двигателестроительной корпорации в литых заготовках с выходом на проектную мощность 375 тонн алюминиевого литья и 105 тонн титанового литья в год.

В завершение визита делегация посетила производственно-технологический центр №185 по выпуску деталей и узлов двигателя ВК-2500 для вертолетов «Ми» и «Ка». Эту работу «ОДК-УМПО» в кооперации с другими предприятиями ОДК ведет по программе импортозамещения. ПТЦ №185, оснащенный современным оборудованием с числовым программным управлением, был запущен в 2018 году. Это первый из четырех производственно-технологических центров по проекту организации вертолетного производства в объединении. Сергей Чемезов ознакомился с ходом работ по подготовке к вводу в эксплуатацию еще трех ПТЦ.

[\(Постех\)](#)

Airbus планирует до 2035 года поднять в воздух первый в мире гибридный самолет

Компания Airbus планирует создать первый в мире гибридный пассажирский самолет. Об этом заявил в Гамбурге руководитель концерна Гийом Фори.

"Наша цель - построить первый в мире низкоэмиссионный пассажирский самолет", - цитирует Фори в пятницу агентство Reuters. Планируется, что это будет крылатая машина с гибридно-электрическим двигателем, которую Airbus хочет поднять в воздух до 2035 года. Детали относительно технических характеристик глава компании не привел.

По словам Фори, Airbus хотел бы играть ведущую роль по созданию экологически чистых самолетов. Он признал, что этот путь сложен и потребует значительных инвестиций.

[\(ТАСС\)](#)

Росавиация провела конференцию по безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации

Росавиация в рамках Транспортной недели-2019 в Московском государственном техническом университете гражданской авиации провела конференцию по безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. В обсуждении приняли участие представители Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), авиапредприятий, аэропортов, отраслевых вузов.

В ходе конференции рассмотрены актуальные вопросы и задачи, стоящие перед отраслью в этой сфере. Обсудили общее состояние безопасности полетов в гражданской авиации России, подготовку коммерческих пилотов в гражданской авиации, вопросы обеспечения безопасности полетов операторами аэродромов. Был представлен доклад по актуальной теме «Оценка эффективности мер по регулированию живой природы, применяемых на аэродромах РФ». Рассмотрены проблемы подготовки авиационных специалистов для эксплуатации самолетов четвертого поколения. Ознакомились с результатами проводимой по заданию Росавиации научно-исследовательской



работы по разработке методических рекомендаций территориальным органам Росавиации по проведению проверок в области Системы управления безопасностью полетов.

Ознакомится с презентациями можно по ссылкам [ниже](#).
([Росавиация](#))

Приключения "Суперджета" в небе и на земле

На разных концах планеты случились два знаковых события для российского самолетостроения. Владелец S7 Group Владислав Филев объявил, что в декабре заказчиком отправляется первый бизнес-джет Epic E1000, собранный на принадлежащем ему заводе в американском штате Орегон. А российская пресса сообщила, что многострадальный "Суперджет" передают из ГСС "Сухой" в ОКБ имени Яковлева: мол, раз у военных конструкторов не получилось, так пусть теперь займутся гражданские. Как говорили раньше, два мира - два Шапиро...

Федеральная авиационная администрация США (FAA) в ноябре выдала Epic Aircraft сертификат типа на E1000. "Это достижение жизни! - заявил журналистам Владислав Филев. - Я невероятно горд, что мы добились этого".

Владелец российского авиаперевозчика знает, о чем говорит. Потому что наш уже давно летающий "Суперджет", а тем более проходящий испытания MC-21 такого сертификата не имеют и неизвестно, когда получат. Наши авиастроители никак не могут довести до ума то, что с грехом пополам сделали за бюджетные миллиарды.

Вот теперь сообщается, что тот самый Sukhoi Superjet 100 радикально переработают. Вместо французского двигателя поставят российский, заменят металлическое крыло на композитное, сделают другие стойки шасси и т. д. и т. п. И даже, возможно, переименуют, чтобы отсечь шлейф недоброй славы.

Реализация этой непростой задачи возложена на Опытно-конструкторское бюро имени Яковлева. Значит, следует ожидать переноса производства самолета в Иркутск. Придется решать вопрос со специалистами, которые могут еще и не захотеть переезжать из Комсомольска-на-Амуре.

"Бедный "Суперджет" - комментирует принятое наверху решение бывший замминистра ГА СССР Олег Смирнов. - Ну не везет этому проекту, словно в насмешку провозглашенному национальным. Зачем вообще было начинать новое дело на предприятии, не имеющем опыта производства гражданской техники? Логичнее было доводить до ума уже сертифицированные, поставленные на крыло Ту-204/214, Ту-334 и т. д. Но ведь решали и продолжают сегодня решать люди, имеющие слабое представление о том, что такое гражданская авиация. Вспоминаю свое общение с известными конструкторами, которые убеждены: если бы хоть часть тех денег, что потратили на "Суперджет", направили на уже готовую технику, то мы сегодня летали бы на своих самолетах".

Напомним: на старте программы в ГСС "Сухой" говорили, что понадобится 415-440 млн долларов на весь проект. Отсюда рассчитывали сроки окупаемости и выхода на прибыль. Уже через год сумма



выросла до 640 млн, еще через год - до 700 млн долларов. Это кроме расходов на двигатель - там отдельные 300 млн. Кроме инвестиций в сам проект - господдержка осуществляется через стимулирование спроса на самолеты. Авиакомпании их приобретают через Государственную транспортную лизинговую компанию, которая, в свою очередь, получает деньги опять же из бюджета...

Все эти годы чиновники предпочитали по большей части отмалчиваться, разве что в отдельные периоды пудрили мозги взволнованной общественности реляциями, обещая золотые горы эксплуатантам "Суперджета". Нам, к примеру, регулярно рассказывали об успехах в со-здании международной сети послепродажного обслуживания SSJ 100. Но выяснилось, что с этим обслуживанием дело обстоит неважно даже в Москве. Еще в 2012 году представители "Аэрофлота", которым самолет был буквально навязан, пожаловались, что уровень исправности SSJ оказался на 17-45% ниже, чем в среднем по компании, в чьем парке также Boeing и Airbus. Своевременно было поставлено 56% заказанных компонентов, а 13% от заказа не было выполнено вообще. Это и являлось на тот момент стилем "вхождения" ГСС в "мировой рынок"?

"Все знают: у этой машины вдвое меньший налет на списочный самолет, чем у зарубежных аналогов, - говорит Смирнов, - Приходится то и дело устранять многочисленные недоработки производителей. А самое его слабое звено, с которым ОАК так и не справилось, - это оперативное послеполетное техническое обслуживание и поддержание летной годности. Для сравнения: производители Boeing обязуются доставить запчасть в любую точку земного шара в течение суток. То есть налицо созданная система планетарного масштаба! Всюду у этой фирмы склады, готовые восполнить любую деталь".

"Семь лет я проводил испытания самолета Ту-334 вместе с летчиками фирмы во всех возможных климатических условиях, - говорил мне летчик испытатель, Герой России Рубен Есаян, - в том числе выполняя взлеты с имитацией отказа двигателя. Машина подтвердила свои высокие характеристики. Было крайне удивительно, что такой самолет поставили к забору и стали клеймить. Утверждалось, что Ту-334 - устаревшей конструкции, хотя этот самолет по своим взлетно-посадочным характеристикам значительно превосходит "Суперджет" - он заходит на посадку на меньшей скорости с большим весом. А это, сами понимаете, напрямую связано с безопасностью".

Бюджетные вливания в ОАК в виде огромных государственных инвестиций, сотен миллиардов рублей, при отсутствии значимых результатов ожидаемо вызвали более чем эмоциональную реакцию у спикера Совета Федерации Валентины Матвиенко: "Мы же великая авиационная страна! Почему нельзя разработать региональный самолет? Этот Sukhoi Superjet 100 сделали. Ну и кому он нужен? Он не годится для региональных перевозок. "Аэрофлот" говорит: "купили, стоит у борта". За рубеж никто не покупает. Самолет на самом деле на 80%, если не больше, зарубежный. И чего мы достигли? Сколько денег закачено! Где деньги?"

Боюсь, ответов на эти естественные вопросы мы не дождемся. Как и не узнаем, сколько именно импортных комплектующих в стоимости "Суперджета" (называются цифры от 70 до 90%.) То есть большая часть машины импортная, что при слабеющем рубле бьет по карману эксплуатантов.



Отдельной проблемой стали двигатели. В прошлом году, к примеру, из-за проблем с ними простаивало несколько самолетов у "Якутии" и "Ямала", не говоря уже о части парка "Аэрофлота". У "Якутии" из восьми двигателей рабочими были только два.

По состоянию на 2019 год выпущено около 190 машин SSJ-100. По данным открытых источников, "Суперджет" используют "Аэрофлот", "Ямал", "Газпром авиа", "Азимут", "ИрАэро", "Якутия", "РусДжет", ФГБУ "Специальный летный отряд "Россия", МЧС России, МВД России.

А что дальше? Будущее "Суперджета" сегодня еще более туманно, чем 15 лет назад. Ведь почти все плюсы, заявленные идеологами проекта и производителями, остались на бумаге. Не выполнен обещанный правительству план - выпуск до 30 машин в год, не решены проблемы послепродажного обслуживания, широко разрекламированного экспорта.

А теперь есть и серьезные опасения, что проект МС-21 может повторить судьбу предшественника. Ведь что записано в государственной программе, принятой еще шесть лет назад? "Цель проекта - создание до 2017 года семейства конкурентоспособных ближне-среднемагистральных самолетов МС-21:" И где они, реализованные МС-21, сегодня?

Ну а за американский проект Владислава Филева можно порадоваться. Судя по отзывам, у Epic Aircraft получилось создать конкурентоспособный легкомоторный самолет. По словам владельца S7, портфель заказов на E1000 составляет 90 штук. Такие машины и нам бы не помешали в качестве замены сотен "кукурузников" Ан-2, которые все еще вынуждены использовать российские авиаперевозчики.

P.S. Между тем компания S7 объявила, что второй авиазавод планируется открыть в России. Правительство Московской области уже готовит для него участок в Торбеево, рядом с аэродромом. "Строительство завода начнется в следующем году, мы в ближайшее время примем решение, на производство какой модели - бизнес-джета или самолета малой авиации - он будет рассчитан", - рассказал Филев.

На этот авиазавод и эти самолеты не будут тратиться деньги из бездонного госбюджета. Поэтому есть шанс, что он будет построен и самолеты полетят.

[\(Труд\)](#)