



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- В Минтрансе задумались о переводе вертолетов на природный газ
- Грузоподъемность вертолета H225 увеличат за счет замены несущего винта
- ОДК заместит вертолетные двигатели украинского производства к 2019 году
- Enstrom Helicopters перезапускает программу TH180
- На вертолет H145 разрешили увеличить нагрузку при перевозке людей на лебедке

Новости вертолетной индустрии в России

- HeliRussia 2017 познакомит с успехами локализации производства вертолета Bell 407GXP
- В Казани прошел Координационный совет по качеству холдинга «Вертолеты России»
- Объединённая «Росэлектроника» создаёт новое поколение БРЭО для гражданских вертолётов
- URALHELICOM передала клиенту новый вертолет H125
- URALHELICOM передала клиенту новый R66
- «Роствертол» стал победителем конкурса Минпромторга России
- HeliRussia 2017: открыта регистрация на деловую программу
- Интернет-голосование за номинированных на ПРЕМИЮ АВИ
- Перевозить вертолетом официальных лиц Башкирии будет «ЮТэйр»
- ОДК полностью заместит украинские двигатели для вертолетов к 2019 году
- На HeliRussia 2017 обсудят перевод вертолетов на альтернативное топливо
- Африканские закупки поддержали «Роствертол»
- В Югре расстрелянных охотников спас бизнесмен на своём вертолёте «Робинсон»
- «Вертолеты России» подвели финансовые итоги работы за 2016 год
- Отставки и назначения: НАРЗ
- Ради вертолетного контракта воронежского Центра медицины катастроф «ЗМТ-Логистик» «скинула» цену на услуги на 40 млн рублей
- Хелипорт Истра стал первым и единственным в России авторизованным сервисным центром производителя автопилотов Genesys Aerosystems
- «ЮТэйр - Вертолетные услуги» на НЕФТЕГАЗ-2017
- Путин расспросил Чемезова о поставках вертолетов
- Минобороны объявило о закупке 10 вертолетов «Ансат-У» за два миллиарда рублей

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» впервые покажут «Ансат» на выставке в Мексике
- Bell Helicopter сократила поставки коммерческих вертолетов
- Новая Зеландия приостановила эксплуатацию NH90
- Bell 429 – 10 лет в воздухе
- «Вертолеты России» провели презентацию медицинских вертолетов в Китае
- Украина не в состоянии строить вертолеты без Польши



- Легкие вертолеты оттолкнулись от дна
- Индийские инвесторы сохраняют интерес к доле в «Вертолетах России» - глава Минпромторга

Новости аэрокосмической промышленности

- В 2017 году ГТЛК поставит 16 самолетов SSJ 100
- «Рособоронэкспорт» впервые представит российскую технику в Мексике
- Авиационная промышленность осмысливает обновлённую госпрограмму
- Компания сооснователя Google продемонстрировала "персональную летающую машину" и встретила непонимание в интернете
- Аэротакси Uber полетит в 2020 году
- АСЦ «Авиационное оборудование» получил сертификат EASA по обслуживанию компонентов для иностранной авиации
- Чистая прибыль Airbus Group за I квартал 2017 г увеличилась в 1,5 раза
- Рособоронэкспорт: Сотрудничество с Латинской Америкой активизируется
- Росавиация ознакомила EASA с характеристиками нового российского самолета MC-21
- Чистая прибыль Ростеха по МСФО за 2016 год снизилась на 11%

Новости беспилотной авиации

- Конструкторы КНИТУ-КАИ за 9 месяцев «родили» самый большой в России конвертоплан
- Россия использует около 80 беспилотников в Сирии
- Российская армия получит летающие дроны-пеленгаторы

Новости вертолетных программ

В Минтрансе задумались о переводе вертолетов на природный газ

Министерство транспорта России решило создать условия для стимулирования постепенного перевода воздушного транспорта и аэропортовой наземной спецтехники на использование природного газа. Нигде в мире работы по переводу воздушных судов на газ пока не проводятся. Эти предложения призваны помочь улучшить экологическую ситуацию и расширить внутренний рынок газа в условиях прогнозируемого в среднесрочной перспективе сокращения внешнего спроса на голубое топливо.

Минтранс России разработал проект государственной программы «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива». Значительную часть документа составляет подпрограмма «Воздушный транспорт», участие в подготовке которой принимала Росавиация совместно с Министерством промышленности и торговли и Министерством энергетики.

«Газомоторное топливо может рассматриваться как альтернатива традиционному авиатопливу в первую очередь для региональных воздушных судов гражданской авиации. В качестве пилотных регионов по применению газомоторного топлива на вертолетах рассматриваются Ханты-Мансийский



автономный округ — Югра, Ненецкий автономный округ и Ямало-Ненецкий автономный округ», — говорится в документе.

Перевод вертолетов и самолетов на газ принесет стране, особенно ее северным регионам, включая Арктику, значительные экономические и социальные выгоды, считают в Минтрансе. При этом в ведомстве согласны, что реализация проекта в ближайшие годы не представляется возможной в силу ее организационной сложности, в том числе — необходимости мобилизовать и скоординировать расходование значительных финансовых ресурсов. Однако полный отказ от него сделал бы невозможным перевод авиации на газомоторное топливо в долгосрочной перспективе.

В планах Министерства транспорта также переход на использование природного газа в качестве газомоторного топлива на обслуживающей транспортной технике в российских аэропортах — это позволило бы снизить затраты на обслуживание пассажиров и уменьшить негативное воздействие на окружающую среду. Пилотные проекты предусматривают начало эксплуатации до 20 единиц газомоторной спецтехники на базе легковых или грузовых автомобилей на территории нескольких аэропортов: Домодедово, Шереметьево, Пулково и Казань.

В целом реализация программы по воздушному транспорту рассчитана на 2018–2022 годы и предполагает бюджетное финансирование в размере 7,9 млрд рублей, в том числе 100 млн рублей в 2018 году, 115 млн рублей — в 2019-м, по 2,5 млрд рублей в 2020–2021 годах и 2,6 млрд рублей — в 2022-м. Эти средства предлагается направить на создание условий для поэтапного перехода на использование природного газа и на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию техники нового поколения для авиационного транспорта, использующей газомоторное топливо.

В настоящее время проект госпрограммы проходит процедуры согласований в установленном порядке. Как рассказали «Известиям» в Минтрансе, направить документ в правительство планируется уже в первом полугодии 2017 года.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в настоящее время проводит исследования в направлении использования природного газа в качестве авиационного топлива на перспективных образцах авиатехники, рассказал «Известиям» источник в ОАК. Кроме того, по его словам, в целях обеспечения безопасности полетов при сотрудничестве с рядом институтов РАН ведутся разработки еще одной ключевой технологии — специальных присадок ингибиторов, предотвращающих взрывоопасность топлива.

Генеральный директор вертолетной авиакомпании «Вертикаль-Т» Владимир Скурихин сомневается в практической реализации задачи по переходу вертолетов на использование газомоторного топлива в обозримые сроки.

— Я думаю, в ближайшие 30 лет эта задача не будет реализована. Для начала надо хотя бы автомобильную технику перевести на газомоторное топливо, — заявил «Известиям» Владимир Скурихин.

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров видит в идее Минтранса по использованию газомоторного топлива на воздушных судах единственное преимущество — ценовое, которое нивелируется целым рядом негативных факторов. К ним относятся, например, ограниченная география использования работающих на газе воздушных судов ввиду отсутствия необходимой наземной инфраструктуры по хранению и заправке, высокая стоимость создания такой инфраструктуры по всей стране, а также непредсказуемые сроки службы и показатели надежности газомоторных двигателей.

— Приступить к реализации такого проекта можно только в случае, если выигрыш в цене будет десятикратный и выше. Пока такие преимущества неочевидны. Не случайно ведущие западные авиапроизводители не спешат двигаться в этом направлении. При этом они активно ведут изыскания в части использования авиационного биотоплива, — сказал «Известиям» Роман Гусаров. — Что касается наземной техники, то здесь сомнений нет. Газ дешевле бензина, а перевод автомобильных двигателей на газ требует совсем небольших затрат.

Россия является единственной страной, обладающей авиационной газотопливной технологией и поднявшей в небо летательные аппараты на ее основе. Первые экспериментальные воздушные суда на газомоторном топливе испытывались еще в 1987–1988 годах. В частности, в 1987-м появилась модификация вертолета Ми–8ТГ, работающего на топливе пропан–бутанового ряда. В 1988 году был создан самолет Ту–154 ЛЛ (Ту–155) на метане и водороде.

[\(Известия\)](#)

Грузоподъемность вертолета H225 увеличат за счет замены несущего винта



Airbus Helicopters планирует увеличить грузоподъемность среднего вертолета H225 Super Puma за счет установки на него несущего винта, выполненного по технологии Blue Edge, пишет Aviation International News. Аналогичный винт используется на новейшем вертолете H160, который проходит сертификацию.

Особенность винта Blue Edge заключается в форме его лопастей, чьи законцовки имеют загнутую по горизонтали форму. Такая геометрия снижает аэродинамическое сопротивление, которое действует на лопасти во время вращения винта. Помимо повышения грузоподъемности технология Blue Edge снижает уровень шума и расход топлива.

Насколько установка нового винта может увеличить грузоподъемность H225, не уточняется. По словам вице-президента Airbus Helicopters Фабриса Рошро, потенциальный выигрыш, который в принципе сулит Blue Edge, составляет около 100 кг. В существующем виде H225 может поднять в воздух 5457 кг.

Ранее Airbus Helicopters испытала Blue Edge на среднем вертолете EC155 и легком H135. Известно, что в обоих случаях вертолеты получились более тихими. На H135 также удалось снизить расход топлива, однако кроме обновленного винта на нем использовались и другие технологии, направленные на повышение топливной эффективности.

ATO.ru

Enstrom Helicopters перезапускает программу TH180



Программа компании Enstrom Helicopters по созданию собственного учебно-тренировочного вертолета TH180 была временно приостановлена в феврале 2016. Причиной стала авария прототипа, в которой, к счастью никто не пострадал. Принято решение перезапустить проект в мае текущего года с тестами структурной целостности, для того чтобы пройти сертификацию к концу 2017 года.



ТН180 предназначен для рынка обучающих воздушных судов, на котором в последнее время наблюдается повышенный спрос. Руководство Enstrom считает, что учебный вертолет должен быть надежным и безопасным. По его мнению, ТН180 отвечает этим требованиям. Кроме того, данный вертолет отличается низкими эксплуатационными расходами и не чувствителен к ошибкам начинающих курсантов.

[\(Air Cargo News\)](#)

ОДК заместит вертолетные двигатели украинского производства к 2019 году

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) к 2019 году выполнит программу импортозамещения вертолетных двигателей ВК-2500, ранее поставляемых из Украины, сообщил генеральный директор ОДК Александр Артюхов в разговоре с президентом России Владимиром Путиным.

«В этом году у нас план 130 (двигателей ВК-2500. — RNS), а к 2019 году мы полностью закрываем вертолетные двигатели из Украины», — сказал Артюхов.

ВК-2500 — российский турбовальный двигатель, дальнейшее развитие линейки силовых установок ТВ3-117, которые ранее серийно строились на Украине концерном «Мотор-Сич». В сентябре 2016 года в ОДК сообщили, что компания активно наращивает производство ВК-2500, а боевые вертолеты, поставляемые Минобороны РФ, полностью обеспечены двигателями российского производства.

[\(Rambler News Service\)](#)

На вертолет H145 разрешили увеличить нагрузку при перевозке людей на лебедке

У легкого двухдвигательного вертолета Airbus Helicopters H145 (EC145 T2) увеличили грузоподъемность при перевозке людей на лебедке, сообщает производитель. Достичь этого удалось за счет повышения мощности двигателей в чрезвычайном режиме, предусмотренном на случай отказа одного из моторов. От уровня мощности в этом режиме зависит допустимая нагрузка при перевозке людей вне кабины.

Сертификат EASA, одобряющий повышение предельной мощности двигателей на H145, был выдан в марте 2017 г. До какого значения ее подняли, производитель не сообщает. На сайте Airbus Helicopters говорится, что мощность каждого из двух моторов Arriel 2E в чрезвычайном режиме составляет 1072 л. с.

С увеличением мощности моторов полезная нагрузка вертолета увеличилась на 40%. С новыми показателями H145 может поднять на лебедке на два человека больше, чем прежде, сообщает Airbus Helicopters. Время, в течение которого двигатели вертолета могут работать в чрезвычайном режиме, составляет 2,5 мин.

В июне 2016 г. Airbus Helicopters уже сообщала, что увеличила предельную мощность двигателей для H145 и что благодаря этому грузоподъемность вертолета при перевозке людей на лебедке выросла на 200 кг.

Увеличение грузоподъемности при транспортировке людей за пределами кабины особенно важно для шельфовых работ. Готовность H145 выполнять подобные задачи подтвердили в феврале 2016 г. Тогда машину испытали на способность высаживать людей на движущиеся суда, шельфовые трансформаторные платформы и шельфовые ветряки.



Вертолет H145 эксплуатируется с 2014 г., когда он прошел сертификацию.
(ATO.ru)

Новости вертолетной индустрии в России

HeliRussia 2017 познакомит с успехами локализации производства вертолета Bell 407GXP

Этой весной на юбилейной выставке HeliRussia 2017 компания Bell Helicopter корпорации Textron Inc. продемонстрирует вертолет Bell 407GXP российской сборки. Собранный в России вертолет представят на стенде 2K компании Bell Helicopter и ее партнеров: независимого представителя по продажам компании Jet Transfer, партнера по локализации производства Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) и авторизованным сервисным центром «Казанское авиапредприятие».

В России вертолет Bell 407GXP собирается на УЗГА в рамках лицензионного соглашения с Bell Helicopter. Это соглашение было подписано на выставке HeliRussia 2015 и стало важным шагом для развития международного сотрудничества в области вертолетной индустрии.

С тех пор программа российского вертолета Bell 407GXP успешно развивается – такие вертолеты востребованы как для корпоративных перевозок, так и для обучения пилотированию. К примеру, два произведенных в России Bell 407GXP были поставлены в Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского.

Bell 407GXP это самая современная модель американского производителя в семействе 407. Легкий многоцелевой вертолет оснащен одним двигателем Rolls-Royce 250-C47B/8 с электронно-цифровой системой управления двигателем (FADEC) и современным аэронавигационным комплексом Garmin G1000. Такой вертолет отличается повышенным уровнем комфорта, низкими шумами и вибрациями, он способен разместить до 6 пассажиров и пилота.

Современный и элегантный Bell 407GXP станет прекрасным дополнением в ряду различных моделей вертолетов, которые будут показаны на юбилейной HeliRussia 2017. Кроме того, на выставке будет представлен широкий ассортимент дополнительного оборудования. К примеру, компания Roll Aerospace в линейке своей продукции покажет воздушные фильтры двигателя PB110D для вертолетов семейства Bell 407. Такие решения могут быть полезны операторам вертолетов этого типа в России, поскольку защищают двигатель вертолета от льда, песка, пыли, морской воды и мелкого мусора, что актуально в наших географических условиях.



10-я юбилейная Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2017 пройдет с 25 по 27 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». Это ежегодное мероприятие стало главным отраслевым событием в России и выросло до масштаба крупнейшей вертолетной выставки в Европе и Северной



Азии. Экспозиция и деловая программа HeliRussia 2017 обещают превзойти все предыдущие выставки по насыщенности и масштабу.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

В Казани прошел Координационный совет по качеству холдинга «Вертолеты России»

На базе ПАО «Казанский вертолетный завод» состоялось ежегодное расширенное заседание Координационного совета по качеству холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех). Представители предприятий холдинга провели обмен опытом и обсудили практические шаги по повышению качества выпускаемой продукции.

Участники мероприятия рассмотрели выполнение целевых показателей и политики в области качества продукции холдинга «Вертолеты России», актуализированных с учетом требований Государственной корпорации «Ростех», и подвели итоги работы за 2016 год. Кроме того, обсуждались вопросы обеспечения бездефектного производства вертолетной техники и комплектующих изделий на предприятиях холдинга, необходимости повышения роли работников ОТК и разработки эффективных инструментов мотивации работников основного производства. Участники заседания наметили основные направления работы в 2017 году по существенному повышению качества разработки и производства вертолетной техники с более активным участием поставщиков ПКИ.

«Координационный совет по качеству - это возможность, в первую очередь, выявить системные проблемы в обеспечении качества в холдинге и разработать эффективные корректирующие действия. За круглым столом обсуждаются вопросы и пути решения непростых задач. Подобные встречи создают «прозрачность» системы - мы видим, чего достигли и знаем, куда расти» - отметил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по производству и инновациям Андрей Шибитов.

Участники Координационного совета оценили модернизированную систему управления производством на Казанском вертолетном заводе. Модернизация системы управления производством обеспечивает визуализацию происходящего в производстве в разрезе цехов, заказов, агрегатов и комплектов, что в свою очередь позволяет работать над сокращением производственных циклов. Таким образом, электронная система управления над производством создает «визуальную доступность» системы: в рамках единой информационной среды каждый участник процесса получает мгновенный доступ к актуализированной информации и истории всех изменений.

На сегодняшний день в холдинге «Вертолеты России» сформирована система управления качеством, позволяющая решать задачи по увеличению конкурентоспособности на рынке. Система предусматривает решение стратегических вопросов и оперативное управление для принятия корректирующих и предупреждающих действий на предприятиях. Службы качества выполняют функции реализации проектов по созданию и совершенствованию систем менеджмента качества управляющей компании. Для выработки рекомендаций в области качества функционирует Координационный совет по качеству холдинга «Вертолеты России», в который входят представители управляющей компании, руководители служб качества всех предприятий холдинга.

[\(Вертолеты России\)](#)



Объединённая «Росэлектроника» создаёт новое поколение БРЭО для гражданских вертолётов

Объединённый холдинг "Росэлектроника" госкорпорации "Ростех" создаёт новое поколение бортового радиоэлектронного оборудования для гражданских вертолётов. Об этом сообщил Ростех.

Современная аппаратура позволит значительно снизить зависимость производителей и потребителей вертолётной техники от зарубежных комплектующих и сервисов.

В рамках импортозамещения критических элементов БРЭО специалистами рыбинского КБ "Луч", в частности, создан малогабаритный вертолетный доплеровский измеритель скорости и сноса, совмещенный с высотомером (ДИСС-ВГ). Прибор предназначен для измерения скорости, высоты и наклонной дальности летательного аппарата в полете и при зависании над местностью.

Аппаратура входит в состав автономных систем навигации, с помощью которых вертолет может автоматически держать курс, ориентироваться в условиях радиоэлектронных помех, при отсутствии спутниковой связи и сигналов традиционных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. Новый отечественный ДИСС автоматически определяет наклонную дальность до подстилающей поверхности и ее тип - вода, земля, лес, что полностью исключает в ряде ситуаций человеческий фактор и вероятность некоторых ошибок пилотирования.

"Сегодня рынок гражданских ДИССов и многих других элементов бортового оборудования практически полностью занят зарубежными производителями. Это означает зависимость от поставщиков импортного оборудования, комплектующих, сервисов, а также серьезно влияет на цену изделий, стоимость их эксплуатации. При этом речь идет о критически важных элементах БРЭО, влияющих на навигацию, маневрирование и безопасность полетов в целом. В военной вертолетной технике таких проблем нет, пришло время решать эти вопросы в гражданском авиастроении", - прокомментировал заместитель генерального директора АО "Росэлектроника" Арсений Брыкин, цитируемый в сообщении.

ДИСС-ВГ может быть установлен на любой тип гражданских вертолетов. Он обладает значительно уменьшенными массогабаритными характеристиками, при этом дополнительно выполняет функции высотомера. Такое сочетание позволило уменьшить количество аппаратуры на борту и оптимизировать внутреннее пространство вертолета.

В отличие от традиционных ДИССов новый прибор уменьшает зависимость экипажа от условий видимости. Он обеспечивает стабильное висение вертолета на низких высотах, повышает безопасность полета в тумане, во время дождя, снегопада, при других неблагоприятных условиях. Такие качества делают прибор оптимальным для машин, участвующих, например, в поисково-спасательных работах, тушении пожаров и т.д.

На данный момент созданы опытные образцы ДИСС-ВГ, изделие вышло на стадию сертификации.

Объединенная компания "Российская электроника" - создана в 2017 году на основе холдингов электронного кластера госкорпорации "Ростех" - "Росэлектроники" и Объединённой приборостроительной корпорации. Крупнейший в Российской Федерации разработчик и производитель средств и систем связи, автоматизированных систем управления, средств разведки и мониторинга, робототехнических комплексов, СВЧ-радиоэлектроники, вычислительной техники и телекоммуникационного оборудования. Объединяет более 170 предприятий и научных организаций радиоэлектронной отрасли. Общая численность работающих - 75 тыс. человек. Продукция холдинга поставляется более чем в 30 стран мира, в том числе страны Африки, Азии, Латинской Америки, Ближнего Востока. Годовая совокупная выручка предприятий холдинга - свыше 180 млрд руб. в год.

ГК "Ростех", созданная в ноябре 2007 года, призвана содействовать российским организациям различных отраслей промышленности в разработке, производстве и реализации на внутреннем и внешних рынках высокотехнологичной продукции, в проведении прикладных исследований по перспективным направлениям развития науки и техники и во внедрении в производство передовых технологий в целях повышения уровня отечественных разработок, сокращения сроков и стоимости их создания.

[\(AK&M\)](#)

URALHELICOM передала клиенту новый вертолет H125



12 апреля «Уральская вертолетная компания-URALHELICOM» передала клиенту с Дальнего Востока новый вертолет H125 (ранее AS350B3). Вертолет окрашен в цвет «темно-синий перламутр», салон с кожаной и тканевой отделкой кресел серого цвета. Вертолет оборудован стандартным оборудованием, а также съёмной грузовой подвеской («паук») грузоподъёмностью на 1400 кг,

съемным внешним зеркалом по правому борту с электрическим приводом и обогревом для работы с грузовой подвеской, ПЗУ, радиовысотомером и защитными накладками на полозья шасси. На вертолете также имеются крепления для установки носилок.

H125 оснащен газотурбинным двигателем Turbomeca Arriel 2D с усовершенствованной системой тройного управления двигателем, которая включает в себя двухканальную цифровую систему управления двигателем с полной ответственностью FADEC и третий независимый канал для автоматического запуска. Двигатель также оборудован самописцем.

H125 обладает высокой маневренностью, превосходной видимостью и низким уровнем вибрации в салоне. Новая кабина H125 оснащена одноуровневым полом, который может быть быстро и просто переоборудован для выполнения различных задач.

H125 обладает усовершенствованными технологиями безопасности и обеспечивает снижение нагрузки на пилота благодаря многофункциональной системе индикации VEMD, разработанной специально для вертолетов Airbus Helicopters. Система VEMD позволяет моментально проверять показатели основных вертолетных и двигательных систем.

Уральская вертолетная компания-URALHELICOM является одобренной Росавиацией организацией по техническому обслуживанию вертолетов H125 на территории РФ.

[\(BizavNews\)](#)

URALHELICOM передала клиенту новый R66



В понедельник 3 апреля Уральская вертолетная компания - URALHELICOM передала клиенту очередной вертолёт R66 Turbine Robinson. Вертолет окрашен в цвет «черный металлик» с серебристой полосой, салон с кожаной отделкой кресел серого цвета. Вертолет оборудован стандартным оборудованием, а также радиовысотомером и дополнительным топливным баком - новой опцией, предлагаемой заводом-изготовителем Robinson Helicopter Company.

R66 Turbine сохраняет многие особенности конструкции R44, включая двухлопастную несущую систему, Т-образную ручку циклического шага и открытую конфигурацию кабины. Заметные отличия Robinson R66 – это увеличенная резервная мощность, улучшенные высотные характеристики, пятое сиденье и вместительное багажное отделение. Вертолет оснащен турбовальным двигателем Rolls-Royce RR300.

Уральская вертолетная компания-URALHELICOM поставила в Россию более 20 вертолетов R66 Turbine. Кроме того, наша организация одобрена заводом-изготовителем и российскими авиационными властями для выполнения технического обслуживания вертолетов Robinson на территории РФ, включая работы по капитальному ремонту.

[\(BizavNews\)](#)

«Роствертол» стал победителем конкурса Минпромторга России

В рамках конкурса Минпромторга РФ «На звание организаций ОПК высокой социально-экономической эффективности» предприятие «Роствертол» холдинга «Вертолеты России» (входит ГК Ростех) стало победителем в номинации «Промышленная организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности», сообщили в компании.



ПАО «Роствертол» был признан лучшим по целому ряду показателей, в числе которых: количество новых высокотехнологичных рабочих мест, оснащенных современным оборудованием; социальные льготы, стимулирующие набор и закрепление работников на предприятии; среднемесячная заработная плата и подготовка квалифицированных кадров.

В конкурсе принимало участие 405 предприятий и организаций, входящих в состав организаций ОПК. Победителям и финалистам всероссийского конкурса вручены почетные дипломы коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации.

[\(Коммерсантъ\)](#)

HeliRussia 2017: открыта регистрация на деловую программу

Сегодня открыта регистрация на мероприятия деловой программы 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia, которая пройдет с 25 по 27 мая в Москве. Ее деловая программа включает в себя целый ряд мероприятий на темы, связанные с функционированием вертолетной отрасли и затрагивает ряд смежных областей.



HeliRussia 2017 следует устоявшейся традиции и в своей деловой программе охватывает самые актуальные вопросы. Их обсуждение специалистами различных профилей с привлечением, в том числе, представителей органов государственной власти, позволяет находить пути решения проблем и способствовать развитию вертолетной индустрии.

По сути, «визитными карточками» деловой программы выставки стали ее регулярные мероприятия, к которым ежегодно обращается внимание специалистов. Одно из этих мероприятий – Международная конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы», которая пройдет на HeliRussia уже 9-й раз. Эта конференция приобрела успех в профессиональных кругах за счет уникальной информации о вертолетном рынке и ее анализа, который предлагается участникам.



Открыто узнать о комплексной динамике вертолетного парка страны, появлении и выбытии вертолетов российского и зарубежного производства, можно только здесь.

Другое знаковое мероприятие – 6-я Межведомственная научно-практическая конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация – 2017». В этом году Правительство России субсидировало закупку авиационных услуг для оказания медицинской помощи с применением авиации для субъектов страны в объеме 3,3 млрд. руб. Подобное финансирование санитарной авиации в России является беспрецедентным, что приводит к ее более углубленному изучению и планированию развития, а это увеличивает важность тематической конференции на HeliRussia 2017.

Благодаря 5-й научно-практической конференции «Авиационное бортовое оборудование» можно будет узнать о новинках и перспективных разработках в области авионики вертолетов. Сегодня этот сегмент активно развивается в России в том числе в рамках политики импортозамещения.

Закрепляя успех первого мероприятия в 2016 году, на HeliRussia 2017 состоится 2-я Международная конференция «Индустрия беспилотных авиационных систем». В этом году конференция сфокусируется на растущей взаимной интеграции вертолетной индустрии и индустрии беспилотных технологий – компании-операторы начинают эксперименты по применению комбинированного флота из вертолетов и беспилотников, что может не только расширить возможности выполнения работ, но и послужить фактором экономии расходов. Круглый стол «Вопросы подготовки внешних пилотов БВС для работы и досуга» в ходе конференции расскажет про обучение пилотированию беспилотников на базе сертифицированных авиационных учебных центров вертолетной индустрии.

Новым мероприятием в программе выставки станет конференция «Авиация и экология», которая проводится в поддержку «Года экологии», объявленного Президентом России. На ней планируется рассмотреть негативные факторы воздействия на экологию со стороны вертолетной техники и авиапредприятий, а также перспективы повышения их экологичности. В программе конференции предусмотрен круглый стол на актуальную тему – «Альтернативное топливообеспечение».

Конференция «Организация, оборудование и эксплуатация вертолетных площадок» вновь подсветит комплексные вопросы, связанные с развитием вертолетной инфраструктуры. В предыдущий год подобное мероприятие не проводилось, но рост применения вертолетной техники в стране, в том числе для нужд санитарной авиации, ставит перед компаниями и организациями ряд вопросов об организации посадочных площадок. Конференция даст возможность получить комплексную информацию о их оформлении и строительстве «с нуля».

Несмотря на то, что тема безопасности полетов поднимается на выставке ежегодно, самостоятельный семинар «Безопасность полетов легких вертолетов» проводится на HeliRussia впервые. Интенсивность применения легких вертолетов растет и в частном, и в коммерческом сегментах, и их пилотам крайне важно понимать все аспекты обеспечения безопасности – об этом будет рассказано на семинаре.

Ответы на насущные вопросы многих операторов техники отечественного производства сможет дать конференция «Проблемы эксплуатации и послепродажного обслуживания вертолетов российского

производства», проводимая с участием всех вовлеченных в обслуживание и применение вертолетов отраслевых игроков.

Помимо прочего, в деловой программе выставки HeliRussia 2017 пройдут другие конференции, круглые столы, семинары и мастер-классы. Значимой будет торжественная часть, в рамках которой состоится чествование победителей отраслевых конкурсов и премий. Развлекательная часть обязательно придется по вкусу всем посетителям, в этом году особенного внимания заслуживает «Кубок HeliRussia по дрон-рейсингу».

Деловая программа выставки HeliRussia 2017 продолжает наполняться. Познакомиться с ее актуальной версией можно на официальном сайте в разделе «О выставке – Деловая программа». Организаторы выставки рекомендуют не откладывать регистрацию на интересующие мероприятия.

Участие во всех мероприятиях бесплатное. Регистрация доступна [по этой ссылке](#).
([HeliRussia 2017](#))

Интернет-голосование за номинированных на ПРЕМИЮ АВИ

С 25 апреля по 12 мая приглашаем всех желающих ознакомиться с информацией о номинантах на премию Ассоциации Вертолетной Индустрии «Лучший по профессии» по итогам 2016 года и принять участие в интернет-голосовании!





В десятом, юбилейном конкурсе по итогам 2016 года принимают участие 37 лучших сотрудников от 20 компаний вертолетной индустрии. Это инженеры и пилоты, испытатели и инструкторы, конструкторы и технологи, внедряющие разнообразные инновации и создающие новое оборудование и технологии. День за днем выполняя свою, казалось бы, обычную работу, номинаты премии АВИ находят новые и новые возможности, позволяющие вертолетной индустрии успешно развиваться и вносить все более весомый вклад в экономику и обороноспособность страны, развивать потенциал вертолетной отрасли и укреплять ее позиции на мировом уровне.

Номинанты премии АВИ - специалисты различных профессий, благодаря которым, от первого эскиза и вплоть до установки современного оборудования, создаются, а затем эксплуатируются новые винтокрылые машины, обеспечивающие выполнение, порой совершенно уникальных, авиационных работ в различных секторах экономики. Номинанты работают для спасения людей в чрезвычайных ситуациях и защищают их в "горячих точках". Они работают по всей территории страны и за рубежом, в северных и южных широтах, в снежных и засушливых регионах, в джунглях и тайге, в густонаселенных городах и в самых отдаленных населенных пунктах - куда мало кто еще сможет, без дорог и судоходных рек доставить людей или грузы и помочь строителям, геологам, медикам, лесозаготовителям, буровикам и многим другим.

Несмотря на непростые условия, в которых работала вертолетная индустрия в прошедшем году, отрасль развивается, и, во многом, благодаря мощному человеческому и интеллектуальному ресурсу работающих в ней, преданных своему делу профессионалов. Достижения номинантов премии - одна их ярких иллюстраций, позволяющих с уверенностью говорить о перспективах развития отрасли.

Приглашаем всех участников вертолетного сообщества узнать о профессиональных достижениях в вертолетной индустрии за прошедший год и принять участие в открытом Интернет-голосовании! Для участия в голосовании - обязательна регистрация, это можно сделать через аккаунт электронной почты или социальные сети. Победители Интернет-голосования - получают специальные призы.

А имена лауреатов Премии АВИ «Лучший по профессии», на основании всех представленных материалов, определит специально созданная комиссия АВИ. Лауреаты будут названы и награждены на торжественной церемонии в честь всех номинантов, которая состоится 26 мая 2017 года в рамках международной выставки вертолетной индустрии «HeliRussia».

[\(Ассоциация Вертолетной Индустрии\)](#)

Перевозить вертолетом официальных лиц Башкирии будет «ЮТэйр»

В конкурсе по выбору перевозчика принял участие один претендент. Контракт до конца года стоимостью 2,97 млн рублей с компанией «ЮТэйр – Вертолетные услуги» заключил госкомтранс республики. Исполнитель должен предоставить вертолет повышенной комфортности на 5-14 мест, дальностью полета не менее 500 км и крейсерской скоростью минимум 200 км в час.

[\(Business FM Уфа\)](#)



ОДК полностью заместит украинские двигатели для вертолетов к 2019 году

Россия полностью обеспечит потребности отечественной вертолетной техники внутренним производством двигателей ВК-2500 к 2019 году. Серийный выпуск двигателей уже налажен в компании "Климов", входящей в состав Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).

В 2015 году "Климов" произвел установочную партию в 10 единиц. В прошлом году предприятие ОДК выпустило из комплектующих российского производства 60 двигателей ВК-2500. На сегодняшний день Россия полностью обеспечивает собственные военные заказы внутренним производством двигателей ВК-2500. Для выпуска гражданской вертолетной техники и иностранных заказчиков пока используются украинские машинокомплекты.

Как заявил глава ОДК Александр Артюхов во время вчерашнего визита Владимира Путина на НПО "Сатурн", полное замещение украинского импорта по двигателям ВК-2500 запланировано на 2019 год.

"В этом году у нас план 130 [двигателей ВК-2500], а к 2019 году мы полностью закрываем вертолетные двигатели из Украины", - передает его слова ТАСС.

ВК-2500 представляет собой версию турбовального двигателя ТВ3-117ВМА. Авиадвигатели семейства ТВ3-117 были разработаны в 1965-1972 годах в ОКБ им. Климова. Серийно выпускались с 1972 года на ЗПОМ "Моторостроитель", ныне "Мотор Сич", в городе Запорожье. С момента создания было выпущено более 25 000 двигателей ТВ3-117 различных модификаций. Это один из самых надежных авиационных двигателей в мире.

Новая версия двигателя ВК-2500В была разработана компанией "Климов" в 2011 году. Благодаря улучшенным характеристикам этой модификации потолок вертолета возрастает на 30%, скороподъемность - на 50%, грузоподъемность - на 2 тонны. Одновременно с этим увеличивается скорость и улучшается маневренность вертолета. Эти качества обеспечивают вертолетам новые возможности при эксплуатации в высокогорных районах и местности с жарким климатом.

Кроме того, двигатель ВК-2500 существенно повышает безопасность полетов. Он имеет чрезвычайный режим мощности - 2700 л.с., используемый при отказе одного из двигателей. Двигатель ВК-2500 может устанавливаться на вертолеты Ми8/Ми-17, Ми-24 (Ми-35), Ка-52, Ми-28Н.

[\(Ростех\)](#)

На HeliRussia 2017 обсудят перевод вертолетов на альтернативное топливо

Согласно указу Президента страны, этот год в России объявлен «Годом экологии». В поддержку этой темы юбилейная выставка HeliRussia 2017 включила в свою программу конференцию «Авиация и экология», которая рассмотрит различные аспекты повышения экологичности в вертолетной индустрии. В рамках этой конференции 25 мая состоится круглый стол «Альтернативное топливообеспечение», на котором будут обсуждаться перспективы перевода вертолетной техники на сжиженный газ.

Участие во всех мероприятиях деловой программы выставки бесплатно с обязательной предварительной регистрацией, которая ведется на официальном сайте выставки уже сейчас.

Россия является единственной в мире страной, которая уже имеет подобные технологии. К примеру, в конце 1980-х годов был сконструирован и испытан вертолет Ми-8ТГ с двигателями ТВД ТВ2-117ТГ разработки НПО им. В.Я. Климova (сегодня – АО «Климов»), которые могли работать как на керосине, так и на авиационном сконденсированном топливе (АСКТ) – сжиженном нефтяном газе. Вертолет успешно прошел оценочные испытания, но дальнейшая работа была остановлена по экономическим причинам.



В современных условиях перспектива применения вертолетов на АСКТ вновь приобретает актуальность. В программе круглого стола «Альтернативное топливообеспечение» запланировано обсуждение как общего состояния и перспектив газомоторной авиации, так и более конкретных тем, таких как вопросы создания двухтопливных модификаций вертолетных двигателей ТВ3-117ВМ и ВК-2500, их применение на вертолетах типа Ми-8/17, преимущества подобной конвертации серийных вертолетов, оценка инвестиционной привлекательности, а также инфраструктура и обеспечение функционирования для двухтопливных вертолетов.

В круглом столе примут участие специалисты ГосНИИ ГА, «ИнтерАвиаГаз», НИИ Экономики Авиастроительной Промышленности, НИПИГАЗ (входит в состав СИБУР), ЦАГИ и ЦИАМ.

Следует отметить, что тема использования альтернативного топлива для воздушных судов имеет поддержку государства. Так, в 2014 согласно приказу Минтранса была сформирована Межведомственная рабочая группа по подготовке предложений по развитию рынка газомоторного топлива. К настоящему времени Минтрансом при поддержке Росавиации и Минпромторга разработан проект государственной программы «Расширение использования природного газа в



качестве моторного топлива». В части касающейся воздушного транспорта программа рассчитана на 2018–2022 гг. и предполагает бюджетное финансирование в размере 7,9 млрд рублей.

Использование вертолетной техники с двухтопливным питанием может оказаться особенно полезным в регионах Арктики, Крайнего Севера и Антарктики, к которым сегодня Россия имеет высокий интерес. В частности, для обеспечения интересов страны в арктическом регионе разработана модификация военного вертолета Ми-8АМТШ-ВА, ведутся работы по созданию гражданской модели, обеспечивается реализация ряда других социально-экономических проектов.

10-я юбилейная Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia пройдет с 25 по 27 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». Это крупнейшая региональная отраслевая выставка, затрагивающая все аспекты существования и функционирования вертолетной индустрии. Выставка проводится в соответствии с распоряжением Правительства России по инициативе Ассоциации Вертолетной Индустрии, организатором выставки выступает Минпромторг.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

Африканские закупки поддержали «Роствертол»

ордость ростовского машиностроения — ПАО «Роствертол» — отчиталась о доходах и расходах за 2016 год. Всего за год предприятию удалось увеличить объёмы продаж своей техники почти на 40%.

Согласно опубликованной консолидированной отчётности, в прошлом году «Роствертол» выручил 108,6 млрд рублей против 78,3 млрд в 2015 году. Чистая прибыль предприятия составила в 2016 году 24,7 млрд. Это аж на 39% больше, чем годом ранее.

Напомним, завод производит и продаёт гражданские и военные вертолёты Ми-26, а также военные Ми-35М и Ми-28Н. Спрос на них в прошлом году по всему миру несколько упал. Так, азиатские страны снизили закупки по сравнению с 2015 годом на 1,7 млрд рублей, Америка — на 1,4 млрд рублей, Россия — на 4,2 млрд рублей. От «проседания» «Роствертол» спасла Африка, которая увеличила закупки сразу в два раза — с 36 млрд рублей в 2015 году до 73,8 млрд рублей в 2016-м.

При этом, несмотря на столь успешный год, ростовская компания практически вдвое снизила расходы на благотворительность — с 233 до 119 млн рублей. Зато втрое выросли некие «прочие расходы» — с 240 до 640 млн рублей.

Самый же существенный рост расходов произошёл по части научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок. Если в 2015 году на эти цели предприятие потратило 34 млн, то в 2016 — 2,3 млрд рублей. Столь существенный рост, скорее всего, означает, что предприятие занималось разработкой неких новых видов техники. Может быть, даже речь идёт о том самом перспективном среднем вертолёте для гражданских целей, разработку и производство которого «Роствертол» анонсировал при появлении информации о создании в Батайске вертолётного кластера. Однако пока это если и не военная, то как минимум коммерческая тайна.

[\(Donnews.ru\)](#)



В Югре расстрелянных охотников спас бизнесмен на своём вертолёте «Робинсон»

Мужчина в течение нескольких минут согласовал полёт, сел за штурвал и отправился к месту происшествия.

Лайфу стали известны подробности спасения двух охотников, на которых с ружьём и ножом напал сторож заимки, находящейся в 70 километрах от посёлка Таёжный.

— После перестрелки один из её участников, Обиджан К., позвонил сыну владельца заимки Эльнару З. и рассказал о случившемся, — сообщил Лайфу источник в правоохранительных органах. — Парень, в свою очередь, набрал 112, но оператор ответил ему, что сейчас нет свободных вертолётов.

Эльнар позвонил в аэропорт Советского, но там предложили подождать восемь часов.

— Молодой человек не растерялся и отправился к югорскому бизнесмену Виктору Завалыпичу, у которого в собственности есть вертолёт "Робинсон", — продолжает источник. — Мужчина сразу же согласовал полёт, сел за штурвал и вместе с другим сыном хозяина заимки отправился к месту происшествия.

В итоге хозяина заимки Фарида З. и его знакомого Обиджана К. вертолётчик доставил в югорскую скорую помощь, а оттуда их перевезли в больницу. Сейчас Фарид находится в реанимации в тяжёлом состоянии, а Обиджан — в хирургии.

Напомним, что вчера в Советском районе ХМАО в 70 километрах от посёлка Таёжный обнаружили тела двоих мужчин с ножевыми ранениями.

По версии правоохранителей, 24 апреля на заимку, охраняемую сторожем, прибыл её владелец с двумя знакомыми. Вечером мужчины распивали спиртное, в ходе чего между сторожем и хозяином возник конфликт. Однако какого-либо продолжения не последовало, мужчины разошлись спать: сторож — в сторожку, а остальные легли в доме.

— По данным следствия, около трёх часов сторож вернулся в дом, взяв с собой ружьё и нож, и произвёл выстрелы в сторону мужчин. В тот момент, когда мужчины пытались выхватить ружьё, сторож нанёс им ножевые ранения. Вместе с тем, по предварительным данным, один из раненых заполучил ружьё и выстрелил в сторожа. Позже по спутниковой связи выжившими была вызвана помощь, — сообщили в пресс-службе СУ СКР по ХМАО.

[\(Life\)](#)

«Вертолеты России» подвели финансовые итоги работы за 2016 год

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) объявляет консолидированные аудированные финансовые результаты деятельности за 2016 год по МСФО.

Основные итоги:



- Выручка снизилась на 2,5% и составила 214,3 млрд руб.;
- Показатель EBITDA составил 40,9 млрд руб.;
- Рентабельность по EBITDA составила 19%;
- Прибыль составила 16,2 млрд руб.;
- В 2016 году поставлено 189 вертолетов;
- Твердый портфель заказов составил 396 вертолетов (по состоянию на 1 января 2017 г.).
- млн руб.

млн руб.	2016 г.
Выручка	214 360
EBITDA	40 921
Рентабельность EBITDA	19,0%
Прибыль	16 204
Кол-во вертолетов, шт.	
Поставки	189
Твердый портфель заказов	396

«В сравнении с 2015 годом мы наблюдаем некоторое снижение ряда финансовых показателей холдинга за 2016 год, что подтверждается долгосрочным прогнозом экспертов о стагнации глобального рынка вертолетной техники. Речь идет, безусловно, о падении спроса на продукцию как российского, так и зарубежного производства. Учитывая эти тенденции, холдинг уделял особое внимание оптимизации расходов и дальнейшей диверсификации источников прибыли. Управленческие решения, направленные на стабилизацию финансовой ситуации, позволили холдингу завершить год с положительными показателями по прибыли и полностью обеспечить твердый портфель заказов на 2017 год», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

В 2016 году в компании был сделан упор на повышение качества услуг послепродажного обслуживания машин, что значительно повлияло на улучшение финансовых показателей в данном сегменте. Например, по сравнению с 2015 годом, выручка от продаж услуг и технического обслуживания вертолетной техники выросла более чем на 18%.

«В контексте изменения внешней конъюнктуры и актуализации стратегии холдинга, мы провели глубокий анализ наших перспектив, возможностей и рисков и определили основные направления развития на ближайшие десять лет, обозначив векторы роста показателей компании в условиях современных реалий, - подчеркнул Андрей Богинский. - За счет повышения летно-технических характеристик вертолетной техники и совершенствования системы послепродажного обслуживания будем заходить на новые клиентские рынки. А также продолжим работу по повышению внутренней



эффективности, обеспечивая загрузку производства и снижая его себестоимость и накладные расходы».

В соответствии со стратегией авиационного кластера холдинг «Вертолеты России» намерен расширять модельный ряд выпускаемой техники, в том числе, активно развивая сегмент гражданской продукции. По словам г-на Богинского, в целом, несмотря на негативные прогнозы и непростую экономическую ситуацию в мире, холдинг намерен укреплять свои позиции в качестве одного из ведущих игроков на глобальном вертолетном рынке.

Основные финансовые показатели 2016 года

Консолидированная выручка компании за 2016 год составила 214,3 млрд руб., продемонстрировав небольшое снижение на 2,5%. Выручка от продаж вертолетов за прошедший год составила 165,7 млрд руб. Выручка от услуг сервиса и послепродажного обслуживания за 2015 год составила 45,4 млрд руб., увеличившись на 18,4% по сравнению с 2015 годом.

Себестоимость продукции и услуг компании за 2016 год составила 116,4 млрд руб., увеличившись на 13,6% по сравнению с 2015 годом. Показатель EBITDA за отчетный период составил 40,9 млрд руб. При этом показатель EBITDA в сегменте продажи вертолетов составил 22,3 млрд руб., в сегменте услуг сервиса и послепродажного обслуживания – 16 млрд руб.

Прибыль холдинга «Вертолеты России» по результатам 2016 года достигла 16,2 млрд руб., снизившись на 61,1% по сравнению с 2015 годом.

Основные операционные показатели 2016 года

Холдинг «Вертолеты России» в 2016 году поставил 189 вертолетов, что на 23 вертолета или на 10,8% меньше показателей 2015 года. Всего в 2016 году компания поставила вертолеты в 13 стран мира. На конец 2016 года портфель твердых заказов компании составил 396 вертолетов, при этом его стоимость оценивается в 466 млрд руб. План поставок на 2017 год обеспечен твердыми заказами на 100%.

[\(Вертолеты России\)](#)

Отставки и назначения: НАРЗ

Управляющим директором Новосибирского авиаремонтного завода (НАРЗ) назначен Алексей Белых, прежде работавший первым заместителем управляющего директора предприятия. Белых пришел на место Юрия Липатникова. НАРЗ входит в состав холдинга "Вертолеты России", специализируется на ремонте вертолетов Ми-8/17 и Ми-26.

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

Ради вертолетного контракта воронежского Центра медицины катастроф «ЗМТ-Логистик» «скинула» цену на услуги на 40 млн рублей



ООО «ЗМТ-Логистик» выиграло аукцион КУЗ ВО «Воронежский областной клинический центр медицины катастроф» на право оказания услуг воздушного транспорта (вертолета) для плановых и экстренных межгоспитальных перевозок, снизив первоначальную цену на заключение контракта до 52,2 млн рублей (на 42% ниже первоначальной цены в 90 млн рублей), следует из документов закупок. Согласно конкурсной документации, Центр медицины катастроф был вынужден провести повторный аукцион для поиска подрядчика после вмешательства воронежского Управления Федеральной антимонопольной службы. Дело в том, что после проведения первых торгов в середине марта, победителем которых стало «ЗМТ-Логистик», не допущенное до участия тверское ЗАО «Авиакомпания конверс авиа» обратилось в ведомство с жалобой. Компания посчитала, что ее ограничили от участия в аукционе из-за того, что ее судно не соответствовало требованиям заказчика. По результатам рассмотрения жалобы антимонопольщики признали ее обоснованной и потребовали от Центра медицины катастроф устранить выявленные нарушения.

Как видно из конкурсной документации, к повторному аукциону были допущены «Конверс авиа», «ЗМТ-Логистик» и старооскольское АО «КМАпроектжилстрой» (предыдущий подрядчик Центра медицины катастроф). Первоначальная цена в 90 млн рублей в ходе проведения процедуры была значительно снижена. «Конверс авиа» предлагала предоставить вертолет по максимальной цене, «КМАпроектжилстрой» – за 52,65 млн рублей, а «ЗМТ-Логистик» – за менее чем 52,2 млн рублей. Отметим, что в ходе первого аукциона Центра медицины катастроф две последние компании предлагали свои услуги за 59,85 млн рублей и 59,4 млн рублей соответственно.

Контракт с «ЗМТ-Логистик» подписан 28 апреля. Согласно документам, подрядчик обязан в течение 2017 года оказывать услуги по плановым и экстренным перевозкам на вертолете с поддержанием воздушного судна в постоянной готовности на условиях постоянного базирования. Объем услуг – 550 летных часов. Источник финансирования – областной бюджет.

Напомним, что «вертолетный» контракт Центра медицины катастроф регулярно становится предметом скандалов. Например, летом прошлого года произошла серьезная поломка воздушного судна «КМАпроектжилстрой», после чего центру был выделен резервный вертолет. Однако позже выяснилось, что он не соответствует условиям госконтракта. Впрочем, в департаменте здравоохранения Воронежской области причин для расторжения договора тогда не увидели.

ABIREG.RU

Хелипорт Истра стал первым и единственным в России авторизованным сервисным центром производителя автопилотов Genesys Aerosystems

Входящий в федеральную сеть вертолетных центров Хелипорты России вертолетный центр Хелипорт Истра подписал дилерское соглашение с Genesys Aerosystems - производителем авионики, автопилотов, систем стабилизации для легких и средних вертолетов.

По условиям соглашения Хелипорт Истра становится первым и единственным авторизованным сервисным центром Genesys Aerosystems в Российской Федерации, сертифицированным компанией-производителем для проведения работ по продаже и установке автопилотов и систем стабилизации HeliSAS для вертолетов Robinson R66, Airbus Helicopters H125 и H130.



Впервые становится возможным провести работы по оснащению вертолетов автопилотами и систем стабилизации HeliSAS в России. Соответствующие виды работ будут производиться на авиационно-технической базе вертолетного центра Хелипорт Истра. Ранее владельцы вертолетов Airbus Helicopters и Robinson были вынуждены производить установку HeliSAS в авторизованных Genesys Aerosystems сервисных центрах за рубежом.

Оснащение вертолета системой автопилотирования – важный шаг к обеспечению высокой степени безопасности полета. Появление первого в России авторизованного сервисного центра Genesys Aerosystems дает владельцам вертолетов больше возможностей для дооборудования машин современным автопилотом и системой стабилизации воздушного судна. За счет локализации в России работ по установке системы, существенно сокращается стоимость и необходимое для установки автопилота время.

HeliSAS - двухканальная система автопилотирования для легких и средних вертолетов, способствующая повышению безопасности полета за счет удерживания курса, вертикальной скорости и высоты полета. Система может использоваться на всех этапах полета, стабилизируя вертолет в горизонтальном положении при снятии нагрузки с ручки циклического шага. Устанавливается на вертолеты Robinson R66, Bell 407 и Airbus Helicopters H125 и H130. Система стабилизации функционирует на всех этапах полета от взлета до посадки и существенно снижает нагрузку на экипаж. В полете система стабилизации значительно повышает управляемость, обеспечивает исправление отклонений вертолета на малых и средних высотах.

Пилот может корректировать работу HeliSAS в любое время, просто приложив усилие к ручке циклического шага. HeliSAS позволяет снизить нагрузку на пилота на всех этапах полета, обеспечивая точность управления вертолетом с учетом ветра или изменения центровки при смещении груза. За счет использования функций системы стабилизации пространственного положения и моделирования усилия на ручке циклического шага, значительно повышается управляемость и обеспечивается компенсация возможных нежелательных колебаний вертолета на малых высотах.

При потере визуального контакта с землей в условиях ограниченной видимости, при снятии усилия с ручки управления, оснащенный HeliSAS вертолет самостоятельно восстановит пространственное положение относительно земли. Использование автопилота позволяет контролировать управление воздушным судном, удерживать расчетный курс и высоту полета или следовать расчетному маршруту на разрешенной высоте.

[\(Хелипорт Истра\)](#)

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» на НЕФТЕГАЗ-2017

О "ЮТэйр - Вертолетные услуги" приняло участие в работе семнадцатой Международной выставки оборудования и технологий для нефтегазового комплекса "Нефтегаз-2017".



Мероприятие прошло с 17 по 20 апреля в Москве. На площадке Центрального выставочного комплекса "Экспоцентр" встретились представители отраслевых министерств и ведомств, промышленных предприятий, бизнес-сообщества и ключевые эксперты топливно-энергетического комплекса - всего 526 компаний из 25 стран.

АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги", являющееся основным поставщиком вертолетных услуг для предприятий нефтегазового сектора страны, второй раз приняло участие в выставке. С деловыми визитами стенд компании посетили Заказчики авиационных работ: предприятия ТЭК России и зарубежья, представители компаний-партнеров. Переговоры способствовали установлению новых взаимовыгодных связей и укреплению уже заключенных коммерческих контрактов.

"Сегодня весь авиапарк компании, начиная с легких многоцелевых вертолетов Airbus Helicopters AS-350 и заканчивая самыми грузоподъемными в мире вертолетами Ми-26, находит применение на всех этапах освоения нефтегазовых месторождений: от геологоразведки и добычи до переработки и транспортировки. Мы постоянно совершенствуем качество предоставляемых услуг, оптимизируем логистические схемы доставки пассажиров и грузов на объекты нефтегазодобычи, что особо ценится предприятиями топливно-энергетического комплекса", - отметил первый заместитель генерального директора АО "ЮТэйр-Вертолетные услуги" Олег Семенов, выразив уверенность в том, что договоренности, достигнутые с рядом компаний за четыре дня работы выставки "Нефтегаз-2017", перерастут в долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)



Путин расспросил Чемезова о поставках вертолетов

О поставках вертолета Ка-226 в Индию и комплексов С-300 в Иран, об "умных" светильниках и катерах "от Калашникова" шла речь на встрече президента РФ Владимира Путина с гендиректором госкорпорации "Ростех". Сергей Чемезов представил отчет о деятельности госкорпорации за 2016 год.

"Несмотря на достаточно сложную макроэкономическую ситуацию, корпорация показала неплохие результаты. Мы увеличили объем выручки на 11 процентов и достигли объема более 1,2 триллиона рублей", - сообщил он. "Отрадно, что рос и выпуск гражданской продукции. Объем вырос до 374 миллиардов, и сегодня доля составляет 25 процентов, - продолжил докладчик. - Это очень хорошо, потому что мы понимаем, что гособоронзаказ не вечен в таком объеме". "Поставили задачу перед всеми холдингами добиться к 2025 году увеличения доли гражданской продукции до 50 процентов. Тогда мы уже не будем зависеть от военной составляющей", - уточнил он.

Объем экспорта также увеличился, правда лишь на три процента, тем не менее он составил 13,1 миллиарда рублей. Суммарный объем средств, инвестированных в научные и опытно-конструкторские работы составил в 2016 году 142 миллиарда, рост - на 10 процентов. Среднемесячная зарплата также стала больше и достигла 44 тысяч рублей.

Рассказал глава "Ростеха" и о ключевых бизнес-событиях 2016 года. Как, например, продажа 12 процентов холдинга "Вертолеты России". Был также подписан контракт на создание совместного производства вертолета Ка-226 в Индии.

"Какова стоимость контракта?" - уточнил президент. "Более миллиарда. 40 машин мы поставим и 160 будут изготавливаться по лицензии на территории Индии", - пояснил докладчик.

"Более миллиарда долларов?" - поинтересовался Владимир Путин.

"Да, естественно", - подтвердил Чемезов. "Также мы завершили поставку С-300 в Иран. Все свои обязательства выполнили", - заверил глава госкорпорации.

В 2016 году был также открыт новый международный аэропорт в Жуковском, это будет первый аэропорт, ориентированный на работу с лоукостерами. Сейчас оттуда осуществляют свои рейсы семь авиакомпаний.

"В 2016 году также продолжилась реализация программы строительства перинатальных центров. Мы в прошлом году сдали два центра - в Оренбурге и Уфе - и в этом году должны завершить строительство еще тринадцати центров", - сообщил Чемезов.

Более 60 процентов медицинского оборудования, которое установлено в этих центрах, произведено в России. Также Чемезов сообщил о завершении двух крупных проектов на поставку в Нижний Тагил и в Улан-Удэ "умного" освещения.

"Мы сделали светильники из наших светодиодов, которые произведены у нас, и они включаются и выключаются в зависимости от уличной освещенности. Это значительно экономит городские средства", - рассказал он.

"По импорту мы сколько закупаем для освещения?" - поинтересовался глава государства. "Пока еще закупается много, - не скрывал собеседник. - Мы только начинаем сейчас развивать это производство".

Пять новых производственных объектов открыл концерн "Калашников". Причем теперь он производит не только оружие, но и, приобретая верфь в Рыбинске, катера - и для гражданских нужд, и для военных, беспилотники, которые успешно используются в армии. "То есть это очень успешная компания", - оценил Чемезов. "Корпорация разработала также информационно-аналитическую систему мониторинга и контроля в сфере закупок, - продолжил глава "Ростеха". - Очень интересная получилась программа. Ее очень хорошо оценили все наши федеральные ведомства". Опытная прокатка этой системы пройдет у Минздрава в рамках закупок медицинского оборудования, фармацевтики. И если она в течение года себя хорошо зарекомендует, можно будет распространить ее на все госзакупки, полагает Чемезов.

[\(Российская Газета\)](#)

Минобороны объявило о закупке 10 вертолетов «Ансат-У» за два миллиарда рублей

Министерство обороны объявило о намерении закупить 10 учебно-тренировочных вертолетов «Ансат-У». Соответствующее объявление размещено на официальном портале госзакупок.



Согласно документации, вертолеты должны быть переданы заказчику не позднее 10 ноября 2017 года. Местом поставки назван аэродром Сокол в Саратовской области.

Стоимость всей партии вертолетов по условиям закупки не должна превысить 2,075 миллиарда рублей.

Легкий многоцелевой вертолет «Ансат» разработан в 1990-2000-х годах КБ Казанского вертолетного завода. Взлетная масса машины — 3300 килограммов, грузоподъемность — до 1300 килограммов, в пассажирском варианте — до девяти пассажиров.

В настоящее время вертолет серийно производится для ВВС России, где используется в качестве учебной машины для подготовки летного состава. Он может использоваться также в качестве разведывательного, санитарного, транспортно-связного и для различных гражданских нужд.

(Lenta.ru)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» впервые покажут «Ансат» на выставке в Мексике

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках международного аэрокосмического салона FAMEX-2017, который пройдет с 26 по 29 апреля на военной авиабазе Санта-Люсия (Мехико, Мексика), представит серийные коммерческие и военные вертолеты.





«Мы рассматриваем Мексику как одного из своих основных партнеров в латиноамериканском регионе. В стране эксплуатируется значительное количество вертолетов российского производства, поэтому в ходе переговоров на предстоящей выставке мы будем уделять большое внимание вопросам сервиса и послепродажного обслуживания. Мы также хотим познакомить наших мексиканских партнеров с легким вертолетом Ансат, который благодаря множеству модификаций способен успешно решать задачи как гражданских, так и силовых структур. Машина успешно эксплуатируется в России и уже имеет заказчиков за рубежом», - отметил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков.

В рамках выставки специалисты холдинга «Вертолеты России» представят широкую линейку гражданской многоцелевой техники. Посетители смогут ознакомиться с легким вертолетом «Ансат» в VIP-модификации и многоцелевым Ка-32А11ВС в противопожарном варианте. Модельный ряд техники военного назначения будет представлен транспортным вертолетом Ми-17В-5. Кроме того, на стенде АО «Рособоронэкспорт» будет продемонстрирована модель вертолета Ка-226Т. Российскую делегацию в рамках авиасалона ожидает большая деловая программа, целью которой станет укрепление сотрудничества со странами Латинской Америки.

В настоящее время в Мексике зарегистрированы более 50 вертолетов российского производства, в основном вертолеты типа Ми-8/17. В 2014-2015 гг. холдинг «Вертолеты России» успешно сотрудничал с Министерством национальной обороны Мексики по выполнению капитального ремонта 19 вертолетов Ми-17/Ми-17-1В. В конце марта 2016 года «Вертолеты России» полностью выполнили контракт на послепродажное обслуживание многоцелевых вертолетов Ми-171В, которые используют военно-морские силы Мексики.

Военно-транспортный вертолет Ми-17В-5 относится к семейству Ми-8/17 и поставляется для различных силовых структур РФ и зарубежных стран. Данный тип вертолетов способен перевозить до 4000 кг внутри фюзеляжа или на внешней подвеске. Вертолет также может использоваться для выполнения боевых задач с применением различного вооружения, проведения поисково-спасательных и санитарных операций, а также для выполнения различных специальных задач. Вертолет оборудован современными комплексами связи и навигации.

«Ансат» - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления (ГМСУ) рассчитан на 7-9 мест. Вертолет способен перевозить 1300 кг полезной нагрузки в кабине и имеет возможность быстрой трансформации салона. Различные модификации этого вертолета, а также возможность быстрой смены оборудования позволяют ему успешно решать задачи как гражданских, так и силовых структур. В декабре 2014 года был сертифицирован для пассажирских перевозок. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация с медицинским модулем. В октябре 2016 года первый «Ансат», изготовленный в VIP-варианте, был передан заказчику, а в ноябре холдингом «Вертолеты России» были подписаны первые контракты на поставки «Ансата» с медицинским модулем в Китай.

Вертолет Ка-32А11ВС предназначен для выполнения поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, транспортировки грузов, эвакуации больных и пострадавших, пожаротушения, а также патрулирования. Вертолеты Ка-32А11ВС в противопожарной модификации оборудованы

современными системами для борьбы с пожарами типа Vambi-Bucket и Simplex, а также водяными пушками для горизонтального пожаротушения. Забор и сброс 3200 л воды в режиме висения вертолет типа Ка-32 осуществляет за 1,5 минуты. Конструктивные особенности вертолета, спроектированного по соосной схеме, обеспечивают высокую точность висения и маневренность машины. Поэтому Ка-32А11ВС незаменимы при обеспечении пожарной безопасности в условиях города, где расположено много высотных зданий.

[\(Вертолеты России\)](#)

Bell Helicopter сократила поставки коммерческих вертолетов

В I квартале 2017 г. американская компания Bell Helicopter поставила 27 коммерческих вертолетов против 30 ВС годом ранее (–10%), сообщается в квартальном отчете материнской структуры производителя — корпорации Textron. Разбивка по типам в отчете не публикуется, однако известно, что в I квартале начались поставки новых легких вертолетов Bell-505.



С учетом поставок военных моделей (вертолетов H-1 и конвертопланов V-22) выручка Bell Helicopter в январе–марте составила 697 млн долл. Это на 14,4% меньше, чем в I квартале 2016 г.

Несмотря на снижение выручки прибыль вертолетного производителя возросла на 1,2%, до 83 млн долл.

По состоянию на 31 марта портфель заказов Bell Helicopter (с учетом коммерческих и военных моделей) в стоимостном выражении достиг 5,7 млрд долл. По сравнению с предыдущим кварталом, завершившимся 31 декабря 2016 г., сумма увеличилась на 5,4%.

Снижение числа поставок продолжает прошлогоднюю тенденцию: по итогам всего 2016 г. Bell Helicopter передала заказчикам 114 коммерческих вертолетов, что на 34,9% меньше, чем в 2015-м.

ATO.ru

Новая Зеландия приостановила эксплуатацию NH90

Военно-воздушные силы Новой Зеландии ограничили выполнение операций транспортными вертолетами NH90 после аварийной посадки одного из них.



На прошлой неделе один из транспортных NH90 ТТН, входящий в состав 3-го эскадрона Royal New Zealand Air Force (RNZAF, королевские ВВС Новой Зеландии), совершил аварийную посадку вблизи города Бленхейм, лежащего в северо-восточной части Южного острова. Машина направлялась из авиабазы Вудберн на базу Оякея с девятью лицами на борту. Как сообщил экипаж, вблизи побережья послышался резкий хлопок, после чего произошла потеря мощности силовой установки.

После прибытия на место техников неисправный двигатель был демонтирован с вертолета и отправлен в лабораторию в Сидней. По словам командующего RNAZФ вице-маршала авиации Тони Дэйвиса, может возникнуть необходимость отправки некоторых деталей двигателя во Францию, что увеличит срок расследования инцидента до 3-4 недель

В настоящее время все вертолеты NH90, принадлежащие RNAZF, эксплуатируются с ограничениями. Так им запрещено выполнять полеты над населенными пунктами, а также над местностью, где аварийная посадка не представляется возможной – горами, водными пространствами.

[\(Air Cargo News\)](#)

Bell 429 – 10 лет в воздухе

10 лет назад в феврале 2007 года американский производитель вертолетов, компания Bell Helicopter, выпустила в небо свой новый гражданский вертолет Bell 429 Global Ranger.

Официальная презентация вертолета состоялась двумя годами ранее на международной вертолетной выставке HELI EXPO 2005. Модель была представлена в двух модификациях – корпоративной и медицинской. За три дня выставки было оформлено 110 заказов на Bell 429. Серийное производство началось в 2009 году на заводе Bell Helicopter в канадском городе Мирабель.



Bell 429 – многоцелевой двухдвигательный вертолет. Один из самых совершенных легких вертолетов в мире, сочетающий функциональность и передовые технологии.

Полностью интегрированная стеклянная кабина, приборная панель с большими плоскими дисплеями и усовершенствованной системой управления полетом обеспечивает пилота максимально полной информацией о полете.



Два двигателя компании Pratt & Whitney Canada обеспечивают превосходные летные характеристики по категории А, отличные параметры зависания и высокую крейсерскую скорость при низких расходах. Электронная система управления двигателями FADEC удобна в работе и проста в использовании, имеет полное гидромеханическое резервирование и автоматический запуск. Вертолет сертифицирован для управления одним пилотом по правилам полетов по приборам.

Комбинация инновационных лопастей винтов, мощных двигателей и прочной трансмиссии обеспечивает совершенно новый уровень летных характеристик во всем диапазоне высот и температур. В случае отказа одного из двигателей, вертолет продолжает полет на одном работающем двигателе до успешной посадки. Прочная конструкция кабины с энергопоглощающими креслами и противоударными топливными баками обеспечивает непревзойденную живучесть воздушного судна.

Bell 429 стал первым вертолетом, при разработке программы технического обслуживания которого, использовалась система планирования технического обслуживания MSG-3.

Bell 429 – это уникальный современный вертолет, который можно приспособить практически для любых целей и использовать во всех областях применения вертолетного транспорта от работ по эвакуации пострадавших до перевозки VIP пассажиров.

Для VIP пассажиров Bell 429 предлагается в варианте «MAGnificent», который разработан Mesaer Aviation Group. Интерьер «MAGnificent» превосходит ожидания даже самых искушенных. Он может быть выполнен как для четырехместного, так и для пяти/шестиместного салона Bell 429 максимально с двумя консолями. Салон оборудован системой развлечений IFEEL с сенсорным управлением, установлены электрохромные окна. Система подавления шума SILENS свела шумы к минимуму и сделала возможным вести непринужденную беседу в салоне без использования гарнитуры. Система развлечений IFEEL оснащена интерактивными картами, разнообразным аудио и видео контентом, а также WI-FI для внешних устройств.

Российскую «прописку» вертолет получил летом 2011 года, когда официальный представитель Bell Helicopter компания Jet Transfer поставила первый в регионе Bell 429.

На сегодняшний день в Россию и страны СНГ поставлено больше таких 20 вертолетов. В основном они используются в корпоративных целях. Но стоит отметить, что 429-й успел зарекомендовать себя и в спецмиссиях. Например, на Северо-Западе России вертолет уже несколько лет эксплуатируется для медицинской эвакуации и спасания людей.

Первым европейским владельцем Bell 429 в комплектации VVIP с салоном MAGnificent компании Mesaer Aviation Group также стал российский клиент компании Jet Transfer. Салон MAGnificent сертифицирован российскими авиационными властями и может быть установлен на вертолет в четырех-, пяти- и шестиместной компоновке.

Bell Helicopter уделяет огромное внимание не только комфорту своих клиентов, но и их безопасности. Сеть клиентской поддержки Bell Helicopter одна из самых крупных в мире. Авторизованные центры



технического обслуживания предоставляют владельцам вертолетов Bell самые современные и надежные услуги.

Руководство Bell Helicopter убеждено, что ничто не влияет на безопасность полетов больше, чем подготовка пилотов. Поэтому в начале 2017 года совместно с разработчиком авиационных тренажеров TRU Simulation + Training компания открыла третий учебный центр Bell Helicopter Training Academy.

Центр открылся в Валенсии, Испания, и стал первым региональным учебным центром Bell Helicopter в Европе. Bell Helicopter Training Academy имеет все необходимые разрешения и допуски для подготовки и переподготовки пилотов на вертолет Bell 429. Кроме того, Центр оснащен единственным в мире комплексным тренажером Bell 429.

«Это уникальный тренажер», - рассказывает Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer. «По словам производителя, технологии, которые были применены не имеют аналогов в мире. Больше всего мы рады за наших пилотов, эксплуатирующих Bell 429 в России. Теперь для прохождения тренинга им не обязательно лететь в США».

[\(BizavNews\)](#)

«Вертолеты России» провели презентацию медицинских вертолетов в Китае

Специалисты холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках авиационной выставки в китайском городе Чжэнчжоу рассказали потенциальным заказчикам из Поднебесной о преимуществах российской вертолетной техники при проведении экстренных операций по спасению людей и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

В ходе официальной части мероприятия специалисты холдинга «Вертолеты России» провели семинар на тему «Применение российских вертолетов во время экстренных спасательных операций», а также сделали презентацию легкого вертолета «Ансат» с медицинским модулем и средних многоцелевых вертолетов типа Ка-32 и Ми-17. Среди приглашенных гостей на конференции присутствовали руководители китайского общества Красного креста, центра спасения сейсмологического управления Китая, управления экономических операций министерства промышленности и информатизации, авиационных компаний, занимающихся поиском и спасением, и ряда других организаций.

Мероприятия подобного рода проводятся с целью повышения качества и доступности медицинской помощи с использованием воздушных судов. Организатором семинара выступил Союз экстренных спасательных операций гражданской авиации Китая. Данная организация объединяет силы авиационного спасения Китая, взаимодействует с государством при чрезвычайных ситуациях, совместно с китайским обществом Красного креста создает во всех провинциях единую авиационную и наземную службу спасения «999».

По оценкам экспертов, модернизированный вертолет «Ансат» имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Медицинский модуль вертолета обеспечивает возможность оказания первой медицинской, врачебной и экстренной медицинской помощи



пострадавшим на месте. Кроме того, модуль обеспечивает возможность проведения реанимации, интенсивной терапии и мониторинга основных функций жизнедеятельности организма пострадавшего во время транспортировки в медицинское учреждение.

В медицинской версии «Ансата» предусмотрена быстрая конвертация из медицинской в пассажирскую и обратно. Таким образом, он может использоваться для оказания помощи пострадавшим в местности со сложным рельефом, в отдаленных районах со сложной транспортной доступностью. Благодаря наличию серьезных конкурентных преимуществ в своем классе, вертолет «Ансат» вызывает интерес эксплуатантов вертолетной техники не только России, но и зарубежных стран.

[\(Вертолеты России\)](#)

Украина не в состоянии строить вертолеты без Польши

Украина и Польша планируют начать совместную разработку новых вертолетов. Об этом в интервью польскому изданию Dziennik Gazeta Prawna заявил министр экономического развития и торговли Украины Степан Кубив.

По его словам, украинская оборонная промышленность не способна самостоятельно разрабатывать новые вертолеты, поэтому ей необходимо сотрудничество с другими государствами, в частности с Польшей.

«Мы можем развивать эту отрасль только в сотрудничестве, в частности, с Польшей, и я не могу исключить, что к этому проекту присоединятся европейские и североамериканские компании», - заявил Кубив.

Ранее президент Украины Петр Порошенко заявлял, что страна также приступила к разработке собственного двухдвигательного самолета, однако ряд СМИ сообщили, что к настоящему времени самолет существует лишь в виде эскизного чертежа.

[\(ТК Звезда\)](#)

Легкие вертолеты оттолкнулись от дна

Сервис оценки воздушных судов HeliValue\$ сообщает, что вторичный рынок вертолетов уже готов оттолкнуться от дна. Такой вывод сделан на основе анализа данных компании за первый квартал 2017 года. «Впервые с 2009 года цена на несколько моделей увеличилась. Также в первом квартале зафиксировано значительное увеличение зарегистрированных сделок купли-продажи», говорится в сообщении компании. «Рынок однодвигательных газотурбинных вертолетов уже довольно активен прямо сейчас, и цена на старые Airbus AS350B2 и Bell 206L-3 растет».

Тем не менее, HeliValue\$ отмечает, что стоимость выставленных на продажу более новых однодвигательных и легких двухдвигательных вертолетов остается «мягкой», как и рыночный спрос на тяжелые машины, которые в первую очередь обслуживают стагнирующий оффшорный энергетический сегмент.



«Количество на вторичном рынке вертолетов Sikorsky S-92A в основном растет из-за недостатка пролонгаций контрактов. К сожалению, в некоторых из договоров, которые сейчас обновляются, заказчики требуют альтернативных воздушных судов, таких как суперсредние. И соответственно в течение последних двух кварталов мы наблюдаем снижение цен и спроса на бывшие в употреблении S-92A. Есть некоторые яркие пятна на рынке, но нефтегазовый сегмент все еще имеет наибольшее влияние на вертолетную отрасль», - отметили в HeliValue\$.

[\(BizavNews\)](#)

Индийские инвесторы сохраняют интерес к доле в «Вертолетах России» - глава Минпромторга

Инвесторы из Индии сохраняют интерес к доле в АО "Вертолеты России", но подтверждения от них пока не получено, заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров журналистам в Москве.

"Коллеги проявили желание и заинтересованность. Но на сегодняшний день подтверждения и даты окончательного решения пока нет", - сказал министр, пояснив, что речь идет о частных индийских компаниях.

"У нас не стоит задача избавиться от пакета. То есть, если у нас появляется инвестор, который готов войти на условиях РФПИ и Эмиратов (Mubadala Development - государственная холдинговая компания эмирата Абу-Даби), мы готовы будем рассматривать", - заключил Д.Мантуров.

Сейчас "Вертолетами России" через ОПК "Оборонпром" владеет ГК "Ростех", но в ближайшее время должна завершиться сделка по вхождению в компанию Российского фонда прямых инвестиций и ближневосточных суверенных фондов, которым достанутся 12% акций. Еще около 13% "Вертолетов России" интересуются инвесторы из Индии, говорил ранее Д.Мантуров, но подробностей переговоров не уточнял.

[\(Финмаркет\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

В 2017 году ГТЛК поставит 16 самолетов SSJ 100

В 2017 г. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует поставить 16 российских региональных самолетов SSJ 100, рассказал ее гендиректор Сергей Храмагин. По его словам, лизингодатель уже начал конвертировать в твердые заказы опцион на 28 ВС, подписав контракты на 4 машины.

Храмагин рассказал, что количество заявок на SSJ 100 превышает возможности ГТЛК по поставкам. Все самолеты, на которые компания заключила контракты с "Гражданскими самолетами Сухого" (ГСС), закреплены за эксплуатантами. Запросы поступают, как от российских авиакомпаний, так и от перевозчиков из-за рубежа, в том числе из стран СНГ.



Глава ГТЛК также рассказал, что в этом году планируется поставка пяти турбовинтовых самолетов L-410 сборки Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) и 29 российских вертолетов с медицинскими модулями (6 машин "Ансат" и 23 Ми-8). Первый "Ансат" в апреле ГТЛК должна поставить компании "Русские вертолетные системы" (PBC).

ATO.ru

«Рособоронэкспорт» впервые представит российскую технику в Мексике

Российский спецэкспортер вооружений и военной техники «Рособоронэкспорт» впервые организует экспозицию на международной выставке FAMEX 2017 в Мексике, сообщает пресс-служба компании.

На экспозиции «Рособоронэкспорта» будет представлено более 160 наименований вооружения и военной техники российского производства. Из натуральных образцов на выставке будут размещены вертолет Ми-17 и автомобиль «Горец-М».

«Наиболее перспективными в регионе из представленной на выставке авиационной техники специалисты спецэкспортера считают учебно-боевой самолет Як-130, сверхманевренный многофункциональный истребитель семейства Су-30МК и многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-29М. Из российских вертолетов иностранных заказчиков должны заинтересовать боевые вертолеты Ми-28НЭ, Ка-52, военно-транспортные вертолеты Ми-17В-5, Ми-171Ш, транспортно-боевой вертолет Ми-35М, легкий многоцелевой вертолет "Ансат" и тяжелый транспортный вертолет Ми-26Т2. Также традиционно внимание инозаказчиков привлекают российские средства ПВО, например, зенитный ракетно-пушечный комплекс "Панцирь-С1", который также будет представлен делегацией "Рособоронэкспорта" на салоне в Мексике», — говорится в сообщении пресс-службы.

FAMEX 2017 пройдет в городе Санта-Люсия в период с 26 по 29 апреля.

Rambler News Service

Авиационная промышленность осмысливает обновлённую госпрограмму

21 апреля в Госдуме эксперты обсудили изменения в Государственной программе РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы». Совместное заседание Экспертного совета по авиационной промышленности при Комитете Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и Комитета по авиационной промышленности СоюзМаш России провёл первый заместитель председателя думского комитета по промышленности Владимир Гутенёв.

Ретро-экспертиза?

Авиационная промышленность осмысливает обновлённую госпрограмму. Лёгкий оттенок парадоксальности происходящему придавал тот факт, что госпрограмма развития авиапрома уже подписана: постановление правительства РФ №379 от 31 марта 2017 года фиксирует утверждение госпрограммы, в которой «параметры финансирования приводятся в соответствие с федеральным



бюджетом на текущий год и на плановый период». Интересно, что проект документа поступил в Госдуму 30 марта, то есть за день до утверждения. Формально регламент соблюден, по факту, как дипломатично сформулировал Владимир Гутенёв, «срок между поступлением документов и рассмотрением их в правительстве иногда бывает критически мал». Разумеется, такая ситуация является нарушением норм парламентского контроля: правительство при принятии решений должно учитывать заключения профильных думских комитетов. Но этот вопрос – явно не предмет для дискуссии на экспертном совете. Его и не затрагивали, посвятив отведённое время обсуждению принятой госпрограммы (кстати, в ней далеко не всё плохо – profiok.com). «Следующий бюджетный цикл уже не за горами. Нам необходимо, планируя его, вносить необходимые коррективы», – напомнил Владимир Гутенёв, пообещав обобщить рекомендации экспертов, обсудить их на заседании комитета, а после этого направить соответствующий документ в правительство.

Так что смысл в такой ретро-экспертизе, то есть в экспертном анализе уже принятого документа, всё-таки есть: по крайней мере, можно будет добиваться каких-то изменений если не на текущий год, то на последующие. А в качестве экспертной оценки никаких сомнений быть не может. Состав экспертного совета выглядит более чем внушительно: за одним столом собрались около сотни представителей власти, Счётной палаты, отраслевой науки, фондов, ассоциаций и, конечно же, предприятий, которых обсуждаемый документ касается в первую очередь.

Что изменилось в госпрограмме?

Как сообщил Владимир Гутенёв, общий объём бюджетных ассигнований на реализацию госпрограммы составляет 672,7 млрд рублей, из которых чуть больше трети (231,4 млрд рублей) уже израсходовано. В 2017, 2018 и 2019 году на госпрограмму будет выделено 58,9, 58,4 и 40,5 млрд рублей соответственно. Далее уровень объёма финансирования в 40,5 рублей планируется сохранять до 2025 года.

По сравнению с версией программы от 2014 года изменений немало. Добавлены показатели, связанные с реализацией майских указов, например, доля отечественных самолётов и вертолётов в парке российских авиаперевозчиков. Предусмотрено дополнительное финансирование, связанное с развитием АО «Объединённая двигателестроительная корпорация», производством двигателей ТВ7-117 и ПД-35, а также созданием самолёта Ил-114-300, модернизацией самолёта Ил-96, созданием лайнера МС-21 и двигателя ПД-14 для него.

Владимир Гутенёв подчеркнул, что в новой редакции госпрограммы учтены замечания, внесённые экспертным советом по авиационной промышленности СоюзМаш.

Не изменилась цель госпрограммы: создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление её позиции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объёмам выпуска авиационной техники, причём как поставщика не только финальных изделий, но и комплектующих. Кроме того, необходимо удовлетворять потребности России в отечественных гражданских воздушных судах. Потенциальный рынок – едва ли не самый большой в мире как по ёмкости маршрутов, так и по их протяжённости. На сегодня почти две трети (60 процентов) парка авиаперевозчиков – «Боинги» и «Эйрбасы», ещё 15 процентов – другие западные производители. Соответственно, доля



отечественных производителей еле дотягивает до четверти авиапарка, причём большинство этих судов сделаны ещё в СССР. Словом, рынок есть, теперь важно создать условия для его наполнения продукцией российского авиапрома. Впрочем, и саму продукцию тоже предстоит создать – желательно, не только на сегодня, но и на завтра.

Формирование технического задела: опять забыли?

Авиационная промышленность осмысливает обновлённую госпрограмму «1 декабря 2016 года президент указом №642 утвердил Стратегию научно-технологического развития РФ. Представленная программа этого не учитывает», – заметил генеральный директор НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов. Эксперт убеждён, что загрузка конструкторских бюро ни в коем случае не должна падать: те решения и технологии, которые оказываются конкурентоспособными сегодня, уже завтра могут эту конкурентоспособность утратить. «Если приоритет перспективной тематики не будет поставлен, то в 2025 и в 2030 году мы опять будем заниматься реинжинирингом уже устаревших к тому времени МС-21, SSJ, или в очередной раз модернизировать Ил-96», – предостерег Андрей Дутов. Он отметил также, что существующий научно-технический задел полностью исчерпан, а серьёзных прорывов можно ожидать где-то в 2025 году, когда можно будет приступить к разработке принципиально нового поколения авиатехники. Естественно, при условии, что работать над созданием научно-технического задела мы начнём уже сегодня. В такой ситуации, подчеркнул Дутов, сокращение расходов на научные разработки «полностью вырезает перспективы».

Кроме того, в госпрограмме не предусмотрено создание экспериментальной базы. По мнению Дутова, это должно быть заложено отдельной строкой. «Это не коммерческий продукт, не надо пытаться из него выжимать возможность зарабатывать деньги, это обязательное условие существования отрасли», – подчеркнул эксперт.

По сравнению с версией программы от 2014 года изменений немало. Добавлены показатели, связанные с реализацией майских указов, например, доля отечественных самолётов и вертолётов в парке российских авиаперевозчиков. Предусмотрено дополнительное финансирование, связанное с развитием АО «Объединённая двигателестроительная корпорация», производством двигателей ТВ7-117 и ПД-35, а также созданием самолёта Ил-114-300, модернизацией самолёта Ил-96, созданием лайнера МС-21 и двигателя ПД-14 для него.

Владимир Гутенёв подчеркнул, что в новой редакции госпрограммы учтены замечания, внесённые экспертным советом по авиационной промышленности СоюзМаш.

Не изменилась цель госпрограммы: создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление её позиции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объёмам выпуска авиационной техники, причём как поставщика не только финальных изделий, но и комплектующих. Кроме того, необходимо удовлетворять потребности России в отечественных гражданских воздушных судах. Потенциальный рынок – едва ли не самый большой в мире как по ёмкости маршрутов, так и по их протяжённостям. На сегодня почти две трети (60 процентов) парка авиаперевозчиков – «Боинги» и «Эйрбасы», ещё 15 процентов – другие западные производители. Соответственно, доля отечественных производителей еле дотягивает до четверти авиапарка, причём большинство этих судов сделаны ещё в СССР. Словом, рынок есть, теперь важно создать условия для его наполнения



продукцией российского авиапрома. Впрочем, и саму продукцию тоже предстоит создать – желательно, не только на сегодня, но и на завтра.

К мерам государственной поддержки можно отнести и вопросы сертификации, своевременное заключение необходимых соглашений и меморандумов с зарубежными странами, и здесь тоже сложно обойтись усилиями одного Минпромторга.

Словом, по мнению участников совещания, нужно объединить и согласовать усилия всех заинтересованных ведомств.

Добавим, что не во всём согласуются и подходы самого Минпромторга (несмотря на то, что это, пожалуй, единственное ведомство, которое предприятия, как правило, хвалят за готовность к сотрудничеству – profiok.com). Аудитор Счётной палаты РФ Сергей Агапцов, проанализировавший госпрограмму, обнаружил, что с показателями «намудрили»: где-то «страдает арифметика», где-то не увязали индикаторы с задачами, часть цифр взята из документа, регламентирующего долгосрочное социально-экономическое развитие, который Минэкономразвития вовремя не скорректировал – а значит, цифры давно устарели.

Работа с молодёжью: всегда в фокусе

На заседании много говорилось о необходимости создания научных и технических заделов. «Не менее важно создавать и кадровые заделы», – подчеркнул Владимир Гутенёв. Напомним, что Владимир Владимирович является председателем оргкомитета международного фестиваля детского и молодёжного научно-технического творчества **«От винта!»**

Вице-председатель Совета отечественных производителей в сфере обороны и безопасности Общероссийской общественной организации «Офицеры России» Виктория Соболева подчеркнула, что благодаря поддержке ОАК, «Вертолётов России» и ЦАГИ эта площадка за 12 лет очень серьёзно развивается, и общий уровень фестиваля год от года заметно растёт. Действительно, школьная олимпиада «Звезда» и фестиваль «От винта!» отличаются от других молодёжных программ – прежде всего глубиной взаимосвязей между реальным сектором и учебными заведениями. И тот факт, что во время МАКСа президент страны Владимир Путин лично вручал победителям конкурса «От винта!» призы и награды, говорит о серьёзном уровне программы. Причём связи развиваются не только в пределах России. К примеру, в марте 2017 года участники фестиваля имели возможность представить свои разработки на выставке IESS-2017 в Индии. «Молодёжные направления всегда будут в фокусе нашего внимания», – заверил Владимир Гутенёв.

Так что с госпрограммой?

«Комитет Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству полагает возможным принять Постановление к сведению», – говорится в тексте проекта заключения комитета. Действительно, если программа уже принята, возражать и спорить, пожалуй, было бы нелепо.



Справедливости ради заметим, что в общем и целом претензии участников заседания относятся, скорее, к периоду после 2019 года, на который планируется серьёзное сокращение государственных средств. Так что на протяжении текущего года отрасль будет спокойно работать в соответствии с утверждённой госпрограммой. Главное – успеть своевременно внести в документ изменения на следующий бюджетный период.

«Объёмы средств федерального бюджета, предусмотренные на реализацию госпрограммы начиная с 2019 года, не учитывают дополнительные потребности по финансированию отрасли. Наша задача – не допустить снижения финансирования, которое планируется в 2019 году», – подчеркнул Владимир Гутенёв.

Замечания и предложения к госпрограмме думский комитет по промышленности будет принимать до конца апреля. В середине мая состоится заседание комитета, где будет принято окончательное заключение, которое передадут в правительство и в Минпромторг.

[\(Центр экономического развития и сертификации\)](#)

Компания сооснователя Google продемонстрировала "персональную летающую машину" и встретила непонимание в интернете

Калифорнийская компания Kitty Hawk - один из "секретных" стартапов сооснователя Google Ларри Пейджа по разработке летающих машин - продемонстрировала прототип летального аппарата Kitty Hawk Flyer, который может поступить в продажу в конце этого года. О разработке подробно рассказывает The New York Times.

Издание сообщает, что пилотируемая летающая машина была недавно испытана над живописным озером, что в 150 км к северу от Сан-Франциско. Это 100-килограммовая конструкция, рассчитанная на одного человека. В воздухе она удерживается благодаря восьми пропеллерам с питанием от аккумуляторной батареи и летает со скоростью до 40 км/ч.

- В Монако представлен первый серийный летающий автомобиль за 1,2 млн евро

В описании к видео компания поясняет, что Kitty Hawk Flyer - это "новое, полностью электрифицированное летальное средство", которое уже протестировано, признано безопасным и разрешено к использованию на территории США вне населенных пунктов. Согласно нормативам Федерального управления гражданской авиации США (FAA), Flyer относится к категории сверхлегкой авиации, при этом для его пилотирования не нужна лицензия пилота. "Вы научитесь управлять им за считанные минуты", - сообщают разработчики.

Между тем Autoblog отмечает, что показательные испытания Flyer, судя по отчету, длились всего около 5 минут, во время которых он поднимался на высоту не более 5 метров и лишь над открытой водой. По каким причинам аппарат не летает над землей, не очень понятно: возможно, из-за небольшой высоты полета ему будут мешать деревья и линии электропередач. В целом пока это выглядит как "забавная альтернатива гидроциклу", - резюмирует издание.



Многие зрители [рекламного ролика с полетом Flyer](#), судя по "антилайкам" и отзывам, тоже, похоже, не очень поняли, на что Ларри Пейдж в данном случае потратил, по слухам, десятки миллионов долларов: на обещанный "летающий автомобиль" с вертикальными взлетом и посадкой данный аппарат явно не тянет, на конкурента авиакомпании United Airlines, как иронизируют пользователи, - тоже. Также звучат сомнения, что Flyer сможет заменить шустрый гидроцикл и даже более безопасную традиционную лодку. Кто-то отмечает, что это больше похоже на дорогую игрушку для миллионеров на частных островах.

Напомним, в прошлом году еще один стартап, приписываемый Пейджу, "засветил" свой вариант "летающей машины" в аэропорту Холлистера.

[\(NEWSru.com\)](#)

Аэротакси Uber полетит в 2020 году

Компания Uber намерена продемонстрировать полет аэротакси Elevate в 2020 году в Дубае (ОАЭ) и Далласе (США). Об этом представители компании заявили на конференции Elevate, сообщает TechCrunch.

Концепция аэротакси Uber была опубликована в 2016 году. Сеть аэротакси предполагает использование летательных аппаратов с вертикальным взлетом и посадкой.

Uber планирует использовать четырехместные летательные аппарат, которые смогут выполнять не менее двух полетов в день на расстояние до 80 километров. Электрические аэротакси должны иметь аккумуляторы такой емкости, чтобы одной их зарядки помимо полета хватало на два вертикальных взлета и две посадки продолжительностью около минуты.

Теперь в рамках конференции Elevate представители Uber объявили о партнерстве с другими компаниями а также рассказали подробности о реализации сети аэротакси в будущем. Презентацию аэротакси Elevate с демонстрационным полетом планируется провести в рамках выставки Экспо-2020 в Дубае, Uber также ведет переговоры с Агентством дорог и транспорта Дубая с целью проработки возможных маршрутов в городе для постоянного движения аэротакси.

Для реализации проекта Elevate представители Uber договорились о партнерстве с компаниями, занимающимися разработкой и строительством летательных аппаратов: Aurora Flight Sciences, Embraer, Bell Helicopter, Pistrel Aircraft, Mooney. Также Uber договорилась о сотрудничестве с крупной сетью зарядных станций ChargePoint.

Другие компании также могут к похожему сроку реализовать проект аэротакси. E-volo недавно представила серийный пассажирский 18-роторный дрон Volocopter 2X, который будет использоваться в качестве аэротакси в 2020 году. Пассажирский дрон EHang 184 может начать перевозку пассажиров в Дубае уже этим летом. Также над своей концепцией городского аэротакси работает Airbus.

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



АСЦ «Авиационное оборудование» получил сертификат EASA по обслуживанию компонентов для иностранной авиации

Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование» (входит в холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех) получил сертификат Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Данный базовый сертификат позволяет выполнять техническое обслуживание на компонентах с их последующей установкой на самолеты европейской регистрации, либо регистрации других государств, расположенных вне Евросоюза, но признающих требования EASA в отношении поддержания летной годности.

Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) выдало АСЦ сертификат организации по техническому обслуживанию и ремонту компонентов EASA.145.0792. Данный сертификат позволит компании выполнять обслуживание компонентов воздушных судов, зарегистрированных за рубежом. Сервисы будут оказываться на базе Центра ТОиР АСЦ, расположенного вблизи аэропорта Внуково. Центр полностью оборудован, сертифицирован и соответствует требованиям к производственным процедурам, предъявляемым авиационными властями ЕС, что подтвердил аудит представителя EASA, проведенный в январе 2017 года.

«Получение сертификата EASA является закономерным шагом в рамках реализации стратегии развития послепродажного обслуживания. К концу 2020 года планируется построить комплексную систему обслуживания для воздушных судов иностранного и отечественного производства нового поколения на базе производственных площадок холдинга», - отметил генеральный директор холдинга «Технодинамика» Игорь Насенков.

Согласно приложению к сертификату, АСЦ получило возможность выполнять обслуживание компонентов коммуникации и навигации, электрической системы и освещения, интерьера, аварийно-спасательного оборудования, кислородного и противопожарного оборудования (рейтинги C3 – Communication and Navigation, C5 – Electrical Power and Lights, C6 – Equipment and Furnishings, C15 – Oxygen System, C18 – Protection Ice/Rain/Fire). В настоящее время АСЦ ведет работы по расширению своих компетенций в данной сфере и планирует получить новые рейтинги, позволяющие производить сервисное обслуживание систем кондиционирования и систем управления полетом.

Получение сертификата EASA позволит АСЦ расширить свои компетенции в сфере послепродажного обслуживания и предлагать заказчикам максимально широкий спектр услуг, ориентированный на комплексную поддержку эксплуатантов воздушных судов. Стоит отметить, что АСЦ в 2016 году прошло сертификацию Авиационными властями РФ и обладает сертификатом ФАП-285, № 285-16-017, а также имеет сертификат Военного Регистра РФ. Также в декабре 2016 года был пройден аудит и получен сертификат, подтверждающий соответствие требованиям DOT USA (Department of Transportation), что позволяет выполнять техническое обслуживание и ремонт всех сосудов, работающих под высоким давлением. Наличие этих сертификатов позволяет оказывать полный комплекс сервисных услуг всем эксплуатантам, независимо от страны регистрации воздушного судна, что является одним из ключевых преимуществ АСЦ.

[\(Технодинамика\)](#)



Чистая прибыль Airbus Group за I квартал 2017 г увеличилась в 1,5 раза

Чистая прибыль концерна Airbus Group по итогам первого квартала 2017 года выросла в годовом выражении в 1,53 раза и составила 609 миллионов евро, говорится в финансовой отчетности компании.

Разводненная прибыль на акцию в отчетном периоде составила 0,78 евро против 0,51 евро годом ранее. Выручка за отчетный период увеличилась на 6,6% - до 12,988 миллиарда евро.

"Наши финансовые показатели в первом квартале не преподнесли больших сюрпризов: мы находимся на пути к достижению годовой целевой планки по EBIT и свободному денежному потоку", - приводятся в релизе слова главы Airbus Group Тома Эндерса (Tom Enders).

По итогам первого квартала 2017 года чистый объем заказов на коммерческие самолеты компании составил 6 единиц по сравнению с уровнем в 10 единиц годом ранее. В 2017 году компания по-прежнему ожидает поставить более чем 700 авиалайнеров.

Airbus Group является одним из лидеров в аэрокосмической отрасли, обороне и смежных секторах, объединяет три ключевых подразделения - Airbus, Airbus Defence and Space и Airbus Helicopters. Концерн был основан в 2000 году путем слияния немецкой компании Daimler-Benz Aerospace AG, французской Aerospatiale-Matra и испанской CASA и до января 2014 года назывался EADS. Штаб-квартира находится в Тулузе.

[\(ПРАЙМ\)](#)

Рособоронэкспорт: Сотрудничество с Латинской Америкой активизируется

Россия прилагает значительные усилия по укреплению своих позиций на латиноамериканском рынке вооружений и активизирует военно-техническое сотрудничество со странами региона, заявил на выставке FAMEX-2017 в Мексике начальник управления департамента маркетинговой деятельности АО «Рособоронэкспорт» Александр Денисов.

В настоящее время «Рособоронэкспорт» сотрудничает почти со всеми странами Латинской Америки. Сильной стороной России, считает Денисов, является заключение не только контрактов на готовые системы, но и предложение широкого спектра услуг по постгарантийному обслуживанию, в частности, поставка запчастей, ремонт, обучение персонала и модернизация образцов боевой техники.

«Участие представителей госкорпорации Ростех, Рособоронэкспорта, холдинга «Вертолеты России» и корпорации «Иркут» в международном аэрокосмическом салоне FAMEX-2017 в Мексике свидетельствует о том, что Россия поступательно активизирует военно-техническое сотрудничество со странами латиноамериканского региона», — цитируют Денисова РИА Новости.

Сотрудничество «Рособоронэкспорта» со странами Латинской Америки осуществляется по широкой номенклатуре вооружений. При этом в центре внимания латиноамериканских партнеров на протяжении многих лет остается российская авиационная и вертолетная техника.



Также в приоритете остаются средства противовоздушной обороны и техника для сухопутных войск. Денисов отметил, что внимание ко многим образцам существенно возросло после успешных действий ВКС России в ходе антитеррористической операции в Сирии.

На выставке FAMEX-2017 в Мехико Россия представила более 160 образцов вооружения и военной техники. В частности, представлены зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь-С1», бронетранспортер БТР-80А/82А, автомобили «Тигр-М» и «Урал», стрелковое оружие, учебно-боевой самолет Як-130, сверхманевренный истребитель семейства Су-30МК, многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-29М, а также боевые вертолеты Ми-28НЭ и Ка-52.

Натурными образцами «Рособоронэкспорт» выбрал вертолет Ми-17, который используют вооруженные силы Мексики, и бронеавтомобиль «Горец-М» производства российского предприятия «Институт спецтехники». Ее также используют в Мексике — в начале марта эта машина была передана во временное пользование Службе федеральной защиты страны.

[\(IA REGNUM\)](#)

Росавиация ознакомила EASA с характеристиками нового российского самолета MC-21

Специалисты Росавиации в ходе трехдневной встречи в Кельне с представителями Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) ознакомили EASA с характеристиками нового российского гражданского самолета MC-21 («Магистральный самолет XXI века»). Об этом сообщает Росавиация.

Это была первая установочная встреча делегации Росавиации, Авиарегистра России и корпорации «Иркут» (производитель MC-21) с представителями департамента сертификации Европейского агентства по безопасности полетов в рамках поддержки Росавиацией заявки «Иркута» на сертификацию типовой конструкции самолета MC-21 в EASA.

Экспертам EASA были представлены презентации, описывающие конструкцию самолета, процедуры его создания и производства, планы и сроки в отношении получения сертификата типа самолета MC-21 в Российской Федерации и EASA. «По результатам установочной встречи оформлен протокол. Протоколом зафиксирована договоренность о проведении следующей технической встречи в июне 2017 года в Москве с целью более подробного изучения экспертной группой EASA конструкции самолета MC-21», — говорится в сообщении.

MC-21 — российский проект ближне-среднемагистрального узкофюзеляжного самолета. «Иркут» планирует серийное производство в 2017 году. Первый полет был запланирован на апрель, и к 28 апреля он пока не состоялся. Корпорация «Иркут» уже сформировала стартовый портфель твердых заказов на 175 самолетов MC-21. По твердым контрактам получены авансы. Первыми эксплуатантами самолетов станут авиакомпании группы «Аэрофлот».

Самолет будет произведен в двух модификациях: MC-21-300 (160–211 мест) и MC-21-200 (130–176 мест); максимальная дальность полета первой составляет 6 тыс. км, второй — 6,4 тыс. км. Стоимость одной единицы составляет в среднем \$80 млн.

[\(Rambler News Service\)](#)



Чистая прибыль Ростеха по МСФО за 2016 год снизилась на 11%

Чистая прибыль госкорпорации "Ростех" по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) за 2016 год снизилась по сравнению с предыдущим годом на 11% и составила 88 млрд рублей, говорится в годовом отчете корпорации.

При этом выручка корпорации выросла на 11% и достигла 1,266 трлн рублей. Показатель EBITDA за отчетный период составил 268 млрд рублей, что на 6% больше, чем годом ранее.

Суммарный объем инвестиций по итогам года вырос на 10%, до 142 млрд рублей. При этом объем поставок продукции военного назначения АО "Рособоронэкспорт" увеличился на 3%, до 13,1 млрд долларов, объем производства гражданской продукции вырос на 11%, до 374 млрд рублей.

Средняя ежемесячная зарплата сотрудников корпорации возросла на 7%, до уровня в 44 тыс. рублей.

Среди ключевых событий года - поставки 151 вертолета в Индию, запуск процедуры докапитализации подконтрольного "Ростеху" Новикомбанка, назначение нового генерального директора "Автоваза", запуск пяти новых линий концерна "Калашников", открытие международного аэропорта Жуковский, завершение поставок зенитно-ракетных систем С-300 в Ирану. Кроме того, Россия и Индия подписали соглашение о производстве совместного вертолета Ка-226Т.

Генеральный директор "Ростеха" Сергей Чемезов заявил, что госкорпорация рассчитывает увеличить выручку от реализации гражданской продукции за счет телекоммуникационных систем и систем безопасности.

"Основными источниками роста выручки гражданской продукции станут телекоммуникации и системы безопасности. Общий объем инвестиций оценивается в 1 трлн рублей. При этом использование бюджетных источников финансирования инвестиционной программы будет сведено к минимуму", - отметил он, говоря о развитии радиоэлектронного кластера.

Среднегодовой темп роста выручки холдингов и организаций этого кластера должен составить 22,4% в год. В структуре выручки кластера доля гражданской продукции будет доведена до 60%.

В целом "Ростех" намерен развивать такие направления, как электроника, IT, автоматизация, системы управления, робототехника, новые материалы.

[\(ТАСС\)](#)

Новости беспилотной авиации

Конструкторы КНИТУ-КАИ за 9 месяцев «родили» самый большой в России конвертоплан

В КНИТУ-КАИ испытали в полноценном полете 70-килограммовый беспилотный конвертоплан. Ничего подобного в России до сих пор не делали. Впрочем, и за границей, где, казалось бы, уже несколько лет серийно выпускают пилотируемый гибрид самолета и вертолета — Osprey, это все еще экзотический вид летательного аппарата, который пока рискуют использовать только военные. Зачем он вообще нужен, выяснил корреспондент «БИЗНЕС Online», а заодно добыл видео испытаний.

СРОЧНЫЙ ЗАКАЗ ОТ НЕНАЗЫВАЕМОГО КЛИЕНТА

Об испытаниях конвертоплана «БИЗНЕС Online» рассказали на кафедре конструкции и проектирования летательных аппаратов (КиПЛА) КНИТУ-КАИ. Научно-исследовательская работа (НИР) проходила под шифром «Аэробус-КНИТУ». Подчеркнем, что это не инициативная «хотелка» ученых авиационного университета — казанский вуз выбрал исполнителем заказчик со стороны, однако не раскрывается, кто это.



Планер аппарата проработан специалистами Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). За казанцами была вся начинка, математическое, программное обеспечение и собственно «обучение» аппарата полету. «Срок нам поставили невероятный: на разработку и постройку ушло всего 9 месяцев», — рассказывают на кафедре. А выбрали КНИТУ-КАИ потому, что он одним из первых в стране начал разрабатывать тематику беспилотных конвертопланов. Что это такое?



Идея аппарата, совмещающего вертикальные взлет и посадку по вертолетному принципу с горизонтальным полетом на высоких, самолетных скоростях, родилась далеко не сегодня, но создать его оказалось чрезвычайно сложно. «Гибридность» классического конвертоплана достигается при помощи изменения в полете положения гондол с турбовинтовыми двигателями — из вертикального в горизонтальное и обратно. Это самый сложный момент полета конвертоплана, и он же был самым ответственным в работе конструкторов КНИТУ-КАИ. Без «мозгов», сложного математического обеспечения конвертоплан вовсе невозможен: процесс конвертации из вертолета в самолет требует высокой автоматизации управления. Именно на этом отрезке полета бились и продолжают биться немногочисленные конвертопланы.

На сегодня есть только один серийный конвертоплан — американский транспортно-десантный V-22 Osprey. Bell и Boeing-Vertol создавали его примерно три десятка лет, и «детские болезни» «Скопы» не излечены до сих пор... В 2018 году намеревалась начать поставку гражданских конвертопланов итальянская компания Finmeccanica Helicopters, но, вероятнее всего, этого не будет... СССР тоже не сидел сложа руки, но реализации проекта Ми-30 помешала перестройка.

С ЧЕМ СРАВНИТЬ? СО СТУЛОМ НА ДВУХ НОЖКАХ

До недавнего времени не было и беспилотных конвертопланов, пионером в 2010 году стала фирма Israel Aerospace Industries, которая продемонстрировала аппарат под названием Panther. За израильянами потянулись другие. Зачем нужен такой БЛА? Например, легкие беспилотники, выполнив полетное задание, опускаются на землю на парашюте: в полевых условиях невозможно посадить аппарат по-самолетному — слишком сложно. Радиус действия у таких аппаратов небольшой, а парашюты — яркие. Так что противник может легко определить, где находится БЛА.

Конвертоплану не нужны громоздкие (в той или иной степени) стартовые устройства вроде катапульты (а с руки можно запустить только БЛА примерно до 5 кг весом) — он взлетает и садится в любом месте. Но тогда почему не сделать просто БЛА вертолетного типа? Дело в том, что в режиме вертолетного полета тратится в четыре раза больше энергии, чем при полете самолетном, то есть сокращается время нахождения в воздухе. Плюс самолет гораздо быстрее. Но в то же время есть потребность в определенных моменты зависать. Это и есть конвертоплан. Однако имеется и «но»: конвертоплан хотя и лучше вертолета, но всегда будет хуже самолета.

«Конвертоплан — это самая сложная схема для беспилотника, — говорят на кафедре. — Если обычный коптер в зависимости от количества двигателей можно сравнить со стулом на 3 - 4 - 5 - 6 ножках, то наш аппарат — со стулом на двух ножках». Вес «Аэробуса-КНИТУ» — 70 кг (но несущая система способна поднимать вдвое больше). Размах крыла — 3 м, по концам винтов — 5 метров. «Да, беспилотниками сегодня только ленивый не занимается, но конвертопланами — очень немногие, а интерес к ним сейчас повышенный, — рассказывают специалисты КНИТУ-КАИ. — У разных заказчиков постепенно появляется понимание, что выдвигаемые ими требования может осуществить только конвертоплан: на коптере далеко не полетаешь — как была игрушка, так и осталась. Нужен самолет, но вертикального взлета. К КАИ обращаются потому, что хотят не наработки, а что-то относительно готовенькое, мы ведь этой темой не первый год занимаемся. И у темы „Аэробус-КНИТУ“ обязательно будет продолжение».



ПРЕВРАТИТЬ БЕСПИЛОТНИКИ В ШИРПОТРЕБ

«Тематика беспилотных летательных аппаратов типа конвертоплана активно развивается в последние годы в технологически развитых странах мира, — разъяснил „БИЗНЕС Online“ ведущий российский специалист в области беспилотных систем Денис Федутинов. — Это связано с представляющейся возможностью использования преимуществ аппаратов самолетного типа по дальности и скорости полета и вертолетного типа по возможности выполнения вертикальных взлета и посадки.

В настоящее время отечественные компании ведут разработку ряда беспилотных конвертопланов. В частности, компания „Кронштадт“ (ранее именовалась „Транзас“) работает над проектом БЛА „Фрегат“, „ВР-технологии“ (входит в холдинг „Вертолеты России“) ведут работы по созданию БЛА RHV-35, компания „Аэроксо“ неоднократно выставляла на различных профильных мероприятиях БЛА „Эра-100“, а фирма „Рикор Электроникс“ совместно с группой компаний „Беспилотные системы“ демонстрировала аппарат БС-103. Замечу, что большинство упомянутых аппаратов по взлетной массе уступают новому казанскому БЛА и находятся в диапазоне 10 - 35 килограммов. Исключений немного. „Вертолеты России“, вероятно, продолжают работы по еще одному ранее анонсированному проекту более тяжелого БЛА массой в несколько сотен килограммов, а проект БЛА „Фрегат“ компании „Кронштадт“, в рамках которого в настоящее время создана летающая малоразмерная модель, подразумевает в итоге создание аппарата массой порядка 7 тонн.

Однако не бывает идеальных решений: выигрывая в чем-то одном, как правило, одновременно получаем проигрыш в чем-то другом. Так, конвертопланы благодаря механизму поворота движителей (или гондол с двигателями) отличаются большей сложностью конструкции, большей массой и меньшей надежностью по сравнению с аппаратами самолетного и вертолетного типов. Кроме того, у конвертопланов имеются сложности в управлении, главным образом на переходных режимах. Но, несмотря на имеющиеся недостатки, у конвертопланов, безусловно, есть ниша на рынке. Интерес к подобному типу аппаратов проявляют как военные, так и гражданские заказчики, которые имеют необходимость в аппаратах, не требующих взлетно-посадочных полос, однако при этом способных выполнять полеты на дистанции большие, чем доступны вертолетам».

А пока в КНИТУ-КАИ намерены поставить на поток другой свой экспериментальный аппарат — взлетным весом 7 кг (полезная нагрузка — 1 кг, продолжительность полета — не менее часа). Это тоже конвертоплан, но работающий несколько иначе. Сначала он вертикально взлетает на четырех подъемных двигателях, потом включается маршевый двигатель, аппарат переходит в горизонтальный полет. «Хотим превратить эту машину в ширпотреб, — говорят в университете. — Можем каждые полторы недели делать по самолету». И такой оптимизм обоснован — на днях у конструкторов появился заказчик на четыре конвертоплана. Стоимость одного заявлена в 400 тыс. рублей.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

Россия использует около 80 беспилотников в Сирии

ВКС России в настоящее время используют в операции в Сирии около 80 беспилотных летательных аппаратов. Об этом заявил первый зам начальника Генштаба Сергей Рудской. Также, по его словам,



Россия вывезла почти половину своей авиагруппировки, изначально базировавшейся на базе Хмеймим в Сирии. Это стало возможным из-за уменьшения террористических формирований.

Кроме того, Рудской рассказал, что ВКС России с начала операции в Сирии совершили более 23 тысяч боевых вылетов и порядка 77 тысяч ударов по террористам.

[\(Маяк\)](#)

Российская армия получит летающие дроны-пеленгаторы

Российское военное ведомство до конца нынешнего года получит первый беспилотный вертолет-радиопеленгатор. Новая машина будет с высокой точностью самостоятельно находить линии связи и передачи информации. Вертолет-дрон отличается небольшими размерами, поэтому его легко можно разместить в автомобиле и даже перенести на руках. По мнению экспертов, новинка пригодится российским военным для борьбы как с боевиками-террористами, так и с высокотехнологичным противником.

Как рассказали «Известиям» в главном командовании Воздушно-космических сил, беспилотный летательный аппарат вертолетного типа (БЛА ВТ) с широкодиапазонной станцией радиоразведки сейчас находится в производстве. Планируется, что его передадут на испытания до конца нынешнего года. На первом этапе БЛА будет оснащен только пеленгатором-радиообнаружителем. Но в дальнейшем беспилотный вертолет получит специальную систему постановки помех.

Точные характеристики беспилотного вертолета-радиоразведчика пока неизвестны. Но, по данным «Известий», его вес — несколько десятков килограммов. В воздухе БЛА ВТ сможет провести чуть более часа, развить скорость до 100 км/ч и набрать высоту до 1 км. А главное, новинка способна практически неподвижно висеть на одном месте.

В состав аппарата входят воздушный и наземный компоненты. Воздушный — это сам вертолет-беспилотник. На его борту установлены радиопеленгатор с антенной, а также радиопередатчики и радиомодемы. В наземный компонент входят антенная стойка, система управления беспилотным вертолетом, а также специальный электронный блок. С его помощью оператор комплекса получает информацию от радиопеленгатора вертолета-дрона.

— Для того чтобы наиболее эффективно обнаружить излучение систем радиосвязи, антенну-пеленгатор надо поднять как можно выше над землей, — рассказал «Известиям» один из авторов книги «Радиоэлектронная борьба. От экспериментов прошлого до решающего фронта будущего» Антон Лавров. — Чем выше антенна, тем большую площадь она покрывает. Но на возможностях традиционных наземных станций-пеленгаторов сказывается рельеф местности. Поэтому пеленгаторы также ставят на самолеты-разведчики. Но такие машины не могут подолгу висеть на одном месте, в связи с чем точность пеленгации самолетами-разведчиками не всегда высока.

По словам эксперта, вертолет-дрон объединяет лучшие возможности воздушных и наземных пеленгаторов. Он сможет подолгу висеть на одном месте, заменяя наземную станцию. При необходимости такие машины смогут патрулировать по заданным маршрутам, как самолеты. Поэтому



БЛА ВТ можно будет эффективно применять как против отрядов террористов, так и против высокотехнологичного противника.

— Российские военные, помимо наиболее традиционных для БЛА задач по разведке и наблюдению, начинают осваивать и новые направления. В частности, радиоэлектронную борьбу, — отметил эксперт в области беспилотной летательной техники, редактор отраслевого журнала UAV.ru Денис Федутинов.

— БЛА малой размерности из-за их меньшей грузоподъемности и энерговооруженности больше подходят для размещения средств радиоэлектронной разведки. За последние годы в различных странах мира велись разработки относительно компактных систем РЭБ, предназначенных в том числе для борьбы с БЛА. Подобные системы также могут быть размещены на борту беспилотных вертолетов.

Сейчас наиболее массовые закупки беспилотных вертолетов ведет Пентагон. Так, на вооружении американских военно-морских сил стоит около трех десятков БЛА MQ-8 Fire Scout. Машины используются для разведки, целеуказания и наведения высокоточного оружия. Эти комплексы использовались в боевых действиях в Афганистане. В ближайшие годы американское военное ведомство рассчитывает закупить еще около сотни этих беспилотных вертолетов.

[\(Известия\)](#)