



Анонсы главных новостей:

- Русские Вертолетные Системы. Итоги года и планы
- Продажи "Ансат" Augus планируются на уровне 20-25 вертолетов в год с 2021 года
- Росавиация сертифицировала авиационный учебный центр "Вертолетов России" в Улан-Удэ
- Четвертый прототип AW609 Tiltrotor поднялся в воздух
- Авиазаказ в Улан-Удэ получил 4,5 млн рублей на создание «Фабрики процессов» по нацпроекту
- «Вертолеты России» передали второй Ми-38Т Министерству обороны РФ
- Египетские военные испытали вертолеты Ка-52 на «Мистралях»
- Президентом и главным исполнительным директором Helicopter Association International стал Джеймс А. Виола
- В омском летном колледже, где курсантам не на чем летать, отремонтируют вертолеты
- Bell изменил концепцию своего eVTOL
- ГТЛК включена в контур национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации»
- 300 вылетов совершила санитарная авиация Подмосковья в 2019 году
- Суд перенес на 13 февраля заседание по банкротству "Ютэйр - Вертолетные услуги"
- Минобороны требует взыскать с Московского вертолетного завода им. Миля 994 млн рублей
- Аэротакси CityAirbus совершило первый свободный полет
- Японцы испытали скоростной винтокрыл в аэродинамической трубе
- Airbus показал сильные коммерческие результаты в 2019 году
- Для боевых вертолетов Ми-28НМ создали новый пилотажный комплекс
- Власти: 10% спасенных томской санавиацией в 2019г – дети
- Разработчик Ка-52 планирует заключить новый контракт с Минобороны РФ
- Сеть вертолетных площадок для санавиации будут развивать в Мурманской области
- Airbus начал эксплуатацию самолетов BelugaXL

Новости вертолетных программ

Четвертый прототип AW609 Tiltrotor поднялся в воздух

Четвертый прототип гражданского конвертоплана Leonardo Helicopters AW609 Tiltrotor (AC4) недавно начал летные испытания на заводе компании в Филадельфии. AC4 оборудован девятиместным салоном и увеличенной дверью: после обсуждений с операторами EMS и SAR компания увеличила входную дверь по правому борту и изменила ее с конфигурации бокового открывания на вертикальное, с раскладными дверцами и электрическим подъемом, установленным в верхней части. Увеличенная ширина позволяет переносить носилки в кабину с помощью лебедки, а затем вращать в продольном направлении. Планируется, что лебедка будет способна поднимать груз весом 272 кг. Чтобы обеспечить больше места в салоне, производитель опустил уровень пола. AC4 также получил новый комплекс авионики Rockwell Collins Pro Line 21, которая совместима с TCAS II, ADS-B и

метеорологическим радиолокатором Rockwell Collins Multi-scan Detection, который предлагается в качестве опции.

Именно на AC4 компания планирует начать выполнять сертификационные испытания. «Не осталось никаких серьезных препятствий. Теперь это всего лишь вопрос завершения всех испытаний для соответствия требованиям сертификации», - комментируют в компании возможные сроки сертификации. Известно, что сертификат EASA будет получен примерно через год после FAA. AC5, первый серийный AW609, находится на линии окончательной сборки в Филадельфии. Скорее всего AC5 будет использоваться в качестве демонстратора.

По словам производителя, в настоящее время компания имеет текущие обязательства от клиентов на почти 60 конвертопланов AW609, в том числе три от Объединенного авиационного командования ОАЭ, а также соглашения с Bristow и Era на офшорные и EMS версии. Но пока Leonardo Helicopters не раскрывает стоимость AW609 Tiltrotor.



Летные испытания AW609 возобновились в августе 2016 г. после приостановки из-за катастрофы AC2 в октябре 2015 года. По заявлению компании, конвертоплан будет иметь максимальную скорость 275 узлов, потолок 25000 футов, возможность висения без влияния земли на высоте 5000 футов и на 10000 футов с учетом влияния поверхности. Полезная нагрузка составит 2500 фунтов. С коротким взлетом воздушное судно сможет увеличить максимальную взлетную массу с 16800 фунтов до 18000 фунтов. Стандартная дальность составит 700 морских миль и 1100 миль с дополнительными баками.

[\(BizavNews\)](#)



Для боевых вертолетов Ми-28НМ создали новый пилотажный комплекс

Саратовское предприятие разработало новый комплекс бортового оборудования, обеспечивающий решение задач пилотирования, для модернизированных боевых вертолетов Ми-28НМ, сообщает во вторник пресс-служба министерства промышленности региона.

"Пилотажный комплекс ПКВ-28 для новейших боевых вертолетов Ми-28НМ "Ночной охотник" разработан саратовским АО "Конструкторское бюро промышленной автоматики", - говорится в сообщении.

Уточняется, что пилотажный комплекс, созданный в Саратове, легче по массе и меньше по габаритам, чем аналоги, обеспечивает новый уровень комфорта и удобства в пилотировании. Также в него заложен большой потенциал для дальнейшей модернизации под новые требования заказчика.

"По итогам государственных испытаний реализованное техническое решение будет предлагаться на вертолеты других моделей", - уточняется в сообщении.

Конструкторское бюро промышленной автоматики (КБПА) было организовано в 1947 году, имеет лицензии на все виды деятельности в авиационной области. В настоящее время в КБПА разрабатываются и производятся бортовые комплексы для различных летательных аппаратов.

Ми-28НМ - модернизированная версия вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Машина предназначена для уничтожения бронетехники, ведения разведки и целеуказания. Ми-28НМ, в частности, получил принципиально новый локатор, обеспечивающий круговой обзор (располагается в обтекателе над несущим винтом), новую систему управления с элементами искусственного интеллекта. Как сообщил на "Армия-2019" замминистра обороны Алексей Криворучко, Минобороны РФ заключило с холдингом "Вертолеты России" контракт на поставку 98 вертолетов Ми-28НМ.

[\(ТАСС\)](#)

Конвертоплан V-280 испытали в полностью автономном режиме

Перспективный американский конвертоплан V-280 Valor, разрабатываемый компанией Bell Helicopter, впервые во время летных испытаний совершил два полностью беспилотных полета. Как пишет Defense News, такие испытания состоялись 18 декабря прошлого года, однако разработчики сообщили о них только сейчас.

Военные сегодня рассматривают возможность полетов авиационной техники в беспилотном режиме. Предполагается, что такая возможность позволит направлять летательные аппараты в опасные зоны, не подвергая риску жизни экипажа. Кроме того, в некоторых случаях опционально пилотируемая техника позволит нивелировать дефицит летчиков.



Bell установила на V-280 программное обеспечение, позволяющее аппарату совершать беспилотные полеты, в начале декабря 2019 года. Первые полеты в беспилотном режиме с летчиком в кабине пилотов V-280 совершил в середине декабря 2019 года.

Первый полностью автономный полет V-280 выполнил на аэродроме предприятия Bell Helicopter в Арлингтоне. Аппарат полностью автоматически совершил взлет, перешел в крейсерский горизонтальный полет по-самолетному, пролетел по заранее заданному маршруту с опорными точками, выполнил несколько зависаний, а затем вернулся в вертолетный режим полета и совершил посадку.

Всегда по такой программе конвертоплан выполнил два полета. По данным компании, летчики-испытатели во время полета находились в кабине для подстраховки, однако в этот раз впервые не вмешивались в управление от момента взлета до посадки.

Valor разрабатывается в рамках тендера FLRAA, проводимого Армией США. К этому тендеру с 2021 года планируют присоединиться Морская пехота США и Силы специальных операций. Конкурентом конвертоплана на конкурсе является скоростной вертолет SB>1 Defiant, создаваемый консорциумом компаний Sikorsky и Boeing.

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

AW119Kx дебютирует в Чили

Как стало известно BizavNews, компания Leonardo поставила первый вертолет AW119Kx в VIP конфигурации чилийскому клиенту. Владелец нового вертолета стал оператор Rotortec, который планирует использовать новую машину для туристических и обзорных полетов над Сантьяго, районом Анд, вулканами и горнолыжными курортами.

Как отмечает итальянский производитель, AW119Kx – это первый и единственный однодвигательный вертолет за последние десятилетия, отвечающий современным требованиям ППП. Благодаря усовершенствованной авионике Genesys Aerosystems и дублированию основных систем, пилоты могут безопасно управлять вертолетом даже в условиях плохой видимости и сложных погодных условиях.

AW119x – больше, чем просто однодвигательный. Это самый быстрый легкий однодвигательный вертолет в мире с самым большим салоном в своем классе. Благодаря этому AW119Kx обеспечивает возможность выполнения не только VIP полетов, но и широкого спектра специальных задач, в том числе патрулирования местности, медицинской эвакуации и поисково-спасательных операций, а также гуманитарных операций, эвакуации пострадавших при авариях и техногенных катастрофах. Объем салона позволяет устанавливать множество сменных модулей различного назначения.

Вертолет AW119Kx обладает всеми типичными для легких двухдвигательных вертолетов характеристиками безопасности. Уникальные летно-технические характеристики вертолета позволяют совершать полеты большой дальности и продолжительности. AW119Kx успешно выполняет такие задачи, как аэрофотосъемка и инспекция трубопроводов как в городе, так и в местности со сложным рельефом.

Еще одно востребованное направление применения вертолета AW119Kx – учебно-тренировочные полеты. Это единственный вертолет полного спектра, достаточно многофункциональный, чтобы удовлетворить любые требования к тренировочному полету - от авторотации до более сложных процессов поиска и спасения и, к примеру, использования приборов ночного видения.



AW119 эксплуатируется в 40 странах мира, в Европе, на Ближнем Востоке, в Азии, Северной и Латинской Америке.

[\(BizavNews\)](#)

Bell изменил концепцию своего eVTOL

Компания Bell изменила конструкцию своего электрического воздушного судна с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL), удалив два канальных ротора и добавив опцию чисто электрического полета. Компания пошла на это в ответ на мнение потенциальных клиентов, что более короткие поездки по городу, скорее всего, наступят раньше, чем дальние рейсы между мегаполисами.

Новый демонстрационный eVTOL называется Bell Nexus 4EX. «Е» обозначает электрический, а «Х» – экспериментальный. Nexus 4EX будет иметь четыре канальных винта вместо шести у оригинального

Nexus, который был представлен год назад на выставке CES 2019 в Лас-Вегасе. Убрав два винта, Bell сможет построить аппарат, который имеет меньшее сопротивление и, следовательно, более эффективен в крейсерском режиме.

По словам вице-президента по инновациям Bell Скотта Дреннана (Scott Drennan), эффективность крайне важна, поскольку плотность энергии аккумуляторов остается одним из главных ограничивающих факторов для электрических воздушных судов. Nexus 4EX будет способен пролететь до 52 морских миль (97 км), перевозя от четырех до пяти пассажиров и пилота. «Плотность энергии аккумуляторной батареи сейчас на грани такой миссии», - говорит Дреннан. Он полагает, что к середине 2020-х годов плотность энергии батарей может увеличиться на 10-15%, и тогда Bell считает, что отрасль eVTOL начнет развиваться.



Для более длительных полетов компания работает над гибридно-электрическим вариантом 4EX, который будет использовать турбогенератор для зарядки аккумуляторов, которые будут питать электродвигатели. Этот аппарат будет иметь дальность полета 130 миль. Гибридно-электрический Nexus будет разработан после полностью электрического воздушного судна.

Компания говорит, что демонстратор Nexus 4EX, вероятно, будет очень похож на eVTOL, который в конечном итоге будет сделан для коммерческой сертификации.

Принимая во внимание, что традиционные вертолеты спроектированы как утилитарные транспортные средства, обладающие широкими возможностями, которые имеют спектр применения от скорой медицинской помощи, полиции и авиаработ до пассажирских перевозок, Bell предполагает, что его eVTOL имеет гораздо более узкое применение, исключительно ориентированное на максимально эффективное перемещение пассажиров из точки А в точку Б.



Максимальная взлетная масса Nexus 4EX должна составить около 3200 кг (7000 фунтов), а крейсерская скорость – 130 узлов (241 км/ч).

Основываясь опросах потенциальных клиентов и заинтересованных сторон, а также правительств городов, штатов и стран, компания считает, что дальность рейсов в среднем составит от 13 до 22 миль и каждое воздушное судно будет иметь налет 2000 часов в год.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Русские Вертолетные Системы. Итоги года и планы

2019 год для АО «Русские Вертолетные Системы» оказался одним из самых интенсивных как по количеству реализованных проектов, так и по количеству новых вертолетов, их налету и спасенных жизней.

Сегодня «РВС» не просто один из ведущих операторов медицинских вертолетов с одним из самых молодых парков техники в Российской Федерации, но и инновационная вертолетная компания «полного цикла», предлагающая весь спектр авиационных работ и обладающая обширным опытом реализации комплексных проектов в области вертолетной авиации.

Компания является крупнейшим гражданским эксплуатантом отечественных вертолетов «Ансат». В последнюю неделю 2019 года парк компании пополнили 3 новых воздушных судна производства Казанского вертолетного завода и на данный момент авиакомпания располагает 17 машинами данной модели, а также 5 вертолетами Ми-8 АМТ/МТВ.

Санитарная авиация

Особое место в деятельности «Русских Вертолетных Систем» занимает санитарная авиация. В 2019 году существенно выросли показатели по экстренной и плановой эвакуации пациентов медицинскими вертолетами. Так, авиамедицинской службой компании «Helimed» было эвакуировано 2333 пациентов, что на 1 тысячу превысило прошлогодний показатель. Всего с 1 июня 2017 года было эвакуировано 4060 человек. Достичь этого удалось благодаря масштабной программе расширения географии присутствия, пополнению парка новыми воздушными судами и комплексному развитию авиационной инфраструктуры «РВС».

В ряд регионов специалисты компании направили мобильные комплексы ночного старта собственной разработки, что позволило осуществлять круглосуточные взлеты и посадки на необорудованных стационарными светотехническими средствами площадках. Первым регионом, опробовавшим новую разработку «Русских Вертолетных Систем», стала Волгоградская область.

В течение года на территории базы санитарной авиации Московской области в «Хелипарк Подушкино» регулярно проводились тренинги Всероссийского центра медицины катастроф «Защита». Такие занятия позволяют повысить уровень знаний специалистов системы



здравоохранения из регионов Российской Федерации и отработать протоколы взаимодействия летного, технического и медицинского персонала, что на практике значительно сокращает время реакции и позволяет повысить качество оказываемых гражданам медицинских услуг.

В уходящем году специалисты компании принимали активное участие в учениях с экстренными службами регионов, что позволило повысить уровень взаимодействия и обеспечить оперативную готовность на случай чрезвычайного происшествия. Так в 2019 году в Московской области вертолеты «Ансат» компании с авиамедицинской бригадой территориального центра медицины катастроф Московской области дважды вылетали на масштабные чрезвычайные происшествия: во время пожара на Северной ТЭЦ и на место жесткой посадки самолета Airbus A321 на кукурузное поле.

Международный опыт

В 2019 году «Русские Вертолетные Системы» впервые приступили к работе в Средиземноморском регионе. В рамках заключенного с компаний «Skyforce» контракта, вертолеты Ми-8МТВ компании, укомплектованные летно-техническим персоналом, были экстренно направлены в Грецию для борьбы с пожарами.

Специалисты «Skyforce» отметили, что перед ними стояла задача в кратчайшие сроки найти партнеров с подходящими вертолетами и опытом работы в горных условиях. По словам управляющего директора компании Д. Тациса «В то время нам срочно требовалось направить два вертолета среднего класса в Грецию, это было крайне важно в сложившейся чрезвычайной ситуации». Он особо отметил оперативность, а также то, что сразу после прибытия вертолеты компании приступили к выполнению поставленных задач.

Применение вертолета Ми-8 с водосливным устройством ВСУ-5 позволило бороться с пожаром на участках куда наземным бригадам с учетом преобладания скалистой местности тяжело или вовсе невозможно добраться. Один заход вертолета позволяет покрыть водой полосу длиной 75 метров. Применение сразу двух вертолетов на одном участке существенно повысило эффективность пожаротушения.

Регулярные вертолетные перевозки

Одним из самых знаменательных событий компании в 2019 году стало получение сертификата коммерческого эксплуатанта, что позволило приступить к реализации масштабного проекта регулярных авиационных перевозок.

Так, впервые в истории, на Московский международный авиационно-космический салон можно было попасть регулярным вертолетным рейсом. Такой формат по достоинству оценили более 250 пассажиров воспользовавшись самым комфортным и быстрым способом чтобы добраться до ключевого авиационного события года. Регулярные вертолетные перевозки позволили посетителям салона избежать пробок и с высоты птичьего полета оценить перспективу самого масштабного авиационного праздника в СНГ.



Авиационный учебный центр

За минувший год авиационный учебный центр «РВС» подготовил 270 специалистов для нужд гражданской авиации России. Из них 200 человек были подготовлены по программе «аварийно-спасательная подготовка пилотов легких и средних вертолетов». 24 пилота вертолета «Ансат» были подготовлены для нужд санитарной авиации России и 9 пилотов прошли программу «Периодическая теоретическая подготовка пилотов вертолета «Ансат».

Отдельно стоит отметить, что большинство пилотов отечественных вертолетов «Ансат» в Российской Федерации было подготовлено в АУЦ «РВС», который до 2019 года являлся единственным учебным заведением по подготовке летного состава на данный тип вертолета.

Инженерно-техническая служба

Инженерный комплекс компании тесно взаимодействует со специалистами холдинга «Вертолеты России» и «Казанского агрегатного завода», что позволяет оперативно обмениваться данными для совершенствования эксплуатационных возможностей новых отечественных вертолетов и их оборудования. Обладая передовым опытом эксплуатации воздушной техники в разных географических и климатических условиях центр накопил богатые компетенции в подготовке авиационных кадров.

Помимо уже упоминавшего мобильного комплекса ночного старта, инженерная служба внедрила систему эвакуации дополнительного пациента на спинальном щите, что позволяет проводить эвакуацию двух пациентов одновременно.

Планы

В 2020 году «Русские Вертолетные Системы» продолжат пополнение парка новыми воздушными судами, внедрять новые технические решения, а также развивать отечественную вертолетную инфраструктуру.

Одной из важнейших задач для «РВС» в грядущем году будет освоение нового отечественного вертолета Ми-38. Компания традиционно выступает пилотным эксплуатантом новых отечественных типов вертолетов и в первом квартале 2020 года Ми-38 займет место флагмана парка «Русских Вертолетных Систем».

Уникальные летно-технические характеристики вертолета позволят расширить возможности отечественной гражданской авиации. Сегодня у Ми-38 практически нет конкурентов по таким характеристикам как дальность полета, грузоподъемность и объем полезного пространства кабины, а технические решения, применяемые на этом вертолете и его современное бортовое оборудование, делают его эксплуатацию безопасной и комфортной.



Также в планы компании входит расширение маршрутной сети регулярных вертолетных перевозок, основным звеном в которых должен стать 7 местный вертолет «Ансат» летно-технические характеристики которого идеально подходят для осуществления межрегиональных перевозок.

По словам Директора по развитию компании «HeliExpress» Натальи Трофимовой «Мы видим развитие проекта вертолётных перевозок в расширении маршрутной сети. В первую очередь это интермодальные перевозки, которые связывают аэропорты и региональные центры. Мы также ожидаем, что вертолётные перевозки будут весьма востребованы в деловой авиации и туризме».

«Русские Вертолетные Системы» — первый и крупнейший гражданский эксплуатант вертолетов типа «Ансат». В парке Компании сегодня 17 вертолетов данного типа, 15 из которых оснащены современным медицинским модулем производства «Казанского агрегатного завода», а также 2 вертолет «Ансат» в VIP модификации. Также компания располагает 5 вертолетами Ми-8АМТ/МТВ, которые оснащены современным медицинским оборудованием. В 2019 году ожидается поставка дополнительных партий вертолетов.

[\(PBC\)](#)

На KB3 наградили победителей конкурса "Лучший по профессии-2019"

На Казанском вертолетном заводе холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) подвели итоги конкурса профессионального мастерства среди молодежи на звание "Лучший по профессии". Награды получили 32 сотрудника.

Любой сотрудник KB3 мог попробовать свои силы в 7 компетенциях: "Производственная сборка изделий авиационной техники", "Электромонтаж", "Инженер-технолог", "Охрана труда", "Монтаж электрооборудования летательных аппаратов", "Групповое производство", "Инженерная графика CAD".

Экспертами выступили участники Национального чемпионата сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech. Отметим, что при разработке конкурсных заданий для заводских соревнований с 2015 года учитываются требования стандартов WorldSkills, и KB3 постоянно совершенствует конкурс, адаптируя его под международные нормы.

"Конкурсы профмастерства имеют большое значение в формировании культуры производства и совершенствовании профессиональных навыков. Кроме того, в результате подобной работы сотрудники показывают хорошие результаты на соревнованиях общероссийского и мирового уровня", - отметил управляющий директор ПАО "Казанский вертолетный завод" Юрий Пустовгаров.

В итоге первые места заняли Денис Сазыков ("Производственная сборка изделий авиационной техники"), Олег Солдатов ("Электромонтаж"), Руслан Каримов ("Охрана труда"), Дарья Осокина ("Монтаж электрооборудования летательных аппаратов"), Азат Хисматуллин ("Инженерная графика CAD"). В компетенции "Групповое производство" победа у команды Ильнура Фахертдинова, Фаниса Гильмуллина, Владимира Григорьева, Сергея Егорова. В компетенции "Инженер-технолог" лучшей стала команда в составе Руслана Гатауллина, Ильнура Таналина, Ильяса Тимерова.



КВЗ традиционно участвует во многих мероприятиях, направленных на повышение уровня подготовки кадров, популяризацию рабочих профессий и инженерных специальностей. Сотрудники завода занимают призовые места на корпоративных чемпионатах профессионального мастерства холдинга "Вертолеты России" и Госкорпорации "Ростех", национальном Чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности по методике WorldSkills Hi-Tech. Так, в 2019 году представители КВЗ взяли "серебро" в чемпионате WorldSkills Hi-Tech-2019 в компетенциях: "Технология композитов" и "Управление жизненным циклом".

Высокий уровень подготовки специалисты КВЗ продемонстрировали на прошедшем в Казани Мировом чемпионате по профессиональному мастерству по стандартам WorldSkills: команда из 8 участников и 1 эксперта выиграла соревнования в компетенции "Управление жизненным циклом".

[\(КВЗ\)](#)

Продажи "Ансат" Augus планируются на уровне 20-25 вертолетов в год с 2021 года

Продажи вертолетов люкс класса "Ансат" Augus планируются на уровне 20-25 единиц в год с 2021 года, сообщил в интервью телеканалу "Россия-24" министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

"Мы рассчитываем, что это (продажи вертолета "Ансат" Augus - прим. ТАСС) на ближайший год как минимум пять машин, - сказал Мантуров. - С циклом 20-25 машин по году рассчитываем выйти, начиная с 2021 года".

Ранее генеральный директор холдинга Андрей Богинский сообщал, что первые контракты на этот вертолет планируется заключить в начале 2020 года.

На международном авиакосмическом салоне МАКС-2019 в подмосковном Жуковском в августе этого года был представлен вертолет "Ансат" с салоном повышенной комфортности, выполненным в стилистике бренда Augus. Дизайн-проект салона был создан специалистами холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) и Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Модификация ориентирована на рынок корпоративных и VIP-перевозок.

Легкий двухдвигательный многоцелевой "Ансат" выпускает Казанский вертолетный завод с 2013 года.

[\(ТАСС\)](#)

Росавиация сертифицировала авиационный учебный центр "Вертолеты России" в Улан-Удэ

Росавиация сертифицировала авиационный учебный центр холдинга "Вертолеты России" в Улан-Удэ. Ему предоставлено право выполнять услуги по теоретической и практической переподготовке летного и технического состава гражданских вертолетов Ми-8АМТ и Ми-171. Выданный Росавиацией сертификат подтвердил соответствие авиационного учебного центра действующим в России Федеральным авиационным правилам и требованиям Международной организации гражданской авиации (ICAO).



Авиационный учебный центр функционирует на производственных мощностях Улан-Удэнского авиационного завода (АО "У-УАЗ"), одного из крупнейших производителей вертолетной техники в России. Центр обеспечен высококлассными преподавателями теории, имеет комплексный тренажер вертолета Ми-8АМТ/Ми-171. Несколько учебных вертолетов в соответствии с новыми требованиями Федеральных авиационных правил зарегистрированы в реестре гражданских воздушных судов Росавиации.

"Два года шла подготовка к сертификации. Полученный документ позволяет существенно расширить имеющуюся программу подготовки и обучения летно-технического состава. Эксплуатанты гражданских вертолетов У-УАЗ получили возможность в одном месте получить весь комплекс услуг – теоретическую, тренажерную, практическую подготовку. Согласно стратегии холдинга по обеспечению безопасности полетов материальная база центра будет и далее совершенствоваться для наработки практических навыков использования и ремонта авиационной техники слушателями», - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

Материально-техническая база учебного центра включает оборудованные учебные классы, стенды, наглядные пособия. В преподавательском составе АУЦ - летчики первого класса, имеющие тысячи часов практического налета. Комплексный тренажер вертолета Ми-8АМТ/Ми-171 выполнен на основе реального интерьера кабины с имитацией работы всех бортовых систем. Он позволяет отрабатывать полный спектр задач пилотирования и навигации на всех режимах полета в простых и сложных метеоусловиях, а также отработку действий экипажа в случаях отказа авиационной техники, ошибок в технике пилотирования и в прочих нештатных ситуациях.

Основой современных программируемых заданий полетов для нового тренажера стали летные испытания вертолета Ми-171, которые перед приобретением комплекса провела группа конструкторов и пилотов АО "У-УАЗ". Благодаря этому тренажер получил уникальное качество – "полеты" на нем максимально приближены к полетам на реальном вертолете.

[\(Вертолеты России\)](#)

Югорский «Центр медицины катастроф» открыл новый пункт санавиации

Расстояние не помеха. Высокотехнологичная медицинская помощь в Югре для жителей отдаленных поселений стала доступнее. С 1 января этого года в регионе открылся новый пункт санавиации «Центра медицины катастроф» в городе Нягань. Подобные подразделения действуют также в Ханты-Мансийске, Сургуте, Нижневартовске и Березово.

«С первого января у нас появился дополнительный, пятый населенный пункт — аэропорт Нягани. Это пятое место, где пятый вертолет тоже в круглосуточном режиме находится на дежурстве. Благодаря этому появляются новые возможности для жителей, особенно Октябрьского района. Теперь на несколько часов сократится доставка пациентов с тяжелыми травмами», — отметил директор Департамента здравоохранения ХМАО-Югры Алексей Добровольский.



Новый пункт санавиации в Нягани уже действует. За новогодние праздники при помощи санитарного борта было госпитализировано 7 человек. В среднем, как сообщили в окружном департаменте здравоохранения, в сутки транспорт югорского «Центра медицины катастроф» перевозит 10-15 югорчан. Отмечу, в распоряжении учреждения сегодня четыре вертолета и самолет.

[\(СургутИнформТВ\)](#)

На вертолетные перевозки пациентов в Воронежской области потратят до 106,67 млн рублей

За перевозки пациентов на вертолете в Воронежской области в 2020 году заплатят до 106,67 млн рублей. Областной департамент здравоохранения начал поиски подрядчика. Победителя аукциона выберут в пятницу, 17 января.

Подрядчик должен будет заниматься доставкой и эвакуацией больных и медперсонала, а также доставкой медицинских грузов: специальной медицинской и лабораторной аппаратуры, лекарственных и дезинфекционных средств, крови и кровезаменителей, следует из документов госзакупки.

За год воздушное судно должно налетать 600 часов, из которых пять часов – это санитарно-авиационные учения. Режим работы – ежедневный, круглосуточный (включая выходные и праздничные дни). Вертолет должен быть готов к вылету не позднее чем через 30 минут с момента получения соответствующей заявки от заказчика, даже зимой.

Контракт будет действовать с момента подписания до 31 декабря 2020 года.

[\(РИА Воронеж\)](#)

Авиазавод в Улан-Удэ получил 4,5 млн рублей на создание «Фабрики процессов» по нацпроекту

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России") получил 4,5 млн рублей из бюджета Республики Бурятия на создание в рамках реализации нацпроекта "Производительность труда и поддержка занятости" "Фабрики процессов" - учебной производственной площадки для обучения сотрудников местных предприятий бережливому производству. Об этом сообщили журналистам в четверг в региональном министерстве экономики.

Бурятия стала первым регионом Дальневосточного федерального округа, который присоединился к реализации нацпроекта "Производительность труда и поддержка занятости населения", включившись в него в феврале 2019 года.

"Улан-Удэнским авиационным заводом на базе авиационного техникума будет создана "Фабрика процессов" - учебная производственная площадка, на которой обучающиеся сотрудники других предприятий, участвующих в нацпроекте, получают практический опыт применения инструментов бережливого производства. На эти цели завод получил 4,5 млн рублей", - сообщили в министерстве.

"Фабрика процессов" на У-УАЗ будет представлять собой площадку, где в условиях, приближенных к реальным, станут отрабатываться приемы и методы бережливого производства. Обучать здесь



планируют специалистов пяти предприятий Бурятии, которые самостоятельно реализуют проект "Адресная поддержка повышения производительности труда на предприятиях" нацпроекта "Производительность труда и поддержка занятости". Это У-УАЗ, Улан-Удэнский лопастной завод, Улан-Удэнское приборостроительное объединение, "Дорстройсервис" и мясоперерабатывающая компания "Экофуд". Еще четыре компании - "Селенгинский целлюлозно-картонный комбинат", "Бурятмяспром", "Бурятхлебпром" и мясоперерабатывающая фабрика "Селенга" - занимаются повышением производительности труда под управлением АНО "Федеральный центр компетенций".

"В 2019 году основам бережливого производства уже обучено 69 сотрудников предприятий - участников нацпроекта, реализующих мероприятия по повышению производительности труда самостоятельно, и 66 сотрудников предприятий, реализующих мероприятия по повышению производительности труда под управлением "Федерального центра компетенций", - отметили в Минэкономике региона. - В 2020 году стоит задача вовлечь в нацпроект дополнительно не менее четырех предприятий, обучить не менее 32 специалистов".

"Повышение производительности труда и поддержка занятости" является дальнейшим развитием одноименного приоритетного проекта, который реализовывался с 2017 года. Ключевой целью нацпроекта является ускорение роста производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики (обрабатывающие производства, сельское хозяйство, транспорт, торговля и строительство) до 5% в год к 2024 году против 1,4% в 2018 году.

[\(ТАСС\)](#)

Медицинский вертолет экстренно эвакуировал гражданку Вьетнама, получившую ожоги во время пожара в Подмосковье

7 января 2020 года вертолет «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» с авиамедицинской бригадой территориального центра Медицины катастроф Московской области экстренно вылетел для эвакуации пострадавшей от пожара гражданки Вьетнама.

Вертолет санитарной авиации вылетел с базы санавиации в «Хелипарке Подушкино» в город Бронницы, откуда 24 летнюю пациентку с термическими ожогами 2-3 степени 36% поверхности тела доставили в районную больницу № 2 в г. Подольске.

За первые 9 дней 2020 года медицинские вертолеты компании «Русские Вертолетные Системы» эвакуировали 11 пациентов в Магаданской, Московской, Нижегородской, Томской, Челябинской областях и Республике Северная Осетия.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

«Вертолеты России» передали второй Ми-38Т Министерству обороны РФ

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал Минобороны РФ вертолет Ми-38Т, изготовленный по заказу военного ведомства Казанским вертолетным заводом. Это уже вторая машина данной серии, поставленная Минобороны в рамках гособоронзаказа.



В 2019 году Минобороны России получило первые серийные вертолеты Ми-38Т. В ходе приемосдаточных испытаний и приемки был реализован контроль качества изготовления вертолетов и отработки его составных частей в агрегатно-механическом и сборочном производстве, проведен осмотр полностью собранных вертолетов в цехе окончательной сборки с проверкой работоспособности всех систем. Были проведены все виды испытаний, предусмотренные условиями госконтракта.

Ми-38Т создан на базе сертифицированного гражданского вертолета Ми-38 с дооснащением для решения транспортно-десантных задач: в салоне могут разместиться до 40 десантников. На вертолете предусмотрена возможность переоборудования в санитарный вариант и установка дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета. Машина может развивать максимальную скорость до 300 км/ч.

23 ноября 2018 года опытный образец вертолета Ми-38Т совершил свой первый полет. В мае 2019 года уже серийная машина была продемонстрирована президенту России во время его визита в Казань. В июне Ми-38Т впервые предстал на форуме «Армия-2019», а в рамках авиасалона МАКС-2019 – дебютировал в летной программе выставки, выполнив пролет в составе линейки холдинга «Вертолеты России».

Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях. Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38, предоставляя экипажу всю необходимую информацию, снижает нагрузку на экипаж при выполнении задач и обеспечивает высокий уровень безопасности выполнения полетов. В зависимости от требования заказчика в салоне вертолета возможно расположение съемных кресел, санитарного оборудования и рольганговых устройств для облегчения закатки и транспортировки грузов.

Области применения вертолетов Ми-38 – перевозка грузов, военной техники, десанта, поисково-спасательные операции. Все это – в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат. На базе транспортного варианта Ми-38Т планируется производство специализированных вертолетов, включая «арктический» вариант.

[\(Ростех\)](#)

В омском летном колледже, где курсантам не на чем летать, отремонтируют вертолеты

Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. Ляпидевского (ОЛТУГА) заказал капитальный ремонт четырех выпускных вертолетов за 130 млн рублей и комплектующие к ним на 270 млн. Ранее курсанты жаловались Путину, что не могут получить дипломы из-за недостатка летной техники.

Четыре электронных аукциона на капремонт выпускных вертолетов Ми-8Т RA появилось на портале госзакупок перед Новым годом. Начальная стоимость каждого контракта - 32.5 млн рублей. Вертолеты должны отремонтировать на сертифицированном авиаремонтном заводе за 90 дней с момента подписания соглашения, а также предоставить гарантию в 1000 летных часов в течение четырех лет.



Как следует из техзадания, вертолетам должны продлить срок службы на восемь лет (межремонтный срок). На ремонт их доставят из базы в Калачинске в разобранном виде, после всех процедур соберут, покрасят и доставят обратно уже по воздуху. Подрядчика определяют 15 января 2020 года.

Кроме того, в ноябре-декабре 2019 года летный колледж заказал комплектующие к выпускным вертолетам на общую сумму почти 270 млн рублей (22 лота).

Отметим, по данным госзакупок, последний раз колледж проводил капремонт вертолета в апреле 2018 года. Еще два Ми-8Т RA и один Ми-171 ремонтировались в марте 2017 года (однако не указывалось, что это именно выпускные машины). Комплектующие в таких объемах также не закупались.

В июне выпускники ОЛТУГИ записали видеообращение к президенту Владимиру Путину. Они жаловались, что в колледже не хватает учебных вертолетов, на которых курсанты должны проходить практику, чтобы получить диплом. В результате летом 2019 года без дипломов оставались выпускники еще 2017 и 2018 годов. Причем ранее колледж уже штрафовали по этому поводу.

ОЛТУГА - единственное в России училище для вертолетных пилотов. Сообщалось, что в его распоряжении сейчас семь вертолетов Ми-8Т и один Ми-171А2 (*очень сомневаюсь, там был просто Ми-171 – ИК*), однако только на четырех могут заниматься студенты, остальные машины неработоспособны.

[\(Город55\)](#)

300 вылетов совершила санитарная авиация Подмосковья в 2019 году

В 2019 году санитарная авиация Московской области выполнила 300 вылетов в муниципалитеты Подмосковья. В результате экстренные службы эвакуировали 296 пациентов, в том числе 90 детей.

"Санитарная авиация применяется для помощи пострадавшим в ДТП, пожарах, при чрезвычайных ситуациях. Вертолеты позволяют оперативно доставить пациентов в больницу и ускорить оказание специализированной и высокотехнологичной медицинской помощи. Это особенно важно в условиях большой удаленности лечебных учреждений или высокого дорожного трафика", - рассказала и.о. министра здравоохранения Московской области Екатерина Огнева.

Санитарная авиация применяется для транспортировки больных с места происшествия в больницу, а также для межбольничной эвакуации. При оказании санитарно-авиационной помощи применяются вертолеты легкого класса, оснащенные необходимым медицинским оборудованием.

[\(МЗ МО\)](#)

Суд перенес на 13 февраля заседание по банкротству "Ютэйр - Вертолетные услуги"

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа в понедельник отложил на 13 февраля рассмотрение иска МТС-банка по банкротству "Ютэйр - Вертолетные услуги", крупнейшей



вертолетной компании в мире по величине и грузоподъемности флота. Авиакомпания Utair привлечена к иску о банкротстве "Ютэйр - Вертолетные услуги" в качестве третьего лица, передает корреспондент ТАСС из зала суда.

"Судебное заседание по делу отложить на 13 февраля в 09:15 (07:15 мск). Привлечь [к делу] в качестве третьего лица авиакомпанию Utair, - сказала судья Ирина Зуева.

По словам представителя МТС-банка, с момента подачи банком иска долг перевозчика вырос на сумму около 8 млн рублей. "Задолженность по уплате процентов на данный момент составляет более 24 млн рублей, а на момент подачи заявления банком о признании должника банкротом была свыше 16 млн рублей", - уточнила она.

Представитель банка добавила, что требования о признании "Ютэйр - Вертолетные услуги" банкротом основываются на договоре о предоставлении синдицированного кредита, заключенного 19 ноября 2015 года между ПАО "МТС-банк" и авиакомпанией Utair, ПАО "Сбербанк "Россия" в качестве агента по кредиту и другими кредиторами.

"На основании указанного договора заемщик должен уплачивать проценты за пользование кредитом, однако по истечении пятого и шестого процентных периодов - это 20 декабря 2018 года и 20 июня 2019 года заемщиком не были уплачены проценты по кредиту. Каждый платеж составил чуть более 8 млн рублей. В связи с образованием просроченной задолженности ПАО "МТС-банк" обратилась с иском к заемщику - авиакомпании Utair, в настоящее время ведется разбирательство в арбитраже Москвы и на 4 февраля назначено судебное разбирательство. <...> Считаем, что в связи с образованием задолженности по указанным процентам банк имеет право кроме обращения с иском к заемщику авиакомпании Utair и поручителю - "Ютэйр - Вертолетные услуги" с целью признания его банкротом", - пояснила представитель МТС-банка.

Ранее Арбитражный суд ХМАО назначил заседание по рассмотрению иска МТС-банка о банкротстве "Ютэйр - Вертолетные услуги" на 13 января 2020 года. МТС-банк входит в синдикат из 11 банков-кредиторов авиакомпании. Согласно картотеке, сумма исковых требований МТС-банка к "Ютэйр - Вертолетные услуги" составляет 16 млн 135,586 тыс. рублей. Также в конце декабря 2019 года суд принял иски о вступлении в дело о банкротстве четырех контрагентов авиакомпании Utair - компаний "Юган-Юнион кард", "Гидпромэнергострой", "Интер" и "Флеш лайт капитал".

Ситуация в Utair

Четыре контрагента АК Utair - "Юган-Юнион кард", "Гидпромэнергострой", "Интер" и "Флеш лайт капитал" - 19 и 20 марта 2019 года подали иски о банкротстве авиакомпании на общую сумму около 1,5 млн рублей. Ранее суд отказал компаниям "Флеш лайт капитал", "Юган-Юнион кард", и "Интер" в признании авиакомпании банкротом в связи с уплатой им долга, заседания по искам "Гидпромэнергострой" еще не проводились. В августе 2019 года оренбургский ипотечный коммерческий банк "Русь" подал заявление о вступлении в дело о банкротстве авиакомпании, сумма требований составила 4,9 млн рублей.



Utair - четвертая по величине авиакомпания России, в 2018 году она перевезла более 7,9 млн человек. По итогам прошлого года ее чистый убыток составил почти 22 млрд рублей против 2,43 млрд чистой прибыли годом ранее.

Сейчас компания испытывает финансовые трудности. В 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита: на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанк на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд. В начале февраля "дочка" авиаперевозчика "Финанс-авиа" допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля "Финанс-авиа" предложила держателям облигаций авиакомпании отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок - 35 лет.

"Ютэйр - Вертолетные услуги" - вертолетный оператор №1 в России, крупнейшая вертолетная компания в мире по величине и грузоподъемности флота. Она входит в состав и является основным вертолетным оператором группы Utair, в которой эксплуатируется парк более чем из 320 воздушных судов разных типов - преимущественно семейства "Миль" и Airbus Helicopters. Вертолеты компании обслуживают клиентов на четырех континентах.

[\(ТАСС\)](#)

Минобороны требует взыскать с Московского вертолетного завода им. Миля 994 млн рублей

Минобороны России подало иск в Арбитражный суд Москвы с требованием взыскать с Московского вертолетного завода (МВЗ) им. М. Л. Миля (входит в холдинг "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех") более 994 млн рублей в качестве неустойки по госконтракту 2009 года. Об этом говорится в опубликованном определении суда на сайте московского арбитража.

Иск военным ведомством был подан 1 ноября 2019 года, однако в ноябре и декабре решением судьи он был оставлен без движения из-за процессуальных нарушений. Согласно опубликованному определению, Минобороны требует взыскать неустойку по госконтракту от 24 декабря 2009 года.

Делу присвоен гриф "секретно", следующее заседание по нему назначено на 27 января и пройдет в закрытом режиме.

МВЗ им. М. Л. Миля - один из ведущих мировых разработчиков вертолетной техники гражданского и военного назначения. Спроектированные коллективом бюро воздушные суда эксплуатируются в более чем 100 странах мира, составляют основу вертолетной авиации РФ и ряда государств СНГ, Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки.

МВЗ включает в себя конструкторское бюро, опытное производство, экспериментально-исследовательский комплекс, инженерно-инновационный центр и летно-испытательную базу. Штаб-квартира завода находится в городском поселении Томилино (Люберецкий район Московской



области). Вертолеты разработки МВЗ им. Миля серийно строятся на предприятиях холдинга "Вертолеты России" - "Роствертол" (Ростов-на-Дону), Улан-Удэнском и Казанском вертолетных заводах.

[\(ТАСС\)](#)

В Воронеже купят вертолет — скорую помощь за 107 млн рублей

Вертолет для оказания скорой медицинской помощи за 107 млн рублей купит департамент здравоохранения Воронежской области, 10 января сообщает ИА Красная Весна.

Объявлен аукцион на сайте государственных закупок РФ на поиск подрядчика для выполнения «авиационных работ в целях оказания медицинской помощи (скорой специализированной медицинской помощи) на территории Российской Федерации».

Сумма аукциона составляет 106, 677 тыс. рублей. В описании объекта закупки сказано, что в авиационные работы включены доставка больных и медицинского персонала, но также и доставка медицинских грузов.

К авиационной работе «доставка больных и медицинского персонала» отнесли такие виды работ как «эвакуация больных и перевозка медицинского персонала внутри фюзеляжа воздушного судна с использованием специальных сидений, носилок для больных и санитарного оборудования для ухода за больными».

К работе «доставка медицинских грузов» в документе отнесли транспортирование «медицинской и лабораторной аппаратуры, лекарственных и дезинфекционных средств, крови и кровезаменителей, других медицинских грузов к месту спасения жизни больного, проведения неотложных диагностических и лабораторных исследований, оказания консультативной и организационно-методической помощи, проведения срочных противоэпидемиологических мероприятий».

В документацию аукциона вписано выполнение работ в количестве 600 часов. Указаны и другие требования, например, данное воздушное судно должно быть оснащено двумя двигателями, а на его борту должна иметься возможность поддержания оптимальной для больного температуры, должно быть в наличии всё необходимое для спасения жизни пациента оборудование.

Напомним, в 2015 году в Воронеже разразился так называемый «вертолетный скандал», когда на вертолете для медицинских нужд, который принадлежал региональному Центру медицины катастроф вместо больных и лекарств перевозили первых лиц области. Видео-ролик с этими фактами распространили блогеры, а Следственный комитет возбудил уголовное дело.

[\(Красная Весна\)](#)

Крымскому центру медицины катастроф купят вертолёт за 330 млн рублей

ля крымского республиканского центра медицины катастроф и скорой медицинской помощи закупят вертолёт, чтобы снизить затраты на транспортировку больных. Об этом 13 января в эфире крымской радиостанции сообщил директор центра Сергей Олефиренко.



«Вертолёт «Ансат» стоит порядка 320–330 млн рублей, он окупится в течение трёх лет. Балансодержатель может быть кто угодно — Совмин, наш местный аэропорт, но судно должно быть местным, крымским. В Краснодаре, к примеру, стоимость лётного часа в три раза ниже, чем в Крыму, потому что там вертолёт в собственности. Они платят зарплату только медперсоналу, летному персоналу, за обслуживание и заправку», — отметил специалист.

Сейчас, по его словам, в Краснодаре стоимость летного часа составляет приблизительно 60 тысяч рублей, а в Крыму порядка 170 тысяч рублей.

«Эти цифры могут быть больше, поскольку люди, с которыми центр заключает контракт, включают в стоимость летного часа лизинг вертолёта», — добавил Олефиренко.

Как сообщало ИА REGNUM, в 2020 году в Крыму планируют построить более 30 подстанций и модульных пунктов «скорой помощи» за 700 млн рублей.

[\(REGNUM\)](#)

Власти: 10% спасенных томской санавиацией в 2019г – дети

Вертолеты санавиации эвакуировали в 2019 году из районов Томской области 720 человек, 71 из них — дети; всего экипажи выполнили почти 440 вылетов, на эти цели из областного и федерального бюджетов было выделено 250 миллионов рублей, сообщила во вторник пресс-служба администрации.

Ранее сообщалось, что службу санавиации в Томской области координирует областная клиническая больница (ОКБ). Санавиация привлекается в самых сложных случаях — при угрозе жизни больного, когда в лечебном учреждении нет, к примеру, нужного оборудования для оказания медицинской помощи. В 2018 году санавиацией было эвакуировано 698 человек, в 2017 году — 540 человек.

"В течение 2019 года вертолеты санитарной авиации эвакуировали из районов Томской области 720 пациентов, в том числе 71 ребенка. Всего экипажи выполнили 438 вылета... Чаще всего санавиация была задействована в Колпашевском, Кургинском, Верхнекетском и Парабельском районах", — говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, большинство эвакуированных санавиацией — больные с кардиологическими, неврологическими и акушерско-гинекологическими проблемами. Самым маленьким больным стал новорожденный ребенок с аномалией развития, самым старым — 99-летний житель Верхнекетского района с переломом шейки бедра.

Всего на работу томской санавиации в 2019 году было выделено 250 миллионов рублей из регионального и федерального бюджетов. "Медицинские" вертолеты, выполняющие полеты по региону, оснащены медицинскими модулями, позволяющими поддерживать все жизненно важные функции организма и оказывать помощь пациентам прямо на борту.



Ранее также сообщалось, что в 2019 году в распоряжении томской санавиации находились два вертолета "Ми-8МТВ" и вертолет "Ансат" (базируется в городе Колпашево и осуществляет круглосуточное дежурство). Вертолетное сообщение наиболее востребовано на севере региона – около 80% вылетов приходится на Парабельский и Каргасокский районы.

[\(РИА Томск\)](#)

Новосибирский авиаремзавод "Вертолетов России" получил сертификат разработчика авиатехники

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало сертификат разработчика авиационной техники Новосибирскому авиаремонтному заводу (НАРЗ, входит в холдинг АО "Вертолеты России"), сообщает пресс-служба холдинга.

"Сертификат позволяет предприятию разрабатывать и вносить второстепенные изменения в конструкцию вертолетов семейства Ми-8/17 для их модернизации. НАРЗ стал первым сертифицированным разработчиком модификаций вертолетов Ми-8/17 и первым авиаремонтным заводом, получивший такой статус", - говорится в сообщении.

По мнению гендиректора холдинга Андрея Богинского, возможность внесения изменений в конструкцию воздушного судна силами одобренных разработчиков модификаций - это оправдавшая себя мировая практика.

[\(Интерфакс\)](#)

Почему законодатель мод стал провинциальным закройщиком

В канун 2020 года совет директоров управляющей компании - холдинга "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех" утвердил слияние двух конструкторских бюро и создание на их основе АО "НЦВ им. М. Л. Миля и Н. И. Камова". Объединение двух легендарных разработчиков - КБ "Миль" и "Камов" - в единую структуру, Национальный центр вертолетостроения (НЦВ), не оставило равнодушными тех, кого волнует судьба отрасли, занимающей ведущие позиции в мировом авиапроме. Реакция на событие неоднозначна. Эксперты задаются вопросом: зачем это сделано и к чему приведет?

К объединению двух отечественных вертолетостроительных фирм лучшего эпитафия, чем слова из басни Крылова "А вы, друзья, как ни садитесь...", не придумаешь. Чтобы убедиться в этом, читателю имеет смысл немного хлебнуть истории.

Правительство СССР озаботилось созданием собственной вертолетной промышленности, отслеживая развитие успешных западных технологий. В 1947 году под руководством Михаила Миля было создано соответствующее ОКБ. В 1948-м - ОКБ Камова. Они отличались предпочтением разных конструктивных схем вертолетов. Камов выбрал соосную схему, Миль одновинтовую.

Время плюс талант Миля показали абсолютное превосходство одновинтовой схемы перед соосной, ограниченной в развитии и вариантах применения своей оригинальной конструкцией несущих винтов, расположенных один над другим. В технике не каждая механическая конструкция может быть



масштабно тиражируемой. В результате примерно 95 процентов парка советских вертолетов составляла марка Ми. Аналогичная ситуация образовалась и за пределами нашей страны.

Ничего экстраординарного в сложившейся ситуации нет. Американские "Боинг-Вертол" со своей продольной схемой и "Каман" с перекрещивающимися винтами попали в такую же и, как-то там окупившись, с грехом пополам выживают.

Возможно, и фирма Камова удержалась бы на плаву в настоящем, если бы ей удалось (теоретически) не вляпаться в холдинг под громким названием "Вертолеты России". Не повезло, как и фирме Миля. Вляпались обе! Отчасти по собственной недальновидной бездеятельности. Усугубило ситуацию советское наследство в виде юридически и географически отделенных друг от друга авиационных опытных и серийных заводов.

Недостало доверия и солидарности между предприятиями, привычка их руководителей натягивать одеяло на себя победила здравый смысл. Среди них не нашлось того, кто смог бы убедить всех к объединению ради сохранения отрасли, пойти для этого на неизбежные компромиссы. Каждый князь держался за свою вотчину. По сути верное решение по реструктуризации советской вертолетной промышленности, к сожалению, поручили профанам (непосвященным - в переводе с латинского). Дуализм такого решения прозрачен до неприличия.

С одной стороны, в руководство назначаются люди, не только полностью некомпетентные в деле, которым им предстоит руководить, но и не имеющие никакого административного управленческого опыта в промышленности. Зато эти ребята свои в доску, выполняют всякую глупую команду, переведут бабки на указанный сверху счет, примут в штат на любую должность нужного кому-то наверху очередного профана. Если что, выдадут провал за достижение. Пропиарят глупость как инновационное достижение. Угрохают немереные средства, чтобы втереть начальству или публике очки. Назначат себе любую достойную, на собственный взгляд, зарплату вне всякой зависимости от эффективности работы на занимаемой должности.

Однако такой дуализм на самом деле гармоничен для "эффективных менеджеров". Нечистоплотные внизу соответствуют и лояльны таким же сверху. Это мы оказались профанами - профессионалы, создавшие за десятки лет служения делу базу для многолетнего кормления пройдох, которые за считанные годы служения исключительно мамоне получают (зарабатывают тут неуместно) капитал для дальнейшего безбедного проживания себе и своим чадам.

Кстати, за вегетарианским термином "объединение" скрывается реальное поглощение Ухтомского вертолетного завода Московским. Финансовое состояние первого последние годы было удручающим без каких-либо перспектив на выздоровление, несмотря на факт перехода его на одновинтовую схему в последнем проекте, который был заложен еще в советский период. Сначала весь камовский завод перевели из Ухтомки на территорию МВЗ. При этом для размещения его конструкторского бюро сотрудникам ОКБ МВЗ пришлось поступиться своими площадями. Но дело не в том, кто кого поглотил или кто с кем объединился по нужде. В бизнесе это обычная практика. К сожалению, наши "эффективные менеджеры" осуществляют его специфический вариант. Одно новое название говорит само за себя.



Вертолетостроительный центр. Звучит?! Да как сказать. Раньше было понятнейшее название - завод. Что за ним стоит? Структура, производящая промышленный товар. Другое известное название - КБ, конструкторское бюро, производящее техническую документацию, которую завод использует для изготовления продукции. Все прозрачно.

А вот что будет делать центр? Загадка для непосвященных. Открою секрет. Ничего, кроме имитации деятельности, что продолжается уже 13 лет под руководством разных вновь образованных структур типа Ростеха, "Оборонпрома", "Вертолетов России", штат чиновников которых вырос на порядки по сравнению со всем советским авиапромом. И под руководством которых не только не создан ни один новый летательный аппарат, но даже никакого жизнеспособного проекта для реализации не сформировано. И не будет. Неужели тринадцатилетний эксперимент недостаточен для здравомыслящего индивида?

Какой смысл заключался в названии советской должности генеральный или главный конструктор? Человек, заслуживший это звание по своему менталитету, в первую очередь - создатель, творец.

Как Бог сотворил мир, так и конструктор создает новый продукт. Не каждому дано. Способности и талант к этому делу надо иметь.

Вся многократно обещанная публике реструктуризация, оптимизация, консолидация отрасли обернулись на практике в первую очередь обнулением реальных полномочий главных и генеральных конструкторов. То есть создатель исключен из контура принятия основных решений по развитию отрасли. Во всех новых вымученных структурах создателей не наблюдается. Только этого факта вполне достаточно, чтобы угробить отрасль. Что мы и наблюдаем в настоящее время.

Завод имени Миля когда-то входил в первую тройку законодателей моды в мировой вертолетной промышленности. А на сегодня мы имеем вместо дома высокой моды типа Dior или Dolce Gabbana провинциальное ателье по перелицовке или ремонту одежды. Ни один новый проект фирма ни сгенерировать, ни выполнить не в состоянии. Старые кадры ушли, в течение двух десятилетий не слышно о каких-то новых проектах, на реализации которых только и можно было бы передать компетенции новому поколению. Школа убита. По факту на сегодня проедается советский задел.

Кстати, был еще один разработчик подобной техники - Казанский вертолетный завод. В 90-е он получил соответствующую лицензию и выдал на-гора вертолет "Ансат", спроектированный и построенный на собственные средства задолго до того, как был поглощен холдингом. Работа над этим проектом позволила заводу сформировать и вырастить грамотный коллектив конструкторов, который после вхождения завода в холдинг фактически прекратил существование. Прежние руководители предприятия Лаврентьев и Кондрашов различными способами были исключены из контура принятия решений, остальные разбежались кто куда. Яркий пример обещанной оптимизации.

Автор, проработавший на МВЗ 49 лет на различных руководящих конструкторских должностях (начальника ОКБ, заместителя главного конструктора) и сбежавший на пенсию от "эффективных менеджеров" в 2017-м, не понаслышке знает, о чем пишет. Еще оставаясь на предприятии, он



сформулировал для себя сложившуюся здесь в последние десятилетия обстановку как "дурдом под управлением пациентов". С некоторых пор пришлось перестать каким-либо образом реагировать на происходящее на до боли родном предприятии - тому, кто находится глубоко в теме, очередные предсказуемые по последствиям новости из дурдома абсолютно неинтересны. Заложенный "эффективными менеджерами" тренд понятен, прозрачен и бережно ими окучивается.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Разработчик Ка-52 планирует заключить новый контракт с Минобороны РФ

Арсеньевская авиационная компания (ААК) «Прогресс», где собираются Ка-52 «Аллигатор», передала российской армии ударные вертолеты в установленные сроки и планирует в 2020 году заключить с Минобороны РФ новый контракт, сообщил директор предприятия Юрий Денисенко.

«В 2020 мы должны заключить новый контракт с военным ведомством. Для этого нам необходимо создать новые технические условия, запустить государственные совместные испытания, закончить их в 2021 году и получить новый модернизированный вертолет. Однако нам предстоит проводить модернизацию не только винтокрылых машин, изготавливаемых в рамках гособоронзаказа, но и нашего экспортного варианта, чтобы выйти на рынки военно-технического сотрудничества в новом облике», - рассказал директор ААК «Прогресс» Юрий Денисенко.

Сегодня на «Прогрессе» вертолет проходит модернизацию с учетом опыта его боевого применения.

Вертолет Ка-52 «Аллигатор» создан на базе ударного вертолета Ка-50 «Черная акула». В отличие от последнего, это двухместная машина.

«Аллигатор» - единственный современный ударный вертолет, построенный по соосной схеме винтов. Ее плюсы - возможность не использовать рулевой винт, а значит, отсутствие необходимости тратить на него мощность двигателя.

К минусам можно отнести увеличение лобового сопротивления, а кроме того, большую уязвимость лопастей несущих винтов. Учитывая, что в ударный вертолет чаще всего стреляют снизу из стрелкового оружия, большее количество лопастей увеличивает шансы на то, что противник сможет в них попасть.

Поэтому лопасти Ка-52 имеют усиленную конструкцию, которая выдерживает попадание снарядов калибра до 12 мм. Пилоты в Ка-52 сидят рядом друг с другом, что упрощает коммуникацию между ними, что особенно важно при использовании вертолета в качестве командной машины.

[\(Звезда\)](#)

Сеть вертолетных площадок для санавиации будут развивать в Мурманской области

В Мурманской области в 2020 году начнется программа развития сети вертолетных площадок, рассчитанная на несколько лет, сообщил министр здравоохранения региона Дмитрий Панычев в эфире "Радио России - Мурманск" во вторник.



"В этом году мы будем развивать сеть вертолетных площадок (...) Есть несколько градаций по уровню технической оснащенности и требований, основные - это периметр, рельеф, световая навигация", - сказал министр, добавив, что сейчас большое внимание развитию санавиации уделено в рамках нацпроекта по здравоохранению.

По словам министра, в первую очередь площадка для приема вертолета мурманского территориального Центра медицины катастроф будет оборудована в Ковдоре, "а дальше - все остальные".

Панычев добавил, что сейчас при необходимости Центр медицины катастроф также использует вертолетные площадки крупных горнопромышленных предприятий.

Начальник территориального Центра медицины катастроф Виктор Рогалев дополнил, что к 2022 году санавиация будет объединена с Мурманской областной станцией скорой медицинской помощи.

"Предполагается, что этот центр будет оказывать наиболее квалифицированную, правильную в разрезе маршрутизации и своевременности оказания медицинскую помощь. Главная, глобальная задача - единая диспетчерская служба, чтобы откуда угодно поступивший вызов правильно был принят, ориентирован", - сказал Рогалев.

С точки зрения оказания экстренной медицинской помощи особенность Мурманской области в том, что почти все города расположены вдоль федеральной трассы "Кола", что упрощает транспортную доступность, но вместе с тем есть ряд населенных пунктов в труднодоступной местности. К их числу относятся села на побережье Белого моря в Терском районе, села в Ловозерском районе, а также ЗАТО Островной на берегу Баренцева моря. Они связаны с "большой землей" только воздушным или морским сообщением, и решающим фактором при этом является погода. В отдельных случаях Центр медицины катастроф комбинирует несколько видов транспорта, чтобы доставить тяжелообольного - это может быть снегоход, автомобиль, вертолет. Зачастую помощь в транспортировке оказывают спасатели.

[\(Интерфакс\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Airbus и Aston Martin выпустили вертолёт специальной серии

Будущим владельцам вертолёт АСН130 специальной серии предлагается сделать выбор из четырёх вариантов дизайна интерьера и корпуса машины, разработанными специалистами Aston Martin. Дизайнеры автомобильного бренда работали в тесном сотрудничестве с Airbus Corporate Helicopters, чтобы объединить технические качества вертолёт Airbus с комфортом, привычным для пассажиров Aston Martin.

[\(Robb Report\)](#)



Египетские военные испытали вертолеты Ка-52 на «Мистралях»

Минобороны Египта продемонстрировало ранее закупленные в России вертолеты Ка-52 на летной палубе одного из десантных вертолетоносных кораблей-доков (ДВКД) типа «Мистраль» в ходе недавно проведенных учений ВМС этой страны.

В ходе учений на летной палубе ДВКД среди прочих вертолетов находились два Ка-52, которые затем совершили взлет и посадку, передает ТАСС.

Напомним, в августе 2019 года глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский заявил, что в этом году Египет получит 15 российских вертолетов Ка-52 «Аллигатор». Всего предполагается поставка 46 вертолетов.

[\(Взгляд\)](#)

НТМ получила разрешение на полеты в грузинский курорты

Авиакомпания НТМ Helicopter Travel Munich GmbH получила разрешение на осуществление полетов в грузинские курорты Гудаури и Местию, сообщает Trend со ссылкой на грузинские СМИ.



Для осуществления полетов на зимние курортные зоны Агентство гражданской авиации министерства экономики и устойчивого развития Грузии выдало разрешение для осуществления авиасообщения компании HTM Helicopter Travel Munich GmbH.

Согласно заявлению, поданному в агентство, компания HTM Helicopter Travel Munich GmbH осуществит работы в зонах Гудаури и Местия до 29 апреля этого года, в частности, на современных вертолетах типа AS 350 B3 Heli-skiing, что подразумевает транспортировку предварительно укомплектованных туристических групп из лыжников и сноубордистов на вертолете к непроходимым заснеженным местам и организацию для них катания на лыжах и сноуборде.

Разрешение было выдано шестого января 2020 года.

Полеты будут разрешены при благоприятных условиях погоды в соответствующих авиационным правилам и инструкциям (VFR).

[\(BizavNews\)](#)

Blade пришел в Индию

Американский вертолетный оператор Blade Urban Air Mobility (базируется в Нью-Йорке, Лос-Анджелесе и Сан-Франциско) и индийская группа Hunch Ventures анонсируют проект по запуску вертолетного такси в Индии, сообщает AIN. У компании Blade India также есть твердые планы по расширению вертолетных услуг в сфере бизнеса, паломничества и туризма в Индии.

Первым вертолетом в парке Blade India стал Airbus H130, который выполняет полеты между Мумбаи, коммерческой столицей Индии Пуной (промышленный и автомобильный центр) и городом паломников Ширди. С момента запуска в ноябре прошлого года коэффициент загрузки составил более 80%, а подавляющее большинство клиентов за этот период совершали рейсы более одного раза. С середины января Blade India планирует добавить в парк и Bell 407, а также открыть регулярное сообщение между Мумбаи и Пуной. Первым серьезным испытанием для новой компании стала перевозка клиентов на концерт U2, который проходил в Мумбаи. За сутки Blade India выполнила 14 рейсов, перевезла 89 пассажиров (15 минут полета вместо 2,5 часов на автомобиле).

«Сегодня вертолетные путешествия актуальны для индийских клиентов. Мы предлагаем главное решение – экономия времени. На всех вертолетных площадках мы построили фирменные VIP залы, которые придают стиль и роскошь путешествию», - комментируют в компании.

Blade India в настоящее время планирует расширение географии присутствия до южного штата Карнатака (столица Бангалор). Подробная информация будет опубликована к концу следующего месяца. Ожидается, что продукт будет похож на Blade Bounce (аналог в США). А следующим проектом компании станет вертолетный трансфер в аэропорты.

Летом прошлого года Blade стал предлагать жителям и гостям Манхэттена полета до Международного аэропорта им. Джона Кеннеди (John F. Kennedy International Airport — JFK) на вертолетном такси. Пассажиры могут избежать длительной поездки на автомобильном транспорте и всего за 5 минут



добраться до главного воздушного хаба Нью-Йорка. Стоимость услуг вертолетного такси – \$195. Оформить заказ можно с помощью мобильного приложения Blade или непосредственно на взлетной площадке, расположенной у пересечения улиц 12th Ave. и West 30 St.

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

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

[\(BizavNews\)](#)

Аэротакси CityAirbus совершило первый свободный полет

Летательный аппарат CityAirbus способен передвигаться со скоростью до 120 км/час на расстояние до 30 км. Вес летающего такси — более 2,2 т, CityAirbus оборудован тремя пассажирскими местами и одним водительским, однако в летательном аппарате будет встроена и функция беспилотного передвижения. Стоимость CityAirbus составит от 1 млн евро.

Первоначально планировалось, что летательный аппарат появится в крупных городах по всему миру к 2025 году. Однако летом прошлого года Airbus объявила, что планирует запустить летающее такси из аэропорта Шарль-де-Голль до центра Парижа к Олимпиаде во Франции в 2024 году.

Теперь летающее такси совершило первый полет в свободном режиме — без тросов, которые удерживали аппарат во время прошлых испытаний. За рулем аппарата во время испытаний находился пилот. По информации газеты Le Parisien, на данный момент технически летающие такси почти полностью готовы к полетам с пассажирами.

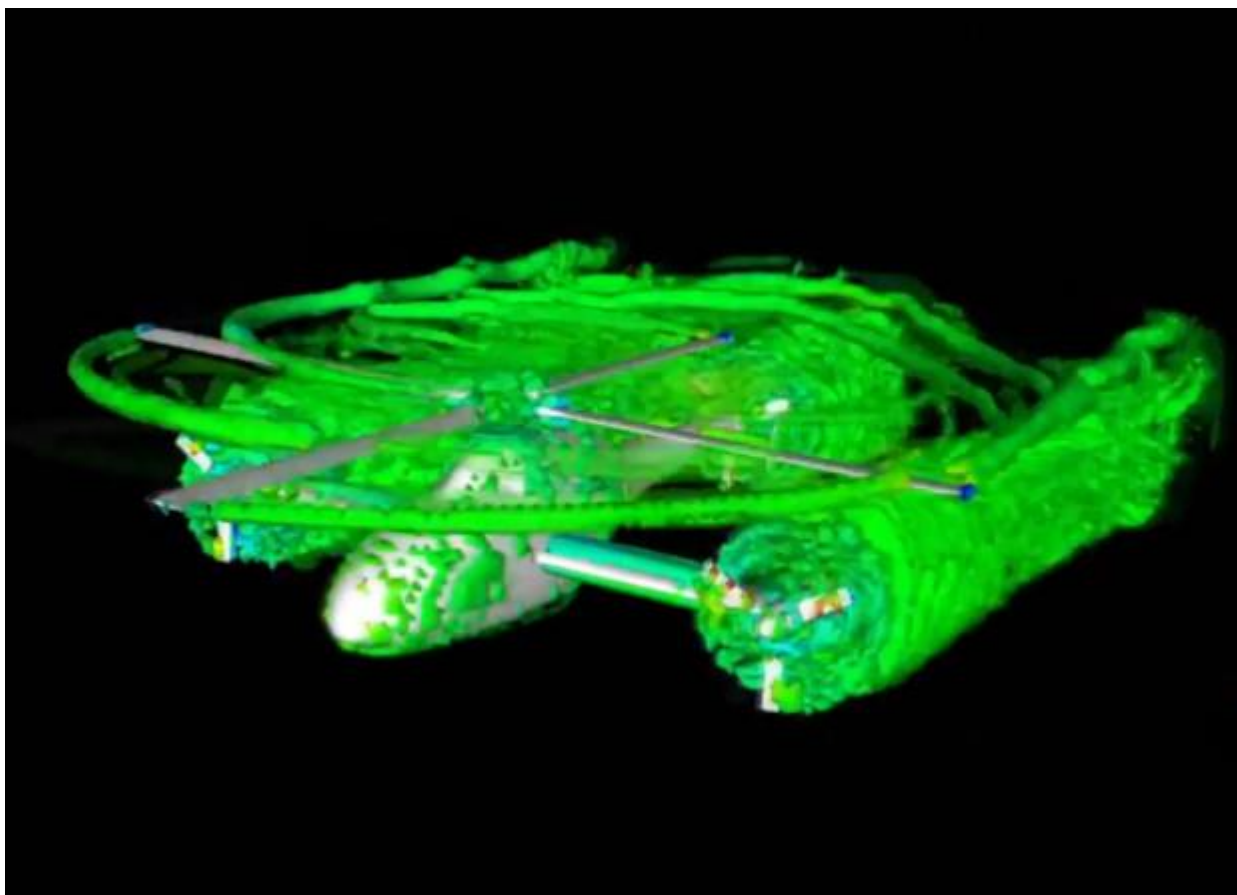
Ранее в США впервые прошло тестирование беспилотного пассажирского дрона EHang.

[\(Хайтек\)](#)

Японцы испытали скоростной винтокрыл в аэродинамической трубе

Японское агентство аэрокосмических исследований (JAXA) провело первые испытания модели скоростного винтокрыла в аэродинамической трубе. Как пишет Aviation Week, такие испытания

проводятся в рамках проекта по разработке винтокрылого летательного аппарата, способного выполнять полеты на скорости до 500 километров в час.



Специалисты JAXA занимаются разработкой скоростного вертолета с начала 2010-х годов. Аппарат создается с одним несущим винтом, одним толкающим винтом в хвостовой части, а также двумя тянущими небольшими винтами — по одному на законцовках крыла.

Разработчики предполагают, что в полете крыло будет обеспечивать до 70 процентов подъемной силы. При этом наибольший вклад в формирование движущей силы будет вносить хвостовой толкающий винт. Фюзеляж винтокрыла планируется выполнить аэродинамическим для снижения лобового сопротивления.

Для толкающего винта разработчики намерены добиться относительной поступи в 0,8. Считается, что при такой величине коэффициент полезного действия винта максимален. Относительная поступь винта представляет собой отношение его действительной поступи к диаметру. Действительная поступь — это расстояние, которое винт фактически проходит в воздухе за один оборот при той или иной скорости полета.

Несущий винт машины получит оптимизированные лопасти, которые будут обеспечивать эффективную работу винта и при этом создавать наименьшее сопротивление в быстром горизонтальном полете.



Разработчики JAXA рассчитывают, что демонстратор скоростного винтокрыла совершит первый полет в ближайшие три года. После завершения летных испытаний аппарата ключевые технологии проекта JAXA планирует передать авиационной промышленности Японии.

В октябре прошлого года Sikorsky представила проект перспективного скоростного вертолета-разведчика Raider-X. Новую машину компания предложила Армии США на конкурс FARA. Перспективный скоростной вертолет Raider-X сможет развивать скорость более 205 узлов (около 380 километров в час). Аппарат предполагается создать по соосной схеме с толкающим воздушным винтом.

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

Новости аэрокосмической промышленности

Глава ОАК: все российские гражданские авиалайнеры могут переименовать

Все гражданские авиалайнеры, производимые в России, могут переименовать и сделать линейку самолетов с единым названием, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь.

Ранее гендиректор "Ростеха", куда недавно вошла ОАК, Сергей Чемезов заявил в интервью РБК, что самолет Sukhoi Superjet 100 может получить российское название.

"Ребрендинг заключается в том, чтобы правильно сформировать это целевое рыночное позиционирование структуры, которая будет заниматься созданием, производством и продажей гражданских самолетов, и правильно подойти к наименованию продуктов этого дивизиона. Возможно, целевая модель - это сделать единую линейку под единым названием всех самолетов. По крайней мере, именно такая практика принята на рынке гражданской авиации", - сказал Слюсарь.

Он отметил, что в мире немного игроков, создающих гражданские самолеты, и все они с разной скоростью пришли именно к такой модели. "У нее есть экономические резоны - инвестиции идут в один бренд, а не рассеиваются по многим направлениям. Ведь продукты представлены в одном сегменте - гражданские самолеты. Дискуссия на эту тему идет, решения еще нет", - добавил глава ОАК.

По его словам, под ребрендингом следует понимать процесс, связанный с формированием Дивизиона гражданской авиации, в который вошел набор активов, занимающихся гражданскими проектами. Это Иркут, который реализует программу MC-21 и на базе которого "собирается" дивизион, ГСС - производитель SSJ100, ряд гражданских активов.

"Речь идет о создании нового субъекта гражданского авиастроения в нашей стране, о создании того, чего не было - объединенной гражданской структуры, управляющей линейкой гражданских программ. Эти процессы требуют правильного рыночного позиционирования, которое бы объясняло корпоративные и технологические процессы, происходящие в отрасли", - пояснил Слюсарь.

[\(Газета.Ру\)](#)

Мировой рынок ТОиР к концу 2020 года увеличится до 82,5 млрд долларов

Редакция ATO.ru сообщает, что мировой рынок ТОиР авиационной техники к концу 2020 г., согласно прогнозам, вырастет до 82,5 млрд долл., сообщает издание MRO Network. Наибольший спрос на услуги техобслуживания ВС будет получен от стран Северной Америки (25%), Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (23 и 18% соответственно).

Также ожидается, что в течение ближайших 10 лет соотношение новых самолётов, которые будут поставлены заказчиком, к числу ВС, которые будут выведены из эксплуатации, составит приблизительно 2,2:1,0. Всего будет поставлено порядка 23 тыс. новых ВС, и 10 тыс. самолётов завершат выполнение полётов.

Ранее отраслевой прогноз от компании Alton Aviation Consultancy показал, что мировой рынок ТОиР будет расти со среднегодовым темпом в 4,2%, и в следующем десятилетии его объём увеличится с 73 млрд до более чем 110 млрд долл.

10 и 11 марта в Москве, в Центре Международной Торговли в пятнадцатый раз состоится крупнейшее в России и СНГ мероприятие, целиком посвящённое актуальным вопросам развития ТОиР воздушных судов — MRO Russia & CIS 2020.

Если вы хотите принять участие в выставке и продемонстрировать свои новейшие продукты и услуги, или хотели бы презентовать на главной сцене мероприятия свои достижения или дать экспертную оценку по ключевым вопросам конференции — не теряйте время! Свяжитесь с нами сейчас, большинство стендов уже забронировано, осталось всего 15% свободных экспозиционных площадей, а программа наполняется спикерами ежедневно и скоро будет закрыта для участия!

ATO.ru

ГТЛК реализовала план по импортозамещению ПО на отечественные аналоги на 2019 год

В соответствии с директивами Правительства РФ от 06.12.2018 г. ПАО «ГТЛК» разработало и начало реализацию плана мероприятий по переходу на использование преимущественно отечественного программного обеспечения на период 2019-2021 гг.

В качестве источников финансирования используются оборотный капитал ГТЛК и в случае необходимости заемные средства. На текущий момент на 100% замещено антивирусное программное обеспечение, внедрена отечественная система резервного копирования. В 2019 г. также закуплены российские серверные и пользовательские операционные системы, офисное программное обеспечение и др.

Согласно плану к 2021 г. доля закупок ГТЛК отечественного ПО составит не менее 85%. По результатам 2019 г. доля закупок российского ПО и услуг по их внедрению, сопровождению и поддержке достигла 87,60%. Таким образом, полностью реализован план по импортозамещению ПО на отечественные аналоги на 2019 год.

[ГТЛК](#)



ГТЛК включена в контур национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации»

В 2019 г. в рамках федерального проекта «Цифровые технологии» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» ПАО «ГТЛК» получены 3 млрд рублей на реализацию лизинговых сделок на льготных условиях. Поддержка направлена на внедрение «сквозных» цифровых технологий и платформенных решений преимущественно на основе отечественных разработок в период 2020-2024 гг.

ГТЛК подготовила соответствующую Программу льготного лизинга цифровых активов. Она будет реализовываться за счет финансирования как из бюджетных, так и внебюджетных источников. Инвестиции будут направлены на приобретение оборудования с программным обеспечением, телекоммуникационного цифрового оборудования, программно-аппаратных комплексов, инженерных систем.

Общий объем некоммерческих лизинговых сделок, предусмотренный к заключению в рамках Программы в период 2020-2024 гг., составит более 10 млрд рублей. Лизингополучателями станут предприятия приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, федеральные и муниципальные учреждения.

Реализация мероприятия позволит российским предприятиям к 2024 году расширить рынок применения своих разработок. Помимо экономического эффекта для производителей и разработчиков, данный механизм позволит решить потребности отечественной экономики в комплексных цифровых решениях и программных продуктах.

[\(ГТЛК\)](#)

"ИрАэро" потребовала от производителя SSJ-100 возместить 1,9 млрд руб. убытков

Авиакомпания "ИрАэро" (базируется в Иркутске) направила в адрес АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) претензию с требованием возместить убытки в размере 1,9 млрд рублей в связи с эксплуатацией самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщил "Интерфаксу" информированный источник.

"Авиакомпания требует от производителя лайнеров возместить 1,9 млрд рублей с момента начала эксплуатации SSJ-100 - с 2016 года", - сказал собеседник агентства. Он пояснил, что претензия связана с неудовлетворительным техническим состоянием SSJ-100.

"В парке "ИрАэро" девять SSJ-100, однако исправными можно считать только пять. Остальные четыре в неудовлетворительном состоянии. А один из самолетов простаивает три года и, по сути, используется перевозчиком как донор запчастей", - отметил источник.

Он уточнил, что в сумму 1,9 млрд рублей, в частности, включены расходы по содержанию, ремонту лайнеров, убытки в связи с отменой рейсов, а также упущенная выгода за период с начала



эксплуатации самолета в 2016 году. Если претензия не будет удовлетворена, то "ИрАэро" готова подать к ГСС иск в арбитражный суд, добавил источник.

В пресс-службе "ИрАэро" воздержались от комментариев в связи с поданной к ГСС претензией, однако подтвердили, что в настоящий момент перевозчик эксплуатирует лишь пять из девяти имеющихся SSJ-100.

Комментариями ГСС "Интерфакс" пока не располагает.

Проблемы "ИрАэро" с SSJ-100

Ранее, 30 декабря, ГСС подали иск в Арбитражный суд Москвы к "ИрАэро". Сумма иска составляет 941,4 млн рублей. Суть требований не раскрывается, предварительные слушания по делу пока не назначены.

"ИрАэро" взяла в лизинг у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) девять SSJ-100, из них четыре машины были новыми, остальные ранее эксплуатировались авиакомпаниями Red Wings и "Ямал". В течение 2018-2019 года ГТЛК подавала несколько исков к "ИрАэро" в связи с долгами за аренду SSJ-100, однако все эти дела завершились мировыми соглашениями.

В интервью "Интерфаксу" генеральный директор "ИрАэро" Юрий Лапин говорил ранее, что основная проблема SSJ-100 - это его двигатели (SaM146 производства российско-французского PowerJet).

"По правде сказать, ни один из двигателей, с которым мы работали, не выработал своего ресурса полностью. Некоторые мы досрочно снимали с самолетов из-за выявленных конструктивных недоработок. Иногда эти двигатели были на гарантии или же не на гарантии, но с невыработанным ресурсом", - отмечал Лапин.

Он также напомнил, что по расчетам ГСС налет SSJ-100 должен составлять 202 часа в месяц, и этот показатель закладывается в экономику самолета. Между тем, "ИрАэро" за все время эксплуатации "даже близко к этой цифре" не подошла, отмечал гендиректор.

В парке "ИрАэро", кроме SSJ-100, находятся два широкофюзеляжных самолета Boeing 777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка авиакомпания "ВИМ-Авиа", а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

[\(Интерфакс\)](#)

Airbus показал сильные коммерческие результаты в 2019 году

В 2019 году компания Airbus поставила 863 самолета 99 заказчикам, что на 8% больше по сравнению с 2018 годом. Уже 17 год подряд производитель увеличивает объем поставок коммерческих самолетов, что прежде всего связано с наращиванием производственных темпов по программам семейства NEO.



В 2019 году компания Airbus передала заказчикам следующие типы воздушных судов:

- Семейство A220: 48 самолётов (20 самолётов в 2018 году)
- Семейство A320: 642 самолета, включая 552 самолета семейства NEO (626 самолетов, включая 386 самолетов семейства NEO в 2018 году)
- Семейство A330: 53 самолета, включая 41 самолет NEO (49 самолетов, включая три NEO в 2018 году)
- Семейство A350: 112 самолетов, включая 25 A350-1000 (93 самолета, включая 14 A350-1000 в 2018)
- A380: 8 самолётов (12 самолетов в 2018 году)

В 2019 году компания Airbus продала в общей сложности 1 131 самолет. Количество «чистых» заказов по итогам 2019 года составило 768 по сравнению с 747 в 2018 году. Важным достижением прошлого года стало преодоление отметки в 20000 заказов, полученных Airbus с момента основания компании. Совокупный портфель заказов Airbus на конец 2019 года достиг 7 482 самолетов.

«Мы признательны заказчикам за лояльность к нашему продукту, а также выражаем особую благодарность нашим промышленным партнерам и поставщикам, вместе с которыми нам удалось добиться таких результатов», — отметил Гийом Фори (Guillaume Faury), президент Airbus.

Финансовые результаты Airbus за 2019 год будут опубликованы 13 февраля.

[\(Airbus\)](#)

Airbus начал эксплуатацию самолетов BelugaXL

Airbus ввел первый грузовой самолет BelugaXL в свою операционную деятельность. BelugaXL позволит обеспечить прирост провозных емкостей на 30% и станет неотъемлемой частью промышленной стратегии Airbus по наращиванию производственных темпов.

Свой первый рабочий рейс самолет Beluga XL совершил 9 января этого года. Данный самолет будет эксплуатироваться наряду с текущим парком грузовых самолетов BelugaST. В общей сложности Airbus планирует построить шесть самолетов BelugaXL, которые будут введены в коммерческую эксплуатацию с 2020 по 2023 годы.

Самолеты Beluga играют важную роль в производственной деятельности Airbus. Они используются для перевозки секций самолетов Airbus, собранных на 11 заводах компании в Европе, на линии финальной сборки в Тулузу и Гамбург.

Самолет BelugaXL создан на базе самолета A330-200F и оснащен двигателями Rolls Royce Trent 700. Длина BelugaXL составляет 63 метра, а ширина 8 метров, что на семь и соответственно на один метр больше, чем у Beluga ST. Кроме того, самолет Beluga XL отличается увеличенной до 51 тонн грузоподъемностью и дальностью полета до 4000 км. Так, BelugaXL сможет перевозить две консоли крыла A350 XWB, тогда как сегодняшняя Beluga ST вмещает только одну консоль A350 XWB.



Проект BelugaXL был запущен в ноябре 2014 года в связи с наращиванием производственных темпов Airbus и необходимостью увеличения провозных емкостей. В ноябре 2019 года самолет был сертифицирован Европейскими авиационными властями (EASA) по итогам интенсивной программы испытательных полетов, в рамках которой самолеты BelugaXL совершили свыше 200 полетов продолжительностью более 700 часов.

[\(Airbus\)](#)