

Анонсы новостей:

- Россия и Китай планируют подписать финальное соглашение о совместном тяжелом вертолете (АНЛ) в середине 2016 года
- В Китае может начаться производство вертолета Ми-34 с китайским двигателем
- Китай заинтересован в покупке новых вертолетов Ка-32А11ВС
- Ка-62 получит модернизированное шасси и приступит к летным испытаниям в 2016 году
- ИБКО-38 вертолета Ми-38 сертифицировано, однако в России временно приостановлена сертификация вертолетов и самолетов
- Ожидается скорое подписание договора по производству в Индии вертолетов Ка-226Т
- Производство боевого вертолета Ка-52(К) будет увеличено вдвое
- В Украине испытали модернизированный Ми-8МСБ, «Мотор Сич» ведет поставки вертолетов для МО
- EASA сертифицировало двигатель Turbomeca Arrius 2R вертолета Bell-505 Jet Ranger X
- В России сертифицировали автопилот и надувные аварийные поплавки вертолета Robinson R66
- Управляющим директором КумАПП назначен Юрий Пустовгаров
- Чемезов объяснил назначение Сердюкова в «Ростех»
- Построено новое здание в комплексе МВЗ им М.Л. Миля
- «Роствертол» получил награду от ФСВТС

Новости вертолетных программ

Сотрудничество РФ и КНР: АНЛ, Ка-32А11ВС, Ми-34

Во вторник, 15 декабря, состоялся ряд встреч Совета глав правительств государств-членов ШОС, в рамках которых представители государственной корпорации «Ростех» провели переговоры со своими коллегами из КНР. Результатом стали новости сразу по ряду совместных российско-китайских вертолетных проектов.

Так, «Ростех» ожидает подписания с китайской компанией **Avicopter** генерального контракта и межправительственного соглашения по проекту перспективного тяжелого вертолёта (**Advanced Heavy Lift**) в середине 2016 года, [заявил в среду](#) заместитель генерального директора корпорации по внешнеэкономической деятельности **Дмитрий Шугаев**.



«Можно сказать, что есть стремление сторон выйти на подписание контрактных обязательств и межправительственного соглашения к середине будущего года. Это нормальные сроки для такого объема работ», — отметил он, подчеркнув, что подписание ожидается с большой долей вероятности.

При этом Шугаев отметил, что подписание не произойдет до конца года в силу объективных обстоятельств. Минпромторг РФ ранее заявлял, что Россия и Китай планируют подписать

межправительственное соглашение и генеральный контракт по программе тяжелого вертолета до конца текущего года.

Глава представительства госкорпорации в Китае **Алексей Гришин** в свою очередь отметил, что стороны пришли к общему согласию подписать одновременно с генеральным контрактом и субконтракты.

«Стороны пришли к общему выводу, что наиболее рациональным и эффективным было бы одновременно с генконтрактом подписать субконтракты на разработку основных систем и узлов этого вертолета», — пояснил Гришин.

«Это, в свою очередь, влечет за собой большой объем технических консультаций между специалистами. Однако, это также позволит нам более точно оценить объем работ, их стоимость и долю участия каждой из сторон», — добавил он.

Разработку АНЛ ведет холдинг «Ростеха» «Вертолеты России» совместно Китайской корпорацией авиационной промышленности (AVIC). В мае компании подписали рамочное соглашение о сотрудничестве по этому проекту. Спрос на новую машину в Китае может составить более 200 вертолетов в период до 2040 года. Взлетная масса АНЛ может составить 38 тонн, максимальная коммерческая нагрузка внутри кабины — 10 тонн, на внешней подвеске — 15 тонн. Вертолет будет приспособлен для круглосуточной эксплуатации в жарком климате, в высокогорье и при любых погодных условиях. Основой для нового тяжелого вертолета служит российский Ми-26.

Помимо проекта перспективного тяжелого вертолета Россия и Китай [рассматривают возможность](#) создания в КНР совместного производства российского легкого вертолета **Ми-34**. Об этом Алексей Гришин заявил в среду в Пекине в беседе с журналистами.



«У нас сейчас наступает момент истины, нам надо на самом деле продвигать нашу продукцию. Речь идет не просто о поставках готовой продукции, но уже будет идти речь о том, что, может быть, мы будем делать что-то совместно», - отметил он. «Есть проект вертолета Ми-34 - это легкий вертолет. Сейчас рассматривается возможность использования на нем китайского двигателя и совместной сборки здесь, в Китае», - сообщил Гришин.

«Руководство корпорации AVIC (Китайская авиационно-промышленная компания) очень перспективно оценивает этот проект и считает, что, несмотря на большую конкуренцию, он будет очень востребованным», - резюмировал он.

Напомним, что вертолет Ми-34 разрабатывался ещё в СССР по заказу ДОСААФ в качестве легкого учебно-спортивного вертолета для замены использовавшихся для этих целей вертолётов Ми-1 и Ми-2. Проект находился в высокой степени готовности, однако в связи с кризисом 90-х годов не получил развития. В 2011 году холдинг «Вертолеты России» объявил о разработке многоцелевой модификации вертолета – Ми-34С1. В качестве одной из главных доработок Ми-34С1 называется

замена двигателя М-14 на новый, более мощный поршневого двигателя М9ФВ, а также замена авионики. В 2012 году проект вертолета Ми-34С1 [был закрыт](#).

Также сообщается, что холдинг «Вертолеты России» [ведет переговоры](#) о новых поставках многоцелевых **Ка-32А11ВС** в Китай. Об этом заявил Алексей Гришин. Он отметил, что в ноябре текущего года «Вертолеты России» подписали контракт с китайской компанией **Jiangsu Baoli** на поставку четырех вертолетов Ка-32А11ВС в противопожарном варианте, которая запланирована на 2016-2017 годы.

«Мы надеемся, что этот сегмент будет расширяться, он востребован как в противопожарном, так и спасательном вариантах. Идет работа с различными китайскими потенциальными заказчиками по продвижению этой машины (Ка-32) на рынке Китая, - рассказал Гришин. - По этой причине мы надеемся в ближайшее время порадовать СМИ новыми контрактами».



«Ка-32 - машина известная, в основном это противопожарный вариант и спасательный. После трагедии в Тяньцзине (мощный взрыв и длившийся несколько дней пожар на портовом складе 12 августа этого года) китайское правительство стало уделять очень серьезное внимание этому вопросу», - подчеркнул он.

«По этой причине у нас сейчас есть уникальная возможность расширять парк наших гражданских машин - спасательных и пожарных - и, в первую очередь, это очень надежная платформа Ка-32», - резюмировал представитель «Ростеха».

Китай является одним из крупнейших операторов вертолетов российского производства. Наибольшей популярностью в стране пользуются вертолеты типа **Ми-8/17**. Парк вертолетов Ми-171 в КНР насчитывает около 150 машин. В июне 2014 года «Вертолеты России» завершили поставку 84 вертолетов Ми-171Е для китайской компании **Poly Technologies**.

Парк вертолетов Ка-32А11ВС в КНР динамично растет в соответствии с усилением спроса. Вертолет является основной продукцией Кумертауского авиационно-производственного предприятия холдинга «Вертолеты России». В ноябре этого года холдинг «Вертолеты России» приступил [к реализации программы](#) реструктуризации своих производственных мощностей и основных фондов. Одним из ключевых проектов программы является создание на базе двух предприятий холдинга – Казанского вертолетного завода (КВЗ) и Кумертауского авиационного производственного предприятия (КумАПП) единого вертолетостроительного кластера, который будет производить вертолеты различного класса и назначения.

Ка-62

Холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех [модернизирует шасси](#) для вертолета Ка-62, о чем было сообщено в среду, 16 декабря. В новой версии взлетно-посадочного устройства (ВПУ) будет реализована возможность «самовыпуска» шасси без подвода энергии от бортовых источников

благодаря использованию сжатого газа. Таким образом повысится надежность выпуска шасси в случае аварийных ситуаций.

Надежность выпуска шасси большинства образцов отечественной авиационной техники обеспечивается дублированием гидравлических систем. В конструкции взлетно-посадочного устройства (ВПУ), модернизированной «Технодинамикой», данное требование выполнено с применением энергии сжатого газа. Совместно с оптимальными конструктивными решениями это позволяет существенно снизить массу агрегатов шасси и себестоимость изготовления за счет исключения из конструкции крупногабаритных деталей сложной конфигурации.

«Применение новых схемных и конструктивных решений, разработанных при модернизации шасси вертолета Ка-62, возможно в секторе как вертолетных, так и самолетных ВПУ», - рассказывает заместитель генерального директора по инновациям, развитию и продажам **Александр Литвинов**.



В настоящее время проект находится на стадии разработки конструкторской документации на новые агрегаты. Запуск производства и испытаний шасси модернизированной конструкции запланирован на первую половину 2016 года, отмечают в холдинге «Технодинамика».

В продолжение темы в пятницу заместитель Председателя Правительства Российской Федерации **Дмитрий Рогозин** сообщил, что Ка-62 приступит к летным испытаниям уже в следующем году:

«Гражданский Ка-62 начнёт летать в следующем году. Надеюсь, так же хорошо, как и его братья Ка-52 «Аллигатор» и Ка-52К», — сообщил Рогозин [в своём микроблоге Twitter](#).

Он уже [осмотрел](#) летный экземпляр вертолета, который уже собран, в ходе своей поездки в Арсеньев, где находится крупнейшее авиационное предприятие Приморского края ААК «Прогресс».

«Хочу сказать, что там успешно разворачиваются работы по модернизации производства. Сегодня я сам в этом убедился, доложил уже об этом премьер-министру», — сообщил Рогозин.

Также Дмитрий Рогозин отметил, что Ка-62 может быть создан в арктическом варианте:

«Мы планируем уже в 2016 году поднять новейший вертолет, который уже собран, я сегодня уже посмотрел этот летный экземпляр. Это "Камов-62", вертолет, который может перевозить до 15 пассажиров, для работы в Арктике он готов. И в целом основные эти работы решены», — сообщил журналистам вице-премьер.

Сертификация нового среднего вертолета Ка-62, которая изначально была запланирована на 2014 г., была перенесена на 2017 г., о чем 12 мая [рассказал](#) замминистра промышленности и торговли РФ

Андрей Богинский. По его словам, первый полет машины должен состояться в первой половине 2015 г. и к настоящему моменту изготовлено три опытных образца, один из которых скоро уже будет отправлен на статические испытания. Впоследствии новостей о первом полете Ка-62 не появлялось.

Ми-38

Компания «ТАВ» (входит в Группу «Кронштадт») успешно [завершила сертификацию](#) комплекса бортового радиоэлектронного оборудования Ми-38, получив сертификаты Авиационного Регистра Межгосударственного Авиационного Комитета (АР МАК) на входящие в его состав устройства управления TDC-17 и вычислитель ВЦ-3.

Получение сертификатов годности комплектующих изделий АР МАК на устройства управления TDC-17 и вычислитель ВЦ-3 разработки и производства «ТАВ» стало завершающим этапом большой проделанной работы: на сегодняшний день сертифицированы все изделия, входящие в состав интегрированного бортового комплекса оборудования вертолета Ми-38 (ИБКО-38).

Проект разработки комплекса бортового оборудования для вертолета Ми-38 был начат в 2006 году. Специалисты компании успешно справились со сложной задачей по разработке современного комплекса, архитектуры и состава оборудования, соответствующих концепции «стеклянной кабины» (glass cockpit), при этом все вновь создаваемые компанией изделия отвечали современным требованиям авиационных властей (КТ-178В, КТ-254, КТ-160D).

Рассказывает генеральный директор «ТАВ» **Вадим Смирнов:** «Преимуществом комплекса ИБКО-38 разработки и производства компании «ТАВ» является то, что благодаря своей архитектуре он может с минимальными затратами быть адаптирован под другие типы воздушных судов: например, Ка-62, новые модификации Ми-8, Арктический вертолет. На следующий год нами запланировано дальнейшее развитие комплекса ИБКО-38 в части расширения функционала текущего варианта комплекса, доработки комплекса для использования в условиях Арктики и с реализацией запросов от ряда заказчиков, а также проведение поэтапной модернизации изделий комплекса с учетом новых требований».

В состав ИБКО-38 вошли пять многофункциональных индикаторов TDS-12 с диагональю 12", два бортовых цифровых вычислителя ВЦ-3, система раннего предупреждения приближения к земле TAWS TTA-12Н, блок формирования картографической информации TMG-17, два пульта управления режимами работы блока формирования картографической информации TCCD, два многофункциональных пульта управления МФПУ-1, два устройства управления НП TDC-17-N, два устройства управления яркостью и метеонавигационная



радиолокационная станция TDC-17-M. Все перечисленные изделия, входящие в состав комплекса ИБКО-38, разработаны, серийно производятся и поставляются российской компанией «ТАВ».



Комплекс ИБКО-38 обеспечивает режимы пилотирования, навигации, настройки и управления радиосвязными и радиотехническими средствами, интегрированный контроль систем комплекса и сопрягаемого оборудования, индикацию состояния общевертолетного оборудования и взаимодействие с автопилотом.

Ожидается, что уже в 2016 году на Казанском вертолетном заводе начнется серийное производство вертолета Ми-38 для нужд авиакомпаний и государственных заказчиков. Однако [по сообщениям в СМИ](#) 16 декабря, в России приостановлена сертификация авиационной техники из-за передачи соответствующих полномочий от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Росавиации. Это решение коснулось таких самолетов, как Sukhoi SuperJet 100, MC-21 и Бе-200ЧС, а также вертолетов Ми-38-2 и «Ансат».

Ка-226Т

Соглашение по совместному производству вертолетов Ка-226Т с Индией [может быть подписано](#) как во время, так и после визита индийского премьера **Нарендры Моди** в Москву, сообщил в четверг источник, близкий к министерству обороны Индии.

«Проект уже одобрен индийской стороной. Мы ожидаем межправительственное соглашение по Ка-226Т. Об этом может быть объявлено в Москве или позже. Затем обе стороны определяют индийскую компанию», — рассказал источник.



По его словам, в настоящее время по этому проекту подписан меморандум о взаимопонимании с компанией Reliance Defence, российская сторона также ведет переговоры с индийской компанией **Hindustan Aeronautics Limited**.

В начале декабря глава Минпромторга России **Денис Мантуров** сообщил, что Индия готова к совместному с Россией производству на индийской территории многоцелевых вертолетов Ка-226Т в количестве 200 единиц.

Ранее гендиректор «Рособоронэкспорта» **Анатолий Исайкин** также говорил о том, что правительство Индии склонно к приобретению у России около 200 вертолетов Ка-226Т и локализации их производства.

Вертолет [Ка-226Т](#) является модернизированной версией многоцелевого Ка-226, который в свою очередь является развитием модели Ка-126, пришедшего на смену Ка-26. Вертолет Ка-226Т оснащен

новым комплексом авионики и двумя двигателями Turbomeca Arrius 2G1 с системой FADEC. Мощность силовой установки в 580 л.с. обеспечивает продолженный взлет или безопасную посадку при отказе одного двигателя. Сертифицирован в России, производится на КумАПП.

Ка-52 «Аллигатор»

Вице-премьер России **Дмитрий Рогозин** [сообщил](#), что авиастроительное предприятие ААК «Прогресс», расположенное в Приморском крае, к 2017 году вдвое увеличит производство вертолетов Ка-52.

«Мы сегодня ознакомились и с ходом работы по корабельной версии боевого нашего бронированного вертолета Ка-52. То, что было изготовлено четыре вертолета в рамках опытно-конструкторской работы для наших Mistral, но мы все равно будем делать вертолетоносцы, но уже на своих верфях», — цитирует ТАСС господина Рогозина.

По его словам, к 2017 году объем производства вырастет до 50 вертолетов в год.

Ми-8МСБ

Украинский «Завод 410 ГА», входящей в состав «Укроборонпрома», успешно [завершил цикл наземных и летных испытаний](#) вертолета Ми-8МСБ. Это первый вертолет, модернизированный специалистами этого предприятия сообщили в пресс-службе ведомства.

На вертолет Ми-8МСБ были установлены новые уникальные турбовальные двигатели **ТВ3-117ВМА СБМ1В 4Есер** с одновальным газогенератором и свободной турбиной. Они сочетают в себе высокую надежность и способность работать в различных климатических условиях. В конструкцию заложен целый ряд перспективных авиационных решений, предназначенных для вертолетов пятого поколения.

Двигатели поддерживают мощность при высоких показателях температуры воздуха (с +35 до +60 градусов), высот базирования и полетов. Максимальная статическая высота полета увеличилась с 1800 м до 2400 м, а динамическая - с 4500 м до 7300 м. Соответственно, выросла и практическая дальность полета с одним дополнительным баком - с 780 км до 920 км - и снизились расход топлива.

Отмечается, что месяц назад «Завод 410 ГА» получил новые сертификаты, выданные Госавиаслужбой Украины. Они



позволяют предприятию модернизировать новый для работников вид техники, а именно вертолет Ми-8Т, к типу Ми-8МСБ. Также завод получил сертификат, которым Государственная авиационная служба Украины уполномочивает его осуществлять собственные разработки.

Ми-8МСБ является модернизированной версией вертолета Ми-8Т разработки украинского производителя двигателей «Мотор Сич». Вертолет может выполнять задачи различной сложности и использоваться для нужд Министерства чрезвычайных ситуаций, Министерства обороны, Министерства внутренних дел и Министерства лесного хозяйства. В начале декабря «Мотор Сич» [обеспечило передачу заказчику](#) первой партии многоцелевых модернизированных вертолетов Ми-8МСБ, ремоторизованных по заказу Министерства обороны Украины. Также на декабрь готовится передача трех Ми-8МСБ для Нацгвардии. В апреле «Мотор Сич» начал переговоры с польской PZL Swidnik относительно перспектив совместной реализации программы модернизации Ми-2 (в МСБ-2) на мощностях в Польше.

Bell-505 Jet Ranger X

Европейское агентство по безопасности авиоперевозок (EASA) [сертифицировало](#) турбовальный двигатель Arrius 2R французской компании Turbomeca, который предназначается для нового легкого одномоторного вертолета Bell-505 Jet Ranger X. Об этом говорится в вышедшем 16 декабря совместном заявлении производителей машины и силовой установки. Следующим шагом станет получение сертификата типа на сам вертолет, которое намечено на начало 2016 г.



На завод в Лафайете (шт. Луизиана), где будет производиться Bell-505, уже передано 15 двигателей. Издание **Flight International** сообщает, что предприятие приступило к сборке серийных машин.



Летные испытания Bell-505, оснащенного двигателем Turbomeca Arrius 2R с двухканальной цифровой системой управления (FADEC), начались в ноябре прошлого года. Это первая машина производителя Bell Helicopter, которая оснащается силовой установкой Turbomeca. По данным на середину ноября, три опытных образца Bell-505 налетали 570 ч.

Особенностями винтокрылой машины являются высокоинерционная винтовая система и система авионики **Garmin G1000H**. Программа Bell-505

была представлена на авиасалоне Ле-Бурже в 2013 г. Всего Bell Helicopter получила более 340 заказов на новую модель, в том числе из России.

Модель Bell-505 уже демонстрировалась в России: на международной выставке вертолетной индустрии **HeliRussia-2015** был представлен прототип. Как ранее АТО.ru сообщали в компании Jet Transfer (официальный представитель Bell Helicopter в РФ и на Украине), ожидается, что в нашей стране будет ежегодно продаваться несколько десятков таких машин.



К маю 2015 г. российские клиенты заказали около 10 Bell-505. Первым серийным заказчиком этой винтокрылой машины стал Уральский завод гражданской авиации (УЗГА, входит в госкорпорацию "Оборонпром"), который еще в марте текущего года подписал контракт на три борта. Он получит эти вертолеты в 2016 г.

В декабре 2015 года УЗГА получил разрешение на производство вертолетов Bell 407. Этот документ позволит предприятию внедрить еще один вид авиационной техники для изготовления на заводе, расширить номенклатуру выпускаемой продукции и представить на рынке уникальный для Российской Федерации продукт – легкий вертолет Bell 407. Новые вертолеты будут поставляться в учебные учреждения гражданской авиации.

Robinson R66

Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета [сертифицировал автопилот Genesys Aerosystems HeliSAS](#), пилотажно-навигационную систему **Garmin G500H** и надувные аварийные поплавки для легкого газотурбинного вертолета Robinson R66. Об этом сообщили в холдинге "Хелипорты России", который является официальным представителем Robinson Helicopter по сертификации в РФ.

Работа по обновлению сертификата типа началась весной этого года по инициативе "Хелипортов России". Холдинг стал стартовым российским заказчиком вертолетов R66 с автопилотом. Выдача сертификата позволит ему получить семь новых ВС.

О том, что модель R66 по желанию заказчика будет оснащаться дополнительным бортовым оборудованием, Robinson Helicopter сообщил в начале года.

Автопилот с двумя каналами управления (крен и тангаж) в основном режиме работает как система стабилизации пространственного положения. Среди дополнительных режимов — стабилизация курса, выдерживание высоты, отслеживание навигационного сигнала (VOR или GPS) и навигация в зоне подхода (включая вертикальное наведение).

Комплекс Garmin G500H, в состав которого входят основной пилотажный и многофункциональный дисплеи, выводит на них параметры пилотирования и движущуюся навигационную карту. В качестве еще одной опции можно установить вертолетную систему синтетического видения и предупреждения столкновения с землей.

В свою очередь поплавковое шасси обеспечит повышенную безопасность при полетах над водным пространством. В сложенном состоянии оно находится в компактных защитных чехлах вдоль полюзьев, что минимизирует лобовое сопротивление.

Сегодня в России эксплуатируется около 100 вертолетов R66. Об этом [рассказывали ранее](#) в компании "Хелипорт Истра" (Авиамаркет), которая является крупнейшим официальным дилером вертолетов Robinson и имеет право обслуживать их двигатели. В 2014 г. она обеспечила более 15% мировых продаж этих машин. По мнению генерального директора компании Михаила Юшкова, востребованным в России будет и R66 с дополнительным оборудованием. Он также уточнил, что стоимость Garmin 500H составит 31,9 тыс. долл., автопилота — 46 тыс. долл.



Легкий одномоторный вертолет R66 получил американский сертификат типа в 2010 г. Сертификацию AP МАК он прошел весной 2013 г. Недавно американские и канадские авиавласти разрешили эксплуатацию R66 в условиях сильного снегопада.

Новости предприятий вертолетной индустрии

Чемезов объяснил назначение Сердюкова в «Ростех»

Глава «Ростеха» Сергей Чемезов [объяснил](#) назначение бывшего министра обороны Анатолия Сердюкова на пост индустриального директора по авиационному кластеру госкорпорации давним знакомством экс-главы Минобороны с этой структурой. По словам Чемезова, Сердюков создавал «Ростех» «с первого дня» и в течение пяти лет занимал должность председателя наблюдательного совета госкорпорации. Кроме того, бывший министр «очень хорошо понимает и разбирается» в авиационной отрасли, а также «деньги умеет считать» и понимает процесс работы со стороны заказчика, поскольку занимал пост министра обороны. 14 декабря объявили, что Сердюков вошел в совет директоров холдинга «Вертолеты России». В холдинге пояснили, что бывший министр избран в совет директоров компании потому, что он занимает должность индустриального директора по авиационному кластеру «Ростеха».

Управляющим директором КумАПП назначен Юрий Пустовгаров

Управляющим директором Кумертауского авиационного производственного предприятия (КумАПП) холдинга «Вертолеты России» назначен Юрий Пустовгаров. Ранее этот пост занимал Виктор Алексеевич Новиков.

Назначение было одобрено 11 декабря на совете директоров холдинга «Вертолеты России». Юрий Пустовгаров приступил к исполнению обязанностей управляющего директора КумАПП 18 декабря 2015 года. Юрий Леонидович Пустовгаров родился в г. Белорецке в 1964 году. Окончил Магнитогорский государственный технический университет по специальностям «инженер-металлург» и Уфимский государственный авиационный университет по специальности «инновационный менеджмент».

Ранее Юрий Пустовгаров возглавлял Уфимское моторостроительное производственное объединение, после чего занял пост вице-преьера — министра экономического развития и промышленности в правительстве Республики Башкортостан.

Новый руководитель назначен на КумАПП в период реструктуризации, которая стартовала на предприятии в октябре 2015 года. Одной из ключевых задач, стоящих перед Юрием Пустовгаровым, станет формирование стратегии создания, развития и продвижения вертолетов марки «Ка», производителем которых является КумАПП.

Кроме того, во время его руководства будет осуществляться реализация проекта по созданию вертолетостроительного кластера на базе двух предприятий «Вертолеты России» КумАПП и Казанского вертолетного завода. Благодаря слиянию двух предприятий увеличится выпуск вертолетов марок «Ми» и «Ка», а также вырастут финансовые показатели заводов. В результате объединения на



КумАПП будет запущено производство деталей и агрегатов для вертолетов Ми-8/17, «Ансат» и Ми-38, увеличатся объемы заготовительно-штамповочных, кузнечно-прессовых и агрегатно-сборочных производств.

[Виктор Новиков](#), ранее возглавлявший КумАПП, выполнил поставленные перед ним задачи и теперь займет должность исполнительного директора. С марта 2014 года ему удалось стабилизировать ситуацию на предприятии и подготовить его к новому этапу развития в части углубления кооперационных связей внутри холдинга и интеграции с КВЗ. Также под руководством Виктора Новикова КумАПП досрочно выполнил гособоронзаказ (ГОЗ) на поставку Министерству обороны вертолетов **Ка-226.80**. Кроме того, в марте 2015 года легкий многоцелевой вертолет **Ка-226Т** получил сертификат Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК).

Новое здание МВЗ им М.Л. Миля

Завершено строительство нового административно-производственного здания Московского вертолетного завода в Томилино. Об этом [сообщает](#) пресс-служба главного управления государственного строительного надзора Московской области. «Объект готов ко вводу в эксплуатацию», - приводятся в материалах слова начальника управления Руслана Тагиева.

Главгосстройнадзор Московской области выдал заключение о соответствии техрегламентам и проектной документации административно-производственному зданию - цеху по сборке опытных образцов вертолетов в Томилино.

Общая площадь корпуса составляет более 7 тыс. кв. м, на производстве появится 89 новых рабочих мест.

«Роствертол» получил награду от ФСВТС

Предприятие «Роствертол», входящее в холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех, [завоевало премию](#) «Золотая идея», победив в номинации «За успехи в области производства продукции военного назначения, внедрение передовых технологий и инновационных решений».

Коллектив предприятия «Роствертол» в составе Гальперина Александра Георгиевича, Лоло Павла Владимировича, Лотоцкого Александра Ростиславовича, Придворова Василия Константиновича, Степновой Татьяны Васильевны, Травкина Алексея Николаевича, Чебыкина Сергея Николаевича представил на соискание премии «Золотая идея» проект по созданию модифицированного боевого вертолета Ми-28НЭ круглосуточного применения и победил в номинации «За успехи в области производства продукции военного назначения, внедрение передовых технологий и инновационных решений».

«Роствертол» производит широкую номенклатуру вертолетов марки «Ми», осуществляет поставки авиационно-технического имущества и работы по ремонту и модернизации вертолетов. В настоящее время «Роствертол» серийно выпускает боевой вертолет нового поколения Ми-28Н «Ночной охотник» (Ми-28НЭ в экспортном варианте), вертолет огневой поддержки Ми-35М, а также самые грузоподъемные в мире вертолеты Ми-26, Ми-26Т и Ми-26Т2.

Ежегодная Национальная премия «Золотая идея» учреждена Федеральной службой военно-технического сотрудничества РФ (ФСВТС России) в целях стимулирования экспорта российской продукции военного назначения, разработки и производства новейших отечественных образцов

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

4 - 20 декабря 2015 г.



вооружения и военной техники, в том числе с российской компонентной базой мирового уровня, модернизации ранее поставленной продукции военного назначения, а также повышения эффективности военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами.