



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Палубные вертолеты Ка-52К успешно прошли предварительные испытания в морских условиях
- Российско-китайский проект разработки тяжелого вертолета согласован на 99%
- РФ и Индия создали СП по производству вертолетов Ка-226Т

Новости вертолетной индустрии в России

- Семь новых вертолетных площадок в поселках Ямала построят до 2020 года
- Деньги не зря потратили
- Минобороны РФ закупит десять учебных вертолетов «Ансат-У» за 2 млрд рублей
- Экспозиция российских и зарубежных двигателей для вертолетов будет показана на HeliRussia 2017
- Выпуск двигателей ВК-2500 из российских комплектующих вырос в шесть раз
- Поставки «Вертолетов России» сократились на 11%
- Вертолётчики морской авиации ЧФ отработали поиск подводных лодок условного противника
- В ПАО ААК «ПРОГРЕСС» внедряется система экологического менеджмента
- «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполнила перевозку грузов в Арктике
- «Русские Вертолетные Системы» получили медицинский «Ансат»
- Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский посетил авиакомпанию «Прогресс»
- В ПАО ААК «Прогресс» завершена реконструкция цеха окончательной сборки
- Летчик-испытатель ПАО ААК «ПРОГРЕСС» удостоен государственной награды
- «Вертолеты России» приступили к исполнению контрактов по сопровождению жизненного цикла вертолетов Ка-52 «Аллигатор» Министерства обороны РФ
- Круглый стол по вопросам эксплуатации и ППО российских вертолетов

Новости вертолетной индустрии в мире

- Мексика планирует закупить в России новую партию вертолетов
- "Рособоронэкспорт" готов предложить Мексике боевые вертолеты Ми-35 и Ми-28НЭ
- Поставки и заказы Airbus Helicopter растут
- Наше оружие на границах США: Мексика делает ставку на российские вертолеты
- World Around 2017 в Канаде!
- Первые вертолеты Black Hawk армии США прибыли в Польшу
- Украинское авиастроение взывает о помощи
- Госдепартамент США одобрил продажу вертолетов Bell 429 Словакии
- В «Вертолетах России» рассказали о выполнении контракта на Ка-52 для Египта
- Решение о покупке Египтом Ка-52К для "Мистралей" примут в мае 2017 года



Новости аэрокосмической промышленности

- «Ростех» рассчитывает увеличить долю на мировом рынке авиастроения
- Юрий Шмотин, АО «ОДК»: Развитие корпорации невозможно без инноваций
- Совет директоров ОАК утвердил сына вице-премьера Рогозина гендиректором "Ил"
- Малую авиацию отправляют в аут
- Авиационно-сервисный центр "Авиационное оборудование" прошел сертификацию EASA
- Разработчики рассказали о создании двигателя для нового истребителя Т-50
- Первый летный экземпляр МС-21 покинул сборочный цех
- Первый вылет: испытания МС-21 могут пройти через несколько недель
- В Росавиации объяснили аннулирование сотен свидетельств пилотов
- Китайский конкурент российского самолета МС-21 впервые поднялся в воздух
- Без летчиков не останемся
- ОНПП «Технология» впервые примет участие в 50-й Международной промышленной Алжирской ярмарке «FIA-2017»

Новости беспилотной авиации

- ОАК опробовала альтернативные источники энергии на беспилотниках
- Новый китайский ударный беспилотный экраноплан

Новости из иноязычных источников

- Yoshine Helicopter представила гибридный соосный вертолет

Новости вертолетных программ

Палубные вертолеты Ка-52К успешно прошли предварительные испытания в морских условиях

Вертолеты Ка-52К производства холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершили первый этап морских испытаний. В настоящее время машины находятся на базе АО "Камов", где специалисты завершают оценку состояния вертолетов и их отдельных агрегатов после выполнения задач в сложных климатических условиях.

На этапе испытаний, которые проходили с конца 2016 по начало 2017 года, участвовали два вертолета Ка-52К. По результатам выполнения поставленных командованием задач испытания вертолетов признаны успешными. Машины уже поступили в распоряжение инженеров АО "Камов" для проведения дополнительных исследований работы вертолета и его отдельных узлов, а также внесения изменений с учетом возможных требований.

"Вертолеты Ка-52К завершили первый этап испытаний в морских условиях, по результатам которых можно сделать вывод, что машины могут размещаться на борту авианесущего крейсера и успешно выполнять поставленные задачи. Вертолет обладает уникальными характеристиками, однако, одного

похода в море недостаточно для того, чтобы понять, как ведут себя его двигатели, агрегаты, авионика, системы управления и вооружения в морском климате. Работа конструкторского бюро будет продолжаться в рамках испытаний, в том числе, на авианесущем корабле", - отметил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам Владислав Савельев.



Вертолет Ка-52К является продолжением продуктовой линейки "морских" вертолетов, разработанных АО "Камов" и принятых на вооружение ВМФ России. В эту линейку входят такие вертолеты, как: Ка-25, Ка-27, Ка-29, Ка-31. Вертолет Ка-52К предназначен для патрулирования, огневой поддержки войск десанта при высадке на берег, решения задач противодесантной обороны на переднем крае и тактической глубине. Современное бортовое оборудование обеспечивает вертолету навигацию в условиях отсутствия ориентиров в море.

От базовой модели Ка-52К отличается наличием укороченного складного крыла, которое было доработано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей, что позволяет ему компактно располагаться в трюме. Уменьшенные габариты вертолетов Ка-52 корабельного базирования позволяют увеличить максимально возможное количество размещаемых на корабле вертолетов. Бронированная кабина экипажа и катапультная система, позволяют летчикам безопасно покинуть вертолет. Кроме того, на вертолете Ка-52 корабельного базирования предусмотрен комплект спасательного устройства (КСУ), позволяющий спасти людей, терпящих бедствие на море.



Еще одной немаловажной особенностью Ка-52К является применение коррозионностойких материалов, обусловленное необходимостью работы вертолета в условиях влажного морского климата. Вертолет обеспечен централизованной заправкой топлива и модернизированной системой кондиционирования воздуха, обеспечивающей вентиляцию морских спасательных костюмов членов экипажа. Кроме того, на вертолет дополнительно установлена радиотехническая система ближней навигации, которая не использовалась на базовой модели.

[\(Вертолеты России\)](#)

Российско-китайский проект разработки тяжелого вертолета согласован на 99%

Россия и Китай почти полностью согласовали условия совместного проекта по созданию тяжелого вертолета, сообщил журналистам директор департамента стран Восточной Европы и Центральной Азии МИД Китая Гуй Цунью.

Гуй Цунью уточнил, что подписание этого договора может состояться в самое ближайшее время. По его словам, 99% статей договора о совместном проекте России и Китая по разработке тяжелого вертолета согласовано, сейчас ожидается подписание договора.

По мнению Гуй Цунью, в ближайшее время можно ожидать прорыва по окончательному согласованию договора.

Новый тяжелый транспортный вертолет, разрабатываемый холдингом «Вертолеты России» и Китайской корпорацией авиационной промышленности (AVIC), будет рассчитан на круглосуточную эксплуатацию в разных широтах и при любых погодных условиях.

Масса создаваемого транспортного средства составит порядка 38 т. Предположительно, до 2040 года Китай может заказать более 200 таких вертолетов.

[\(REGNUM\)](#)

РФ и Индия создали СП по производству вертолетов Ка-226Т

Россия и Индия создали совместное предприятие в форме акционерного общества по производству вертолетов Ка-226Т, сообщает посольство Индии в России.

"Министерство по корпоративным вопросам правительства Индии учредило индийско-российское акционерное общество по производству вертолетов", - говорится в сообщении, размещенном на сайте посольства.

По данным посольства, совместное предприятие создано между АО "Рособоронэкспорт", холдингом "Вертолеты России" и индийской компанией Hindustan Aeronautic Limited.

Ранее сообщалось, что по итогам встречи президента Владимира Путина и премьер-министра Индии Нарендры Моди 15 октября 2016 года Москва и Дели заключили соглашение о создании индийско-российской



компании по производству легких многоцелевых вертолетов Ка-226Т. Предполагается, что СП произведет 200 машин за девять лет, первые 40 из них соберут в России.

Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны, способен перевозить до 1 т полезной нагрузки. Основной отличительной особенностью является модульность его конструкции. На вертолет легко устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до шести человек, или модули, оснащенные специальным оборудованием.

По сравнению с "сухопутной" версией легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т корабельного базирования имеет систему складывания лопастей несущего винта, оборудован новейшим комплексом бортового оборудования, а компоненты вертолета приспособлены к работе в условиях агрессивной морской среды. Небольшие габариты позволяют размещать машину на кораблях и судах малого водоизмещения. Планируется, что корабельный Ка-226Т будет использоваться в роли патрульной и поисково-спасательной машины, а также в качестве транспортного вертолета.

[\(ИНТЕРФАКС-АВН\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Семь новых вертолетных площадок в поселках Ямала построят до 2020 года

Семь новых вертолетных площадок построят в населенных пунктах на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) до 2020 года. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе губернатора региона.

"В рамках программы до 2020 года округ намерен построить семь новых вертолетных площадок в населенных пунктах Катравож, Коротчаево, Самбург, Пуровск, Халясавэй, Толька (Пуровская), Пурпе для развития малой авиации в ЯНАО", - сказали там.

Также в 19 населенных пунктах запланирована реконструкция и перенос действующих вертолетных площадок.

"Еще один крупный проект в отношении малой авиации - реконструкция и перенос действующих вертолетных площадок с доведением их до нормативных требований в следующих населенных пунктах автономного округа: Кутопьюган, Нори, Ныда, Старый Надым, Толька, Ратта, Мужы, Восяхово, Овгорт, Питляр, Яр-Сале, Салемал, Панаевск, Новый порт, Тазовский, Антипаюта, Газ-Сале, Гыда, Сеяха", - уточнили в пресс-службе.

Ранее ТАСС сообщал, что в 2017 году власти ЯНАО направят более 1 млрд рублей на субсидирование авиамаршрутов, из них 321 млн на передвижение внутри региона.

Всего ЯНАО финансово поддерживает шесть межрегиональных и 30 межмуниципальных маршрутов. Перелеты внутри округа осуществляются посредством 21 регулярного рейса и девяти резервных: они задействованы в период межсезонья между населенными пунктами, не имеющими наземной связи, в случае неблагоприятных погодных условий для речного транспорта в период навигации.



В ЯНАО перевозки выполняют более 10 авиаперевозчиков, основные из них: "Ямал", "Сибирь", "Турухан".

[\(ТАСС\)](#)

Деньги не зря потратили

Компания HELIATICA успешно завершила проект по установке автопилота HeliSAS производства компании Genesys Aerosystems, пилотажно-навигационного комплекса Garmin G500H и системы видеобзора слепых зон для российского владельца вертолета Airbus Helicopters H130.

Впервые доработка такой сложности была произведена на базе заказчика на Дальнем Востоке в России, а не в специализированном авиационно-техническом центре. Все оборудование, модификации конструкции вертолета и сами работы были одобрены Авиационным регистром РФ и Росавиацией. Разработанное для российского заказчика комплексное решение прекрасно показало себя в процессе активной эксплуатации в непростых условиях Дальнего Востока, особенно на дальних перелетах и полетах над водной поверхностью.

«С точки зрения пилота доработанный вертолет функционально значительно отличается от заводской версии со стандартным оборудованием. Используются цифровые технологии, все работает очень четко, пилотажно-навигационный комплекс Garmin G500H очень информативен и удобен. Автопилот HeliSAS точно выдерживает заданные параметры полета. С момента установки мы уже налетали 24 часа, этого оказалось более чем достаточно для того чтобы освоить оборудование и привыкнуть к нему. Впечатления самые хорошие, деньги не зря потратили. Вертолет теперь может летать сам! На длинных перелетах с неясным горизонтом (дымка, мгла, дым) или над безориентирной местностью система HeliSAS очень выручает. У КВС на длинных перелетах нет усталости, он свободен для контроля параметров полета, ведения радиосвязи, телефонных звонков, анализа метеорологической и навигационной обстановки. Или просто наслаждаешься видами и пьешь чаек из термоса», - рассказывает пилот вертолета Airbus Helicopters H130.

Работы по установке были выполнены специалистами испанской компании Heliswiss Iberica, являющейся одобренным Росавиацией сервисным центром и одновременно - официальным дистрибьютером и сервисным центром Genesys Aerosystems.

Разработанная Genesys Aerosystems система HeliSAS – это система стабилизации и двухканальный автопилот. Система спроектирована таким образом, чтобы работать в течение всего полета. Такая технология дает возможность сразу использовать весь функционал системы стабилизации и значительно облегчает управление вертолетом. За счет использования функций системы стабилизации пространственного положения и моделирования усилия на ручке управления значительно повышается управляемость и обеспечивается гашение возможных нежелательных колебаний вертолета. Пилот может корректировать работу HeliSAS в любое время, просто приложив усилие к ручке управления. При потере визуального контакта с землей в условиях ограниченной видимости можно просто снять усилие с ручки управления, вертолет самостоятельно восстановит пространственное положение относительно земли.



Компания HELIATICA с 2015 года является эксклюзивным дистрибьютором автопилотов Genesys Aerosystems в России. Мы успешно сертифицировали автопилоты HeliSAS по нормам Авиационного регистра Российской Федерации и оказываем нашим клиентам услуги по установке автопилотов "под ключ", включая: поставку оборудования в Россию, разработку и сертификацию проекта по интеграции автопилота с имеющимся бортовым оборудованием, установку дополнительного пилотажно-навигационного оборудования, монтажные работы на базе заказчика. На все оборудование и работы выдается гарантия.

Данные решения разработаны для легких вертолетов Robinson R44 и R66, Bell 206 и 407, Airbus Helicopters H120, H125 (AS350), H130 и AS355.

[\(BizavNews\)](#)

Минобороны РФ закупит десять учебных вертолетов «Ансат-У» за 2 млрд рублей

Минобороны РФ разместило на сайте госзакупок заказ на приобретение десяти легких учебно-тренировочных вертолетов «Ансат-У».

Стоимость заказа — 2 млрд 75 млн рублей.

Вертолет разработан и серийно производится Казанским вертолетным заводом (входит в холдинг «Вертолеты России»).



Электронный аукцион назначен на 26 мая 2017 года.

Вертолеты должны быть поставлены до 10 ноября 2017 года.

Ранее сообщалось, что Минобороны РФ эксплуатирует порядка 40 вертолетов «Ансат».

Многоцелевой вертолет «Ансат» разработан конструкторским бюро Казанского вертолетного завода. Машина способна выполнять задачи по доставке грузов и перевозке пассажиров, а также осуществлять поисково-спасательные операции и использоваться при оказании экстренной медицинской помощи.

«Ансат» построен по классической одновинтовой схеме с рулевым винтом. «Ансат» разработан в соответствии с нормами АП-29 (FAR-29), категория «А»; имеет высокий конструктивный уровень безопасности. «Ансат» существует в вариантах с новейшей электродистанционной системой управления полетом КСУ-А и традиционной гидромеханической системой управления. «Ансат» оснащается двумя турбовальными двигателями PW 207K мощностью 630 л. с. компании Pratt & Whitney Canada с электронно-цифровой системой управления двигателем (FADEC), обеспечивающими продолжение взлета при одном отказавшем двигателе. «Ансат» обеспечивает пилотирование в автоматическом и ручном режимах управления, в простых и сложных метеоусловиях. «Ансат» отличается полной автономностью при подготовке к полетам и обслуживании вертолета.

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

Экспозиция российских и зарубежных двигателей для вертолетов будет показана на HeliRussia 2017

Двигателестроение – одна из самых комплексных сфер в вертолетной индустрии. Потенциал строить современные вертолетные двигатели имеют еще меньше стран, чем те, что обладают технологиями производить вертолетную технику. В рамках 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2017 будут широко представлены вертолетные двигатели, их системы и программы поддержки, которые продемонстрируют достижения российской и мировой индустрии.

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) – российская компания-гигант, которая объединяет заводы и конструкторские бюро с богатейшим опытом и историей, покажет вертолетные двигатели на своем внушительном стенде. Посетители выставки смогут познакомиться с российским турбовальным двигателем нового поколения «Климов» ТВ7-117В, который получил сертификат типа в 2015 году. Двигатель предназначается для установки на новый вертолет Ми-38 и его модификации. Сертификация двигателя стала серьезной вехой в развитии программы отечественного вертолетостроения и является примером успешной реализации программы импортозамещения: ТВ7-117В заменил двигатель Pratt & Whitney Canada PW-127/TS, который ранее планировался для установки на Ми-38. Кроме того, на HeliRussia 2017 будет представлена система автоматического регулирования БАРК-6В для двигателей моделей ТВ7-117В/ВМ/ВК.

Перспективной моделью от ОДК является двигатель ВК-800В, также разрабатываемый ее дочерней компанией «Климов». Этот двигатель предназначен для вертолетов «Ансат» и Ка-226Т, которые в

настоящее время оснащаются двигателями производства Pratt & Whitney Canada и Safran Helicopter Engines (ранее Turbomeca) соответственно. Сейчас ВК-800В находится на этапе опытно-конструкторских работ и прошел ряд испытаний.



На стенде компании ВКМС можно будет увидеть турбовальный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В, а также вспомогательную силовую установку АИ-9В-1. Эти образцы созданы, в частности, для установки на вертолеты серии Ми-8/17.

Среди зарубежных двигателей стоит отметить Rolls-Royce моделей M250 и RR300, которые представит официальный поставщик - компания Aeromarine Mediterranean из Республики Мальта. Кроме того, Aeromarine Mediterranean предлагает полный спектр услуг по сервисному обслуживанию этих и двигателей и обладает соответствующими сертификатами от Европейского агентства авиационной безопасности и Федерального управления гражданской авиации США.

Со своей программой сертифицированной технической поддержки авиадвигателей Rolls-Royce M250 и других моделей зарубежного производства посетителей HeliRussia 2017 познакомит компания H+S Aviation из Великобритании. Компания обладает всеми возможностями для осуществления текущего и капитального ремонта двигателей и работает на российском рынке с 2001 года, имея необходимую сертификацию.

Разработчик и производитель авиационных двигателей, PBS Velka Bites из Чехии, представит на HeliRussia 2017 главные и вспомогательные силовые установки для вертолетов. В частности, будет показан турбовальный двигатель TS100 мощностью 180 кВт для ультра-легких вертолетов и беспилотных аппаратов.

Кроме компаний, занявших уверенные позиции на мировом рынке, выставка HeliRussia ежегодно демонстрирует новые и молодые проекты. В области авиационных двигателей в этом году таким дебютантом станет компания «Двигатели для авиации», которая впервые представит макет своего нового двигателя для малой авиации ДДА-120.

HeliRussia 2017 проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации, организатором выставки выступает Минпромторг России, поддержку мероприятию оказывает АВИ. ([HeliRussia 2017](#))

Выпуск двигателей ВК-2500 из российских комплектующих вырос в шесть раз

В 2016 г. на российском предприятии "Климов" (входит в состав Объединенной двигателестроительной корпорации, ОДК) собрано 60 турбовальных двигателей ВК-2500, в производстве которых использовали российские комплектующие, сообщает корпорация "Ростех" (владеет ОДК). По ее данным, это в шесть раз больше, чем в 2015 г., когда "Климов" выпустил установочную партию из 10 двигателей.

ОДК наращивает производство ВК-2500 из российских комплектующих в попытке уйти от использования украинских компонентов. В "Ростехе" пояснили, что в прошлом году "Климов" полностью обеспечил потребности российских военных заказчиков. В корпорации утверждают, что машинокомплекты с Украины все еще используются для выпуска двигателей для гражданских вертолетов и ВС, производимых на экспорт. Вместе с тем газета "Коммерсант" пишет, что прекращение поставок двигателей с Украины стало одной из причин, по которым "Вертолеты России" в прошлом году сократили производство.





В 2017 г. ОДК рассчитывает собрать из российских комплектующих 130 двигателей ВК-2500, а к 2019 г. — достичь 100%-го удовлетворения потребностей заказчиков, сообщает ТАСС со ссылкой на гендиректора корпорации Александра Артюхова.

ВК-2500 — модификация турбовального двигателя ТВ3-117. Его российское производство стартовало в 2012 г. Локализовать выпуск ВК-2500 решили из-за того, что силовая установка используется на военных вертолетах Ми-35М, Ми-28Н и Ка-52. Также этот двигатель устанавливается на Ми-8/17, Ка-27/29/31 и Ка-32.

ATO.Ru

Поставки «Вертолетов России» сократились на 11%

В 2016 г. холдинг "Вертолеты России" сократил поставки воздушных судов на 10,8%, до 189 бортов, сообщает компания. По словам ее гендиректора Андрея Богинского, показатели ухудшились из-за предсказанной стагнации на мировом вертолетном рынке, в результате которой пострадали и зарубежные производители. По данным газеты "Коммерсант", не исключено, что на поставках негативно сказался разрыв с украинским двигателестроителем "Мотор Сич".

В прошлом году холдинг поставил вертолеты в 13 стран. Основными получателями машин очередной год подряд стали российские федеральные министерства, говорится в отчете "Вертолетов России" по МСФО. Портфель твердых заказов компании на конец 2016 г. составил 396 вертолетов стоимостью 466 млрд руб. По сравнению с результатами 2015 г. объем портфеля сократился на 5,7%, его стоимость — выросла на 17,7%.

В 2016 г. у холдинга ухудшились финансовые показатели: выручка уменьшилась на 2,5%, составив 214,360 млрд руб., прибыль — на 61,1%, до 16,204 млрд руб. Выручка сократилась в основном из-за сжатия сегмента продаж: в 2016 г. компания заработала на поставках вертолетов 165,750 млрд руб., что на 6,4% меньше, чем годом ранее. Выручка в сегменте услуг и техобслуживания, напротив, увеличилась на 18,2%, достигнув 45,304 млрд руб. Вместе с тем доходы радикально сократились в сегменте НИОКР — их объем сократился на 77,5%, до 491 млн руб.

Примерно то же соотношение между сегментами наблюдается по скорректированному показателю EBITDA: в секторе продаж вертолетов он составил 22,316 млрд руб. (–53,6%), в сегменте услуг и техобслуживания — 16,079 млрд руб. (–0,2%). В сегменте НИОКР холдинг понес операционный убыток на 58 млн руб. (–81,0%). Общий объем скорректированного показателя EBITDA составил 40,921 млрд руб., что на 37,6% меньше, чем годом ранее.

ATO.Ru

Вертолётчики морской авиации ЧФ отработали поиск подводных лодок условного противника

В Крыму прошла плановая тренировка экипажей вертолётов Ка-27 и Ми-8 с участием персонала авиационной комендатуры смешанного морского авиационного полка Черноморского флота (ЧФ).



В период проведения лётных смен экипажи вертолётов отработали поиск подводных лодок условного противника.

На гидроаэродроме специалисты комендатуры выполняли задачи по организации безопасных полётов вертолётов, обеспечивая их связью и необходимыми данными при перелётах.

Личный состав подразделений провёл работы по стационарному развёртыванию на позиции отдельного приводного маяка, который позволяет осуществлять радиотехническое обеспечение авиационных частей.

Вертолёты Ка-27 выполнили ряд посадок и взлётов на аэродром под прикрытием вертолёта Ми-8.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)

В ПАО ААК «ПРОГРЕСС» внедряется система экологического менеджмента

В год экологии в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») в целях минимизации негативного воздействия на окружающую среду, выполнения требований природоохранного законодательства, постоянного совершенствования системы управления качеством окружающей среды и достижения высокой экологической эффективности организации начинается внедрение системы экологического менеджмента.

Система экологического менеджмента – это часть общей системы корпоративного управления, которая обладает четкой организационной структурой и ставит целью достижение положений, указанных в экологической политике холдинга посредством реализации программ по охране окружающей среды.

Внедрение данной системы в ПАО ААК «ПРОГРЕСС» планируется производить поэтапно. На сегодняшний день уже разработана и введена в действие Экологическая политика предприятия, которая базируется на «Экологической политике» холдинга «Вертолеты России» и заключается в минимизации техногенного воздействия на окружающую среду. В рамках реализации данной политики на предприятии осуществляется деятельность по экологическому менеджменту, основанная на требованиях серии международных стандартов ISO 14000, что в перспективе позволит ему пройти сертификацию.

Основной упор экологической политики ПАО ААК «ПРОГРЕСС» сделан на проведение предупредительных мер по предотвращению экологически негативных воздействий, а не на их ликвидации. Экологическая политика предполагает не только выполнение требований природоохранного законодательства Российской Федерации и контроль соблюдения всеми подразделениями правил техники безопасности, экологических норм и правил, но и реализацию необходимого комплекса природоохранных мероприятий, направленных на повышение экологической безопасности производства. К таким мероприятиям относится рациональное использование природных и энергетических ресурсов на всех стадиях производства, внедрение

процессов и технологий, направленных на минимизацию воздействия на окружающую среду и охрану здоровья населения.

В рамках реализации данной политики на предприятии большое внимание уделено своевременному выявлению новых видов отходов и их последующему добавлению в перечень всех отходов, образующихся на предприятии с возможностью дальнейшего их обезвреживания или повторного использования. Кроме того, ПАО ААК «ПРОГРЕСС» систематически осуществляет оценку воздействия деятельности предприятия на окружающую среду с целью достижения улучшения экологических показателей. Предприятие регулярно проводит отбор проб сбрасываемых сточных вод с целью определения их качественного состояния, проводит мониторинг состояния атмосферного воздуха и контроль работы газоочистных и пылеулавливающих установок, а также их регулярную чистку.

В целях обеспечения экологической безопасности предприятий Холдинга, снижения их негативного воздействия на окружающую среду на базе АО «Улан-Удэнский авиационный завод» создан Центр «Экология» - группа специалистов отдела экологии, отвечающая за работу по экологическому направлению во всем холдинге «Вертолеты России».

В период 13-14 апреля 2017 года в ПАО ААК «ПРОГРЕСС» центром «Экология» проведен экологический аудит предприятия. Результаты аудита показали, что ПАО ААК «ПРОГРЕСС» соответствует всем обязательным требованиям, предъявляемым законодательством Российской Федерации в области экологии и природопользования. Аудиторами предложены пути эффективного внедрения системы экологического менеджмента в ПАО ААК «ПРОГРЕСС».

[\(ААК ПРОГРЕСС\)](#)

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» выполнила перевозку грузов в Арктике



АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» успешно завершило проект по комплексной перевозке оборудования и грузов по заказу нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» из Когалыма на Восточно-



Таймырский лицензионный участок. Месторождение расположено в северной части полуострова Таймыр между Карским морем и морем Лаптевых.

Авиационные работы по доставке оборудования в Арктику выполнялись с привлечением нескольких видов транспорта. Самолет Ил-76 был задействован для перевозки грузов из Когалыма до Хатанги. Транспортировка из Хатанги на месторождение выполнялась на самом грузоподъемном в мире вертолете Ми-26Т.

В период с марта по апрель было выполнено 10 этапов комплексной перевозки, в рамках которой на полуостров Таймыр было доставлено оборудование для осуществления запуска первой разведочной скважины на Восточно-Таймырском лицензионном участке. Транспортировка негабаритных грузов выполнялась, в том числе, на внешней подвеске вертолета. В частности, таким методом Ми-26 перевез контейнер с лабораторией объемом 77 м3. Экипажи компании проявили высочайшее мастерство, выполнив полеты в непростых погодных условиях. Реализованная «ЮТэйр - Вертолетные услуги» логистическая схема позволила Заказчику доставить оборудование на свои объекты в сжатые сроки.

«Выполнение этого проекта укрепило репутацию «ЮТэйр - Вертолетные услуги» как надежного партнера и ведущего оператора на рынке вертолетных услуг, – отметил генеральный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андрей Ильменский. – В состав нашего флота входят воздушные суда, готовые выполнять уникальные работы по обслуживанию северных проектов, а специалисты компании обладают богатым опытом работы в любых, даже самых экстремальных условиях».

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

«Русские Вертолетные Системы» получили медицинский «Ансат»

Компания "Русские вертолетные системы" (РВС) приступила к эксплуатации второго легкого двухдвигательного вертолета "Ансат" российского производства. Машина с медицинским модулем передана в рамках контракта, заключенного на Гидроавиасалоне-2016, рассказали АТО.ru в компании.

Борт был получен в начале этого года. Как сообщалось ранее, это первая поставка "Ансата" по лизинговой схеме. Машина взята в финансовую аренду у компании "Сбербанк Лизинг". Вертолет работает на базе в Одинцовском районе и используется для плановой экстренной перевозки пациентов по Москве и Московской области.

В "Вертолетах России" надеются, что "Ансат" займет важное место в развитии санавиации. В конце прошлого года сообщалось о работе Минздрава, Минтранса и Минпромторга над финансовой схемой внедрения этого вертолета для медицинской авиации по всей России. Кроме того, в январе было подписано постановление правительства о выделении субсидий на развитие санавиации в 34 российских регионах. По оценке экспертов, проект в первую очередь ориентирован на "Ансат". Сегодня помимо РВС эту машину для медицинской эвакуации эксплуатирует Республиканская клиническая больница Татарстана.

Предоставлением вертолетов в лизинг в рамках постановления будет заниматься Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Предприятие уже закупило шесть "Ансатов" в медкомплектации. Тем не менее известно, что регионы делают выбор в пользу эксплуатации в медицинских целях и вертолетов Ми-8 (ГТЛК оформила заказ на 23 такие машины).



Комментируя этот контракт, гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин сообщил "Известиям": "Первый этап приоритетного проекта по развитию санитарной авиации в труднодоступных регионах предусматривает, что в этом году все 29 вертолетов, оснащенных медицинскими модулями, будут переданы в финансовый лизинг эксплуатантам на срок 10 лет". По словам Храмагина, медицинский вертолет "Ансат" от ГТЛК первой получит также авиакомпания РВС, которая задействует его в Волгоградской области.

С учетом "Ансата", полученного от "Сбербанк Лизинг", РВС эксплуатируют два ВС этого типа. Предыдущая машина, принятая в октябре 2016 г., выполнена в VIP-комплектации и используется для обучения пилотов, а также для перевозки пассажиров. В настоящее время РВС — единственная компания полного цикла по продажам вертолетов "Ансат", сопровождению сделок, обучению летного и технического персонала на данный тип ВС. Это включает в том числе строительство наземной инфраструктуры и обучение пилотов из регионов, которые будут задействованы в схемах по развитию санавиации. Кроме того, предприятие выполняет полный цикл обслуживания ВС этого типа.

ATO.ru



Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский посетил авиакомпанию «Прогресс»

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») Андрей Богинский в ходе рабочей поездки посетил Арсеньевскую авиационную компанию «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина. На предприятии он осмотрел цех окончательной сборки после проведенной реконструкции, а также проверил ход реализации Гособоронзаказа и готовность завода к выполнению обязательств по первому экспортному контракту.

В ходе своего первого приезда на предприятие в качестве генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский осмотрел очередную партию вертолетов Ка-52 «Аллигатор», которые в настоящий момент готовят к передаче Министерству обороны РФ в рамках исполнения действующего до 2020 года государственного контракта.

«В текущем году перед руководством и коллективом «Прогресса» стоит много новых задач. Сотрудники предприятия ответственно подходят к производству боевых вертолетов, предназначенных как для Министерства обороны РФ, так и для поставок за рубеж. Сегодня на предприятии полным ходом идет модернизация, внедряются современные технологии, обновляется парк оборудования. Благодаря этому «Прогресс» выходит на ведущие позиции среди авиастроительных предприятий мира, а продукция компании соответствует всем мировым стандартам», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Особое внимание в ходе встречи Андрея Богинского с руководством предприятия было уделено готовности завода «Прогресс» к работе на экспорт. «С целью выполнения обязательств по экспортному контракту на предприятии проводится реконструкция авиационного учебного центра, который в этом году примет первых военных специалистов из-за рубежа. Кроме того, для их подготовки к управлению новыми вертолетами ведется реконструкция аэродромной базы лётно-испытательной станции», - рассказал управляющий директор «Прогресса» Юрий Денисенко.

В ходе посещения предприятия Андрей Богинский оценил результаты масштабной модернизации, которая ведется на предприятии в Арсеньеве в рамках федерально-целевой программы «Техническое перевооружение (реконструкция) производства ПАО ААК «Прогресс». В частности, его вниманию был представлен обновленный цех окончательной сборки, производственная мощность которого после проведенной реконструкции увеличилась в два раза. Генеральный директор холдинга также осмотрел обновленный авиационный учебный центр предприятия, который в этом году примет первых военных иностранных специалистов для их подготовки к практическому управлению вертолетами Ка-52 «Аллигатор».

Боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» серийно выпускается для нужд Министерства обороны Российской Федерации с 2010 года. Вертолет предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток.



Вертолет оснащен самой современной авионикой и мощным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи, а соосная схема несущих винтов позволяет ему эффективно маневрировать и выполнять сложные фигуры пилотажа. Кроме того, Ка-52 «Аллигатор» снабжен системой радиоэлектронной защиты и устройствами снижения заметности, а также средствами активного противодействия.

[\(Вертолеты России\)](#)

В ПАО ААК «Прогресс» завершена реконструкция цеха окончательной сборки

В Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершена реконструкция цеха окончательной сборки, производственная мощность которого после проведенных работ увеличилась в два раза. Реализация этого проекта велась в рамках масштабной модернизации производства, которая активно проводится на предприятии.

В 2016 году модернизация производства «Прогресса», проводимая в рамках общей стратегии холдинга «Вертолеты России», получила новый виток развития в связи с началом работы компании на экспорт. Реконструкция цеха окончательной сборки, реализованная в рамках федерально-целевой программы «Техническое перевооружение (реконструкция) производства ПАО ААК «Прогресс», стала одним из самых масштабных проектов по модернизации производства завода.

«В 2016 году мы провели все необходимые организационно-технологические мероприятия по расширению производства в связи с предстоящим значительным увеличением его объемов, в частности, начали реконструкцию цеха окончательной сборки. В результате проведенных работ производственная мощность увеличилась в два раза, что позволит организовать два потока сборки – работу в рамках выполнения государственного оборонного заказа и работу над экспортными вариантами вертолета Ка-52», - рассказал управляющий директор авиационной авиакомпании «Прогресс» Юрий Денисенко.

Кроме того, на базе цеха окончательной сборки был реализован Lean-проект «Создание эффективной системы управления в цехе окончательной сборки». В ходе его реализации специалистами предприятия была спроектирована новая организационная оснастка, проведён анализ системы управления цехом, выстроена эффективная модель для автоматизации процесса календарного планирования и построена трехмерная цифровая модель производства в программе «Tecnomatix Plant Simulation». Аналогичные проекты сегодня также реализуются в механическом цехе программной обработки деталей и в заготовительно-штамповочном цехе.

В рамках федерально-целевой программы «Техническое перевооружение (реконструкция) производства ПАО ААК «Прогресс» на предприятии также ведется модернизация центра подготовки производства, реконструкция композитного производства, испытательного и сборочного цехов, компрессорной станции, модернизация термического производства, а также завершается строительство гальванического корпуса и участка анодирования, что в совокупности позволит вывести работу предприятия на качественно новый уровень. Работы на данных объектах планируется завершить в 2018 году.

[\(Вертолеты России\)](#)



Летчик-испытатель ПАО ААК «ПРОГРЕСС» удостоен государственной награды

Летчик-испытатель Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Александр Кукла был удостоен медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Почетную государственную награду он получил из рук генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского.

Трудовой стаж Александра Куклы на предприятии насчитывает около 30 лет. За это время он прошел путь от второго пилота авиационно-транспортного отряда предприятия до летчика-испытателя 2 класса. За годы работы управлял самолетами Ан-12, Ту-134, вертолетами Ми-8 и Ка-52 «Аллигатор», занимал должности помощника начальника лётно-испытательной станции по штурманской службе и летчика-инструктора - общественника. На его счету – более пяти тысяч часов налета и около 20 прыжков на парашюте.

За безупречный добросовестный труд и большой вклад развитие авиационной промышленности Александр Кукла неоднократно поощрялся различными наградами, в том числе юбилейной медалью «100 лет Военной авиации России», имеет Почетные грамоты и Благодарности от руководства предприятия.

Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждаются граждане за особые заслуги в различных отраслях промышленности, строительстве, науке, образовании, здравоохранении, культуре, на транспорте и в других областях трудовой деятельности; за большой вклад в дело защиты Отечества, успехи в поддержании высокой боевой готовности центральных органов военного управления, объединений, соединений, воинских частей и организаций, входящих в виды и рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации; за укрепление законности и правопорядка, обеспечение государственной безопасности.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» приступили к исполнению контрактов по сопровождению жизненного цикла вертолетов Ка-52 «Аллигатор» Министерства обороны РФ

Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) подписала контракт на сопровождение жизненного цикла разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 «Аллигатор» с головным предприятием. Согласно документу авиакомпания обязуется выполнять работы по сервисному обслуживанию вертолетов, включая ремонт и поставку комплектующих изделий, для оперативного ремонта вертолетной техники на территории эксплуатирующих организаций.

В соответствии с заключенным контрактом, на авиационную авиакомпанию «Прогресс» ложится задача по поддержанию исправности изготовленных авиакомпанией вертолетов Ка-52 «Аллигатор» в местах их базирования на всей территории Российской Федерации. Эта работа будет вестись на всем протяжении жизненного цикла изделия – от момента передачи «Аллигаторов» Министерству обороны РФ до их списания. Действие контракта распространяется на весь штатный парк вертолетов Ка-52 «Аллигатор» Минобороны РФ, в том числе на вертолеты, поставленные до момента подписания



договора. Специалисты предприятия заблаговременно провели оценку технического состояния вертолетов, подготовили перечень работ в целях доведения и поддержания исправности на заданном уровне, и сформировали выездные сервисные бригады. В настоящее время предприятие осуществляет техническую подготовку вертолетов для участия в Параде Победы 9 мая.

«Выполнение предприятиями холдинга контрактов на поддержание технической исправности закрепленных за ними типов вертолетов, стоящих на вооружении ВКС РФ, позволит нам значительно увеличить портфель заказов по сервисному обслуживанию на долгосрочный период. Кроме того, работа по данной схеме впоследствии может быть применена в интересах коммерческих эксплуатантов, а также по линии ВТС», - рассказал генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский во время поездки на предприятие.

Контракт жизненного цикла вертолетной техники Ка-52 явился следствием аналогичного документа, подписанного в декабре 2016 года между холдингом «Вертолеты России» и Министерством обороны РФ. Документ предусматривает сопровождение высокотехнологичной продукции, включая выполнение работ по сервисному обслуживанию и ремонту, в процессе эксплуатации для нужд Министерства обороны РФ в 2016-2020 годах.

[\(Вертолеты России\)](#)

Круглый стол по вопросам эксплуатации и ППО российских вертолетов

25 мая 2017 года в рамках деловой программы 10-й Международной выставки HeliRussia, в продолжение начатой год назад темы, технический комитет Ассоциации Вертолетной Индустрии проводит круглый стол, на котором будут рассмотрены вопросы совершенствования системы эксплуатации российских вертолетов, предложены и обсуждены возможные пути, подходы и целевые установки решения имеющихся проблем в этой области.

Основой парка большинства российских вертолетных авиакомпаний, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, являются вертолеты российского производства. Средний возраст этого парка более 20 лет и, в условиях крайне незначительного поступления в авиакомпании новых вертолетов, он подвержен стремительному и все более растущему моральному и физическому старению. На этом фоне вся деятельность российских эксплуатантов вертолетной техники неразрывно связана с острыми проблемами по поддержанию приемлемого уровня конкурентоспособности и летной годности находящихся на эксплуатации вертолетов, что сопровождается целый ряд проблем и «узких» мест:

- проблемы модернизации вертолетов, прежде всего авионики и специального оборудования, с доведением их функционала до постоянно возрастающих современных требований;
- низкий уровень ресурсов вертолетов и их агрегатов и сложности их поддержания и продления;
- отсутствие современной действенной системы послепродажного обслуживания имеющейся вертолетной техники;
- крайне громоздкая и инертная система эксплуатационной документации вертолетов и ее обновления и целый ряд других.

Пласт злободневных проблем эксплуатации вертолетов российского производства имеет системный характер и не может быть решен без совместных и комплексных усилий всех участников вертолетного сегмента экономики страны: органов государственного и отраслевого регулирования, разработчиков и производителей вертолетной техники и ее эксплуатантов, научных и общественных специализированных организаций и объединений.



В рамках круглого стола запланированы доклады по наиболее злободневным вопросам эксплуатации вертолетов российского производства и создана платформа для всестороннего обсуждения указанной проблематики всеми заинтересованными сторонами, в т.ч. с участием представителей холдинга «Вертолеты России» и Росавиации.

Приглашаем принять активное участие в работе круглого стола «Эксплуатация и послепродажное обслуживание вертолетов российского производства: состояние, проблемы и пути решения» российских и зарубежных специалистов компаний-эксплуатантов вертолетов, специалистов в области послепродажного обслуживания, представителей компаний-разработчиков вертолетов, основных агрегатов и комплектующих, а также всех участников и гостей юбилейной выставки HeliRussia, которым небезразлична судьба вертолетной авиации России.

[\(АВИ\)](#)



Новости вертолетной индустрии в мире

Мексика планирует закупить в России новую партию вертолетов

Мексика планирует купить в России новую партию вертолетов Ми-8/17, сообщил РИА Новости начальник управления департамента маркетинговой деятельности АО "Рособоронэкспорт" Александр Денисов.

Он возглавлял делегацию компании на выставке FAMEX-2017, прошедшей на авиабазе неподалеку от столицы Мексики.

"Вертолеты типа Ми-17 активно используются в мексиканских силовых структурах – министерстве национальной обороны, министерстве морского флота и национальной полиции, мексиканская сторона планирует закупить в России новую партию таких вертолетов и сейчас изучает подготовленные нами предложения", — сказал Денисов.

В ноябре 2012 года партия российских вертолетов была доставлена в мексиканский Веракрус. Это были три вертолета Ми-17В-5 для военно-морских сил Мексики.

[\(РИА Новости\)](#)

"Рособоронэкспорт" готов предложить Мексике боевые вертолеты Ми-35 и Ми-28НЭ

"Рособоронэкспорт" предлагает силовым структурам Мексики большой ассортимент вертолетной техники российского производства. Об этом сообщил ТАСС начальник управления департамента маркетинговой деятельности компании Александр Денисов. Он возглавил делегацию "Рособоронэкспорта", участвовавшую в работе международной авиакосмической выставки FAMEX-2017 на авиабазе в штате Мехико.

"Наибольшей популярностью пользуются вертолеты типа Ми-17 различных модификаций, - сказал Денисов. - В случае конкретной заинтересованности "Рособоронэкспорт" готов представить предложения и по боевым вертолетам, в том числе Ми-35 и Ми-28НЭ". Он добавил, что значительный интерес вызвали представленные на российской экспозиции вертолеты Ка-226 и "Ансат".

По словам Денисова, российская компания "полностью отдает себе отчет" в том, какую роль на местном рынке вооружений играют США.

"Но тут важно то, что "Рособоронэкспорт" предлагает образцы, аналогов которым в мире зачастую не существует, - отметил он. - Поэтому мы уверены, что нам удастся не только закрепить достигнутые здесь результаты, но и расширить военно-техническое сотрудничество с мексиканскими партнерами".

На авиакосмической выставке, завершившейся 29 апреля, были представлены порядка 500 компаний из десятков стран мира.

О перспективах на мексиканском рынке



Денисов также сообщил, что российская продукция военного назначения имеет достаточно высокие перспективы продвижения на мексиканском рынке.

"Рассчитываем на сотрудничество по авиационной и сухопутной тематикам, а также по вопросам поставки российского специального имущества для правоохранительных структур Мексики, - отметил Денисов. - Мы связываем эти перспективы не просто с поставкой готовых образцов, но и с налаживанием широкомасштабного технологического сотрудничества".

По словам Денисова, российской делегации удалось "очень хорошо поговорить" с представителями мексиканской стороны о текущих и перспективных проектах. "Мы удовлетворены результатами этих встреч", - добавил он.

Переговоры с другими странами

Участие в FAMEX-2017 позволило "Рособоронэкспорту" провести переговоры с представителями силовых структур ряда стран Латинской Америки.

"В эти дни состоялись очень интересные контакты с руководством силовых структур Мексики и других стран Латинской Америки, в том числе Гватемалы, Колумбии, Перу, Чили, - сказал Денисов. - Сразу ждать от выставки результатов в виде подписанных контрактов не стоит, хотя она нам понравилась, и мы рассчитываем в будущем участвовать в ней".

Денисов добавил, что к образцам продвигаемой в настоящее время российской продукции на этом рынке относятся "в основном техника для ВВС, сухопутных сил и сил охраны правопорядка".

"В частности, речь идет об автомобильной технике, это грузовики "Урал", "КамАЗ", в том числе представленный на выставке образец под названием "Горец-М", вертолеты типа Ми-17 и учебно-боевой самолет Як-130", - указал Денисов, добавив, что в целом перечень предлагаемых наименований "существенно шире".

[\(ТАСС\)](#)

Поставки и заказы Airbus Helicopter растут

По данным квартальной отчетности, опубликованной компанией Airbus, поставки и новые заказы Airbus Helicopter в первом квартале выросли, но вертолетостроитель все-таки получил квартальный убыток. Доходы подразделения выросли на 11%, до €1,291 млрд. (\$1,41 млрд.) по сравнению с €1,158 млрд. (\$1,26 млрд.) в первом квартале прошлого года.



©Airbus Helicopters - Charles Abarr

Тем не менее, чистая прибыль в первом квартале 2016 года в размере €33 млн. (\$36 млн.) сменилась убытком €2 млн. (\$2,18 млн.) в первых трех месяцах этого года. Airbus списывает снижение прибыли вертолетного подразделения на «неблагоприятную структуру поставок и снижение коммерческого налета эксплуатантов, а также на последствия частичной приостановки полетов H225».

Объем заказов производителя вертолетов в первом квартале вырос на 41% по сравнению с прошлым годом, до €1,417 млрд. (\$1,55 млрд.), в то время как общий портфель заказов на вертолеты вырос на 1% по сравнению с концом прошлого года, до €11,392 млрд. (\$12,43 млрд.)

Квартальные поставки гражданских вертолетов Airbus Helicopters увеличилось до 78 машин, по сравнению с 56-ю в тот же период прошлого года. Чистые заказы вертолетов увеличились на девять машин по сравнению с прошлым годом, до 60 вертолетов, но пока соотношение заказанных вертолетов к поставленным все еще ниже 1:1.

[\(BizavNews\)](#)

Наше оружие на границах США: Мексика делает ставку на российские вертолеты

Мексика намеревается в ближайшее время приобрести у России новую партию многоцелевых вертолетов Ми-17 для своих силовых структур. Об этом во вторник сообщил РИА Новости начальник управления департамента маркетинговой деятельности АО "Рособоронэкспорт" Александр Денисов. Этих договоренностей удалось достичь на международной выставке вооружений FAMEX-2017, прошедшей в Мексике в конце апреля.



"Вертолеты типа Ми-17 активно используются в мексиканских силовых структурах - Министерстве национальной обороны, Министерстве морского флота и национальной полиции, мексиканская сторона планирует закупить в России новую партию таких вертолетов и сейчас изучает подготовленные нами предложения", - пояснил Денисов.

Детали сделки, а также объемы поставок сейчас обсуждаются. Денисов добавил, что российская сторона предложила Мексике приобрести и другие модели вертолетов, в том числе ударные Ми-35 и Ми-28НЭ. Успех этой инициативы мог бы означать серьезный прорыв для развития нашего военного экспорта, ведь подобную боевую технику Мехико до этого покупал исключительно у США. Однако натянутые отношения со своим северным соседом вынуждают эту центральноамериканскую страну искать других торговых партнеров.

Проверены в бою

Международная выставка FAMEX проводится ежегодно, но впервые "Рособоронэкспорт" организовал на ней свою собственную экспозицию. Вниманию потенциальных клиентов из стран Центральной и Южной Америки было представлено более 160 наименований боевой техники различного назначения: вертолеты, истребители, бронев автомобили, системы противовоздушной обороны.

Традиционно в западном полушарии доминировали американские оружейные концерны-гиганты. Однако даже ближайшие соседи США все чаще задумываются над возможностями разнообразить парк своей военной техники.

"Мексика не является членом НАТО или какого-либо другого западного военного альянса, поэтому вправе покупать оружие у кого угодно, нравится это США или нет, - рассказал РИА Новости главный редактор журнала "Экспорт вооружений" Андрей Фролов. - К тому же они уже покупали у нас Ми-8 и Ми-17. Мексиканские летчики знают эту технику и умеют ее пилотировать. Новая сделка - хорошая новость. Значит, нашими машинами они довольны и считают, что Ми-17 имеет превосходство над американскими конкурентами. А их возможный интерес к Ми-35М и Ми-28НЭ вызван в первую очередь боевым применением этих машин в Сирии, где они очень хорошо себя зарекомендовали".

На сегодняшний день основу вертолетного парка Вооруженных сил и федеральной полиции Мексики составляют различные модели машин американских концернов Bell, Hughes и Sikorsky, несколько французских "Еврокоптеров" и около 20 российских Ми-8Т и Ми-17. Все эти вертолеты - транспортные и многоцелевые. Многие из них вооружены, но чистых "ударников" в распоряжении мексиканских силовых структур нет. США в свое время отказались продавать южным соседям свои знаменитые AH-64 Apache, поэтому интерес Мексики в покупке сопоставимых по характеристикам машин "на стороне" может быть вполне объяснимым.

Сложный сосед

В последние годы сотрудничество между Россией и Мексикой в области торговли вооружениями, а также военной и гражданской авиационной техникой значительно усилилось. Штатными



противотанковыми гранатометами мексиканской пехоты являются произведенные в нашей стране РПГ-29 "Вампир". С 2013 года Россия поставила Мексике 22 ближнемагистральных пассажирских самолета "Сухой Суперджет 100". А в ноябре 2016 года заместитель министра промышленности и торговли России Андрей Богинский сообщил, что обе страны могут в скором времени начать разработку совместного проекта легкого вертолета. Естественно, все это не может не беспокоить руководство США.

"Америка всегда продавала Мексике 99 процентов импортируемых ею вооружений, - рассказал РИА Новости профессор Академии военных наук, политолог-американист Сергей Судаков. - Все было удобно и комфортно: поставщики проверенные, технику и запчасти везти недалеко. Но все начало меняться с приходом к власти Дональда Трампа, который взял прямой курс на конфронтацию: ужесточил миграционный режим, возобновил строительство пограничной стены, поссорился с президентом Энрике Пенья Ньето. Могу с уверенностью сказать, что настолько холодных отношений между США и Мексикой не было уже лет сто пятьдесят".

По словам эксперта, сближение с Россией - политический жест. Руководство Мексики пытается доказать как другим государствам, так и своим гражданам, что их страна не является вассалом США. Судаков подчеркнул, что граждане Мексики подобные решения своего правительства принимают на ура.

"Многим мексиканцам надоело, что в США смотрят на них, как на граждан третьего сорта, - пояснил Сергей Судаков. - И любая антиамериканская инициатива президента и правительства повышает их популярность в народе. Мексиканцы прекрасно слышали, как Трамп предлагал вышвырнуть из США всех их сограждан без разбору. И сделали выводы. Об этом мало говорят, но в этом году, например, американцы на мексиканских курортах стали платить наравне с туристами из других стран. Раньше граждане США имели здесь очень серьезные скидки, но теперь им перекрыли халяву".

Новые рынки

Как считает эксперт, вкладывая деньги в российское оружие, Мексика обеспечивает собственную безопасность - не только военную, но и экономическую. Пользуясь своим правом монополистов, американские оборонные концерны не стесняются сильно завышать цены на свою продукцию. Кроме того, они ежегодно повышают тарифы на запчасти и техническое обслуживание экспортируемой в Мексику техники. И если в случае очередной ссоры американцы решат свернуть военно-техническое сотрудничество, Мексика очень быстро останется без исправной авиации.

"Так получилось, что нашу технику покупать выгоднее, - рассказал Сергей Судаков. - Российские вертолеты по своим возможностям не уступают американским, а стоят дешевле, как и их обслуживание. Выигрыш в цене компенсирует расходы на более сложную логистику. И конечно же, сотрудничество с Мексикой очень выгодно для нас. Во-первых, это вопрос престижа - мы фактически потеснили США на их традиционном рынке сбыта военной техники. Во-вторых, это живые деньги. Причем не только за саму боевую технику, но и за ее техническое обслуживание в последующие годы, обучение специалистов и так далее. И в третьих, сделка с Мексикой - хорошая реклама нашего оружия в Латинской Америке".

Напомним, на FAMEX-2017 "Рособоронэкспорт" провел переговоры и с другими странами региона. В частности, Парагваю и Чили были переданы коммерческие предложения по поставкам многоцелевых вертолетов "Ансат". Боливия выразила заинтересованность в приобретении партии Ми-17. А с Колумбией обсуждался вопрос модернизации уже имеющихся на вооружении армии этой страны Ми-17В5.

[\(РИА Новости\)](#)

World Around 2017 в Канаде!

Сегодня, 4 мая 2017 год, в полночь по московскому времени вертолёт кругосветной вертолётной экспедиции World Around 2017 приземлился в канадском городе Кууджуак. За две недели путешествия экипаж посетил 9 стран и преодолел 8 500 км.



Часть пути до Канады проходила на Атлантике и в целях безопасности полёта маршрут Великобритания – Канада был разбит на четыре этапа примерно по три с половиной часа лёта каждый. Экипаж совершил посадку на Оркнейских и Фарерских островах, в Исландии и Гренландии. На этом маршруте Наталью Сотникову, штурмана экспедиции, сменил опытный пилот-инструктор, вертолётчик Михаил Мовшин.

«Я боюсь длительных перелётов над водой, а экипаж боится моей реакции. Поэтому меня подменил Миша. А я воспользовалась регулярным рейсом, - прокомментировала Наталья. – Совсем скоро я вновь присоединюсь к экипажу World Around».

Европейская территория принесла экипажу немало погодных сюрпризов, порой вынуждая откладывать вылет. Если в Шотландии и Исландии из-за плохой погоды экипаж задерживался всего на несколько часов, то в Гренландии Bell 407 вынуждено провёл на земле два лишних дня.

[\(Jet Transfer\)](#)

Первые вертолеты Black Hawk армии США прибыли в Польшу

Первые вертолеты Black Hawk армии США прибыли на авиабазу в польском Повидзе (Великопольское воеводство), сообщает специализированный портал Defence24.pl.



"Три вертолета UH-60L Black Hawk и 50 человек персонала прибыли в Повидзе", — говорится в сообщении. Отмечается, что в ближайшие недели продолжится перемещение в Польшу других воздушных судов армии США. Так, в Повидзе — на крупнейший военный аэродром Польши — будут направлены штурмовые вертолеты AH-64 Apache и тяжелые транспортные CH-47 "Чинук".

Ранее СМИ сообщали, что на аэродроме в Повидзе будет размещена авиагруппа численностью в 80 вертолетов и порядка тысячи военнослужащих, которые должны обеспечить воздушную поддержку для танковой бригады, прибывшей в страну ранее.

В Польше 14 января состоялось торжественное приветствие американской танковой бригады. Военнослужащие США прибывают в Польшу в рамках операции "Атлантическая решимость" (Atlantic Resolve), бригада пробудет в стране девять месяцев. Планируется, что смена должна произойти так, чтобы между ротациями не было перерывов, и в регионе на постоянной основе находились американские силы.



Военные будут принимать участие в учениях с европейскими союзниками, в состав бригадной боевой группы входят порядка 3,5 тысячи военных, 87 танков, 18 самоходных гаубиц Paladin, более 400 автомобилей Humvee, а также 144 БМП Bradley.

[\(РИА Новости\)](#)

Украинское авиастроение взывает о помощи

Одно из ведущих предприятий высокотехнологического машиностроения Украины - "Мотор Сич" - близко к коллапсу. Ранее от его продукции критично зависела российская "оборонка", но времена изменились и теперь уже украинский ВПК погибает без заказов из РФ. Впрочем, иного исхода политика евроинтеграции Киева не предполагала изначально.

В среду один из наиболее разговорчивых украинских политиков Олег Ляшко заявил о том, что украинское предприятие "Мотор Сич", специализирующееся на производстве вертолетных и авиационных двигателей, находится на грани краха и нуждается в господдержке в виде дешевых кредитов, всевозможных льгот и преференций. К такому выводу Ляшко пришел после посещения запорожского завода.

Нужно понимать, что наряду с николаевским заводом "Заря-Машпроект", который выпускает турбины для кораблей, "Мотор Сич" являлся одним из двух украинских предприятий, от продукции которых критически зависела российская "оборонка". Естественно, что весной 2014 года продукцию завода попытались использовать для шантажа Москвы в рамках разворачивающегося конфликта.

По состоянию на 2013 год "Мотор Сич" поставлял в РФ двигатели для Ми-26, Ми-28Н, Ми-35, Ка-32А11ВС, Ка-31, Ми-8 (Ми-17). Причем в Россию поставлялись не только готовые двигатели, но и комплекты для дальнейшей сборки двигателей типа ВК-2500 и ТВЗ-117 различных модификаций, а также Д-136. Поставлялись и двигатели для ремонта самолетов Ан-72, Ан-74, Ан-124 и выпуска новых Ан-140, Ан-148, Як-130. Отдельно стоит отметить поставки вертолетных двигателей для парка российского производства в Китай и другие страны-эксплуатанты. Благодаря столь устойчивому рынку "Мотор Сич" до войны входил в пятерку крупнейших машиностроительных предприятий Украины.

Однако, как известно, планы евроинтеграции изначально расходились с возможностями и жизнеспособностью украинского машиностроения, кардинально завязанного на российский рынок. Без особых церемоний летом 2014 года предприятие получило от украинского правительства "сюрприз" в виде запрета на поставку в Россию продукции военного и двойного назначения. И хотя Ляшко в своей пламенной речи заявляет, что около 40% сбыта предприятия было ориентировано на Россию, в реальности на тот момент, так или иначе, до 85% всего производства запорожского завода зависело от российского авиа- и вертолетостроения.

Итоги того года украинские СМИ освещали бравурно, мол, несмотря на отказ от российских клиентов "Мотор Сич" процветает и даже увеличивает доход: в 2014-м предприятие получило нераспределенной прибыли на 18% больше, чем в 2013-м. Правда, если считать в гривнах и забыть о



том, что предприятие почти полностью ориентировано на экспорт. В долларовом же эквиваленте нераспределенная прибыль, наоборот, сократилась с 1 миллиарда до 660 миллионов.

На эту "мелочь" тогда, конечно, не обратили внимания, а потому победоносное развитие предприятия, якобы отказавшегося от сотрудничества с Россией, продолжилось и в 2015 году. Тогда нераспределенная прибыль вновь "выросла", причем сразу на 30%, но в долларовом эквиваленте составила уже 530 миллионов.

2016 год был закончен чуть лучше - с увеличением нераспределенной прибыли на 15%: ввиду того что украинская валюта просела за год менее чем на 10%, появился и рост в долларовом эквиваленте - до 580 миллионов.

Темпы снижения валютного дохода в период 2013-2016 годов примерно соответствуют заявлению почетного президента и главного собственника "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева. По его словам, за 2014-2016 годы физические объемы поставок в Россию упали примерно вдвое. Поэтому вполне логично, что компания пытается избавиться от всех социальных и непроизводственных затрат.

К примеру, в 2016 году предприятие отказалось от финансирования футбольного клуба высшей лиги "Металлург". Кроме того, были уволены более 1000 человек из числа сотрудников. Всего с начала войны на предприятии сократили около 3 тысяч из 26 тысяч рабочих мест.

Показательным итогом стало то, что "Мотор Сич" в этот период окончательно исчезает из мирового рейтинга ТОП-100 компаний - производителей вооружений SIPRI.

Впрочем, что характерно, несмотря на громкий указ Порошенко о прекращении поставок продукции двойного назначения в Россию, такие поставки никто, конечно же, не прекратил. Сам Богуслаев подчеркивал, что 90% поставок в РФ никак не связаны с оборонной промышленностью, и всеми силами пытался сохранить экспорт предприятия.

При этом, если верить заявлениям представителей российской стороны, указ Порошенко стал сигналом к тому, что украинское предприятие в принципе не должно больше участвовать в производстве военных вертолетов и самолетов РФ. Вот что заявил в марте 2017 глава корпорации "Ростех" Сергей Чемезов:

"Для нужд Минобороны мы все закрываем сами: новый двигатель ВК-2500 производится серийно на заводе "Климов" в Санкт-Петербурге. Что касается вертолетов гражданского назначения и тех, что идут на экспорт, мы пока покупаем их на Украине, но постепенно будем наращивать производство".

Однако даже сохранение поставок для гражданских вертолетов, как видно, не спасает предприятие, тем более что в 2015 году их производство сократилось и в самой России, а в 2016-м удалось лишь сохранить уровень предыдущего года.

Три года спустя после начала конфликта можно констатировать, что громкие обещания завоевать мировые рынки и обойтись без российских заказов оказались пустым сотрясением воздуха. Правда,



принадлежали эти обещания отнюдь не специалистам предприятия, понимающим реальное положение дел. Подобные прожекты выдвигал не кто иной, как сам Олег Ляшко и его коллеги по парламенту.

Теперь наступает момент, когда даже самым отчаянным политическим демагогам становится очевидно, что будущего у украинского авиастроения без кооперации с российскими предприятиями просто не существует. Причем, подталкивая своими действиями российскую программу импортозамещения, украинские политики роют яму собственному машиностроению и другим технологичным отраслям.

Впрочем, вряд ли "внезапные" откровения Ляшко приведут к каким-либо реальным изменениям политики в отношении украинского машиностроения, стоящего на пути евроинтеграции.

[\(Взгляд\)](#)

Госдепартамент США одобрил продажу вертолетов Bell 429 Словакии

Агентство по вопросам Оборонного сотрудничества и безопасности (DSCA) сообщило, что Государственный Департамент США разрешил продажу Словакии 9 вертолетов Bell 429. Их стоимость вместе с оборудованием оценивается в 150 миллионов долларов США.

Правительство Словацкой республики получит воздушные суда с соответствующими модификациями, охватывающими, в том числе, установку оптоэлектрической системы Wescam MX-10, а также коммуникационного и навигационного оборудования. Американский поставщик также обеспечит оснащение для наземного обслуживания, запасные части, документацию, обучение и логистическую поддержку.

Bell 429 позволит увеличить внешнюю и внутреннюю безопасность Словакии и всего региона. Местная полиция уже эксплуатирует 2 вертолета этого типа. Первый из них был поставлен в сентябре 2015 года.

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

В «Вертолетах России» рассказали о выполнении контракта на Ка-52 для Египта

Стартовый экспортный контракт на поставку ударных вертолетов Ка-52 будет выполняться в течении трех лет, первые машины будут переданы заказчику в конце лета 2017 года. Об этом, как передает «Интерфакс», заявил глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

По его словам, первая партия машин по этому контракту уже собрана и сейчас проходит испытания.

Контракт не только на поставку техники, но и на обучение специалистов инозаказчика. У нас все идет по графику. Первая группа иностранных специалистов уже проходит теоретическое обучение в Подмоскowie, на базе КБ Камова, 31 мая они вылетают в Арсенев. Со 2 июня начинается обучение здесь, первый полет, практическое занятие — 10 июня», — пояснил Богинский.

В январе 2017 года сообщалось, что к испытательным полетам приступил первый вертолет Ка-52, построенный по экспортному контракту.



О первом контракте на экспортную поставку вертолетов Ка-52 впервые сообщалось осенью 2015 года, хотя сведения о запущенном исполнении этого соглашения обнаруживаются уже в отчетах компаний-комплектаторов за 2014 год. Стартовым заказчиком техники выступил Египет. По сведениям, опубликованным в декабре 2015 года в корпоративном журнале холдинга «Вертолеты России», объем партии составляет 46 машин.

Ранее Ассоциация Вертолетной Индустрии сообщала, что производитель вертолетов типа Ка-52, ААК "Прогресс", провела модернизацию оборудования, а палубная версия вертолета - Ка-52К - успешно прошла испытания в морских условиях.

[Lenta.Ru](http://lenta.ru)

Решение о покупке Египтом Ка-52К для "Мистралей" примут в мае 2017 года

Решение о приобретении Египтом российских корабельных вертолетов Ка-52К для вертолетоносцев типа "Мистраль" должно быть принято в мае 2017 года. Об этом сообщил журналистам гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.



"Конкурсная процедура находится на завершающей стадии. Я думаю, что в течение мая мы узнаем результат данного тендера. Мы, конечно, понимаем, что наша техника по летно-техническим характеристикам лучше, чем техника конкурентов", - сказал Богинский, отвечая на соответствующий вопрос.

Он добавил, что при положительном результате тендера, в котором участвует российская сторона с корабельными вертолетами Ка-52К, в конце мая 2017 года специалисты "Рособоронэкспорта" приступят к ценовым переговорам с Египтом.

Ка-52К является продолжением продуктовой линейки "морских" вертолетов, принятых на вооружение ВМФ России. В эту линейку входят вертолеты Ка-25, Ка-27, Ка-29, Ка-31. Ка-52К предназначен для патрулирования, огневой поддержки войск десанта при высадке на берег, решения задач противодесантной обороны на переднем крае и тактической глубине.

От базовой модели Ка-52К отличается наличием укороченного складного крыла, которое было доработано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей, что позволяет ему компактно располагаться в трюме корабля. Уменьшенные габариты Ка-52 корабельного базирования позволяют увеличить количество размещаемых на корабле вертолетов. Бронированная кабина экипажа и катапультная система позволяют летчикам безопасно покинуть машину. Кроме того, на Ка-52 корабельного базирования предусмотрено спасательное устройство для помощи людям, которые терпят бедствие в море.

[\(ТАСС\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

«Ростех» рассчитывает увеличить долю на мировом рынке авиастроения

Стратегия развития авиационных холдингов госкорпорации «Ростех» предусматривает высокие темпы роста выручки и увеличение доли продукции на мировом рынке, сообщил индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации «Ростех», экс-министр обороны РФ Анатолий Сердюков.

«Перед авиационным кластером корпорации стоят очень амбициозные цели, как финансовые, так и нефинансовые. Среднегодовой темп роста выручки кластера к 2025 году должен составить более 13% в рублях, при этом мы должны нарастить свое присутствие на мировом рынке вертолетостроения с 11% до 15%, а на мировом рынке самолетостроения с 2,2% до 4,3%», - сказал Сердюков в интервью, опубликованном в годовом отчете госкорпорации.

При этом, по словам Сердюкова, нельзя забывать «о выполнении поставленной президентом задачи по диверсификации продукции».

Консолидированная выручка авиационного кластера в 2016 году составила 534,7 млрд рублей, консолидированная выручка – 30,9 млрд рублей.

В состав авиационного кластера входят холдинги «Вертолеты России», «Технодинамика», Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ).

[\(Рамблер Новости\)](#)

Юрий Шмотин, АО «ОДК»: Развитие корпорации невозможно без инноваций

Генеральный конструктор АО «ОДК» о том, каковы приоритеты инновационного развития корпорации и насколько взаимодействие с институтами развития вписывается в стратегию ОДК.



Ранее мы уже говорили о том, что президиум Совета при президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России одобрил дорожную карту Национальной технологической инициативы по направлению «Передовые производственные технологии», или «ТехНет» (см. ТЕХНЕТ: В «дорожной карте» предусмотрено создание «Фабрик будущего» на базе НПО «Сатурн»). Согласно принятому плану НПО «Сатурн» станет производственным полигоном - прообразом «Умной фабрики».

О том, насколько взаимодействие с институтами развития вписывается в стратегию Объединенной двигателестроительной корпорации (далее - "ОДК") и каковы приоритеты инновационного развития корпорации, рассказывает заместитель генерального директора - генеральный конструктор АО «ОДК» Юрий Шмотин.

- Под инновационным развитием в рамках интегрированных структур мы понимаем развитие в области технической политики, кадровой политики, бюджетирования, закупок инновационной продукции, взаимодействия с государственными структурами. Все эти составляющие связаны между



собой, их невозможно рассматривать отдельно, - говорит Юрий Шмотин. - Поэтому, отвечая в ОДК за реализацию технической политики с точки зрения развития продуктового ряда, конструкции, интеграции, централизации управления конструкторскими подразделениями, видения будущего, отмечу, что создание инновационного продукта, который является основой получения прибыли в корпорации, невозможно без других, указанных выше составляющих.

Инновационная деятельность подразумевает тесное взаимодействие с институтами развития – Агентством стратегических инициатив, Российской венчурной компанией, Фондом перспективных исследований, Инновационным центром «Сколково», а также высшими учебными заведениями и отраслевой наукой. Это серьезный блок, по которому Объединенная двигателестроительная корпорация организывает работу и поддерживает работу, которая ведется на предприятии.

В частности, НПО «Сатурн» является одним из лидеров «Национальной технологической инициативы», ее направления «Технет» - «Передовые производственные технологии».

Технет отвечает на современные вызовы в области проектирования и производства. Это полностью цифровая фабрика, умное производство.

Это использование аддитивных технологий — один из ярких примеров того, как новые разработки и оборудование могут существенно улучшать традиционное производство. К 2025-2030 годам многие компании ставят перед собой задачу изготавливать аддитивным методом до 30 процентов компонентов от массы двигателя. Безусловно, метод производства определяет качество изделия, которое мы производим или будем производить. При традиционных способах изготовления потери сырья могут составлять до 80-85 %. Тогда как коэффициент использования материала в аддитивных технологиях составляет 0,98 и выше. Безусловно, эта технология на порядок более экономная, перспективная, фактически не требует технологической подготовки производства и наличия обслуживающего персонала. Корпорации, которые сегодня не примут решения развиваться в данном направлении, действительно отстанут, не будут конкурентоспособными в ближайшем будущем.

К новым материалам, без которых невозможно создание конкурентоспособных изделий, конечно, относятся композиционные материалы – направление, которое НПО «Сатурн» и другие наши предприятия эффективно развивают согласно стратегии развития Объединенной двигателестроительной корпорации.

Хотел бы подчеркнуть, что взаимодействие с институтами развития учтено в стратегии развития ОДК, утверждено в установленном порядке, далее нужно максимально быстро двигаться вперед. В этом плане я поддерживаю инициативу НПО «Сатурн», инициативу своих коллег, которые идут с опережением относительно процессов, которые должны быть реализованы в корпорации. В 2017 году в корпорации будет инициирован проект взаимодействия с институтами развития, отраслевой наукой, высшими учебными заведениями. В середине текущего года мы выйдем с ключевым проектом ОДК по этому направлению. При этом корпорация имеет возможность опираться на задел, созданный на «Сатурне», в том числе в рамках направления Национальной технологической инициативы.



Далее, в информационном потоке «Фабрик будущего», цифровых/умных/виртуальных производств, «Технетов», «Аэронетов» и прочих новых терминов, важно объяснить самим себе, что же мы будем делать. Как я для себя понимаю, мы будем делать корпорацию, которая опирается на опыт лидирующих предприятий в области использования информационных технологий. Информационные технологии в проектировании – это численные методы, расчетные системы; цифровые технологии в производстве – современные станки с высокой степенью автоматизации и роботизации трудоемких производственных процессов, аддитивные технологии. Речь идет о цифровизации всего жизненного цикла изделий, поэтому важно не забывать про блок испытаний. Невозможно рассматривать «Фабрику будущего» и без цифровой поддержки изделия в эксплуатации. Мы видим по двигателю SaM146, зарубежным гражданским двигателям, насколько важна информация, которая снимается в процессе эксплуатации, по ней анализируется выработка ресурса, прогнозируются возможные проблемы и т.д.

Отмечу, что стратегия Объединенной двигателестроительной корпорации состоит не только в стопроцентном выполнении государственного оборонного заказа, но и в серьезном увеличении доли гражданской продукции в сегменте продаж корпорации. Рынок гражданской продукции сложен, он характеризуется высоким уровнем конкуренции. На таком рынке традиционными технологиями, традиционными подходами нельзя добиться лидерства. Поэтому проекты, которые определены в Национальной технологической инициативе, дадут возможность быть конкурентоспособным и выйти на рынок гражданской продукции.

[\(Управление производством\)](#)

Совет директоров ОАК утвердил сына вице-премьера Рогозина гендиректором "Ил"

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) утвердил вице-президента компании по транспортной авиации Алексея Рогозина, 33-летнего сына вице-премьера Дмитрия Рогозина, гендиректором ОАО «Ил». Об этом сообщается в отчете о решениях совета директоров ОАК, опубликованном в разделе раскрытия корпоративной информации.

«Согласиться с досрочным прекращением полномочий генерального директора ОАО "Ил" Вельможкина Сергея Владимировича и назначением генеральным директором ОАО "Ил" Рогозина Алексея Дмитриевича», — говорится в документе.

Алексей Рогозин был назначен на должность вице-президента ОАК по транспортной авиации в марте. В его обязанности входило формирование транспортного дивизиона корпорации. В ОАК господин Рогозин перешел из департамента имущественных отношений Минобороны, в котором он начал работать в апреле 2016 года.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Малую авиацию отправляют в аут

Проведение в июне футбольного турнира "Кубок конфедераций-2017" может серьезно ограничить полеты малой коммерческой гражданской авиации и препятствовать проведению вертолетных работ. Как выяснил "Ъ", во время первенства вокруг городов-участников планируется ввести зону



ограничения полетов радиусом 110 км. Участники отрасли уже оценили ущерб в 2 млрд руб. и всерьез говорят о срыве поисково-спасательных работ. Чиновники в ответ лишь указывают, что меры повысят общий уровень безопасности полетов.

Межрегиональная Общественная организация пилотов и владельцев воздушных судов ("АОПА-Россия") направила письма премьеру Дмитрию Медведеву и помощнику президента Игорю Левитину, попросив приостановить согласование и подписание приказа об изменении запретных зон и зон ограничения полетов во время проведения Кубка конфедераций FIFA-2017. Ограничения вводятся на полеты малой коммерческой гражданской авиации, авиации общего назначения и связанную с ними предпринимательскую деятельность.

Глава организации Владимир Тюрин пишет, что вокруг Москвы планируется ввести зону ограничения полетов радиусом 110 км с 1 июня по 4 июля 2017 года. Аналогичные зоны предполагается установить вокруг Петербурга, Казани и Сочи. Но, по мнению господина Тюрина, такие меры "избыточны, нецелесообразны и бессмысленны", поскольку их введение "нанесет удар по молодой растущей отрасли экономики --авиации общего назначения". Как пояснил он "Ъ", во время проведения универсиады в Казани любой полет авиации общего назначения требовал подачи заявки до 15:00. Если будет введена такая же система, то выполнять оперативно поисково-спасательные работы не получится, подчеркнул господин Тюрин. При этом зарубежная практика проведения крупных спортивных мероприятий, например Олимпиады в Лондоне в 2012 году, показывает, что строгие запреты на полеты могут не вводиться, отметил господин Тюрин.

Кубок конфедераций проводится за год до чемпионата мира по футболу в стране, организующей мировое первенство. В предстоящем Кубке конфедераций будет сыграно 16 матчей и выступят сборные России, Германии, Португалии, Чили, Мексики, Австралии, Камеруна и Новой Зеландии. Турнир пройдет с 17 июня по 2 июля в Москве, Петербурге, Казани и Сочи.

По данным "Ъ", инициаторами запрета выступили ФСО и ФСБ. По подсчетам организации, ограничения заморозят работу 156 вертодромов и 42 аэродромов, остановят 25 тыс. вылетов (включая учебно-тренировочные), в том числе осложнят мониторинг пожаров, не позволят выполнять три-пять вылетов в сутки в рамках поисковых работ пропавших в Московской области. Некоммерческий вертолетный поисково-спасательный отряд "Ангел" (взаимодействует со всеми спасательными службами РФ) за четыре года работы нашел живыми 311 человек, а общий налет составил 2785 часов. Общий ущерб от запрета в "АОПА-России" оценивают в 2 млрд руб.

Ограничения также затронут авиационные учебные центры, авиационные технические центры, структуры, охраняющие леса, клубы парашютистов, топливные компании и частных корпоративных перевозчиков. Процедура по оценке регулирующего воздействия запрета при этом не проводилась.

Владимир Тюрин предлагает отказаться от тотального запрета и "обойтись цивилизованными мерами повышенного контроля за полетами и обеспечения безопасности". Чтобы выработать "единый подход к проблеме", по его мнению, можно провести согласительное совещание комиссии при президенте по вопросам развития авиации общего назначения.



В пресс-службе Минтранса "Ъ" уточнили, что планируемые ограничения, связанные с установлением запретных зон и зон ограничения полетов в период Кубка конфедераций 2017 года, не затронут международные и внутренние полеты из основных аэропортов городов проведения. Но остальная деятельность гражданской авиации по использованию воздушного пространства будет осуществляться только с разрешения регионального межведомственного оперативного штаба (МОШ), который обеспечивает безопасность в период чемпионата мира по футболу-2018 и Кубка конфедераций-2017. Порядок работ определит этот штаб, Минтранс им не располагает. В штабе получить оперативный комментарий не удалось. В пресс-службе ФГУП Госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД) "Ъ" лишь заверили, что "введение этих мер повысит общий уровень безопасности полетов".

Исполнительный директор "Авиапорта" Олег Пантелеев считает, что "возможности для достижения компромисса в этой ситуации не просматриваются". Решение о закрытии воздушного пространства принимают силовые структуры, руководствующиеся собственными соображениями, а не интересами авиации общего назначения, поясняет эксперт, так что "этот период придется пережить, исполняя предписания".

[\(Коммерсантъ\)](#)

Авиационно-сервисный центр "Авиационное оборудование" прошел сертификацию EASA

Авиационно-сервисный центр "Авиационное оборудование", входящий в холдинг "Технодинамика", прошел сертификацию Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA). Полученное одобрение Part 145 позволяет приступить к техобслуживанию компонентов самолетов, имеющих европейскую регистрацию. Также специалисты предприятия могут работать с воздушными судами, зарегистрированными в тех странах за пределами Европы, которые признают требования EASA в отношении поддержания летной годности, рассказали в "Технодинамике".

Европейские авиаавласти провели аудит "Авиационного оборудования" в январе 2017 г. В соответствии с приложением к полученному сертификату предприятие приступит к обслуживанию компонентов коммуникации и навигации, электрической системы и освещения, интерьера, аварийно-спасательного оборудования, кислородного и противопожарного оборудования. Работы будут осуществляться на базе предприятия близ аэропорта Внуково (Москва). Кроме того, компания планирует получить новые рейтинги, позволяющие обслуживать системы кондиционирования и управления полетом.

Как сообщалось ранее, изначально авиационно-сервисный центр планировал получить сертификат EASA Part 145 в начале прошлого года. В перспективе не исключалась возможность сертификации по Part 21 для работы с авиационными интерьерами.

Помимо нового допуска от EASA предприятие имеет одобрения российских авиавластей ФАП-285 (получено в марте 2016 г.) и Военного регистра РФ. В декабре 2016 г. "Авиационное оборудование" получило еще один сертификат, подтверждающий соответствие требованиям Министерства транспорта США. Он позволяет выполнять ТОиР всех сосудов, работающих под высоким давлением.



Согласно планам "Технодинамики" к концу 2020 г. на ее базе будет построена комплексная система обслуживания для ВС иностранного и отечественного производства нового поколения. Ранее сообщалось, что к 2019 г. холдинг намерен увеличить долю на российском рынке ТОиР компонентов самолетов с 5 до как минимум 10%. В 2018 г. планируется открыть представительство АСЦ в Африке (сейчас офис компании есть также в Индии). Центр обеспечит местных эксплуатантов компонентами российской и советской авиатехники.

[\(АТО.Ru\)](#)

Разработчики рассказали о создании двигателя для нового истребителя Т-50

Штатный двигатель для российского истребителя пятого поколения Т-50 уже «практически создан», в ближайшее время начнутся его испытания. Об этом генеральный конструктор Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Сергей Коротков сообщил журналистам, передает ТАСС.

По его словам, испытания Т-50 с двигателем «следующего поколения» начнутся уже «в ближайшее время». Работы над доработкой двигателя сейчас ведутся в конструкторском бюро. «Мы непосредственно вместе с ними над этими проектами работаем», — заявил он.

Ранее, 11 апреля, Юрий Слюсарь сообщил, что испытания истребителя идут по плану. По его словам, ОАК планирует завершить лётные испытания опытных образцов с новым двигателем в 2018 году. Также он рассказал, что российский истребитель будет дешевле многоцелевого F-22, стоящего на вооружении ВВС США. При этом точную цену новейшего российского истребителя президент ОАК не назвал.

Информация о сроках ввода в строй истребителя Т-50 уже несколько раз менялась. Так, в январе 2015 года главнокомандующий ВКС России генерал-полковник Виктор Бондарев заявил, что по плану Т-50 поступит на вооружение российской авиации в 2016 году.

Позднее, в сентябре того же года, он сообщил, что в 2016 году закончатся лётные испытания истребителя, а на вооружение он поступит в 2017 году. В феврале 2017 года в пресс-службе ОАК сообщили, что первый полет Т-50 с новым двигателем запланирован на октябрь-декабрь 2017 года.

В настоящее время образцы истребителя оснащены двигателем 117С первого этапа. ОАК планирует оснастить его штатным двигателем второго этапа, с которым он и поступит на вооружение авиации. Двигатель второго этапа будет более топливоэффективным, а по уровню параметров будет соответствовать мировому уровню пятого поколения, заявлял ранее представитель ОАК.

В частности, двигатель можно будет запускать без кислорода, рассказывал в 2015 году гендиректор холдинга «Авиационное оборудование» Максим Кузюк. «Плазменная система розжига установлена в основной камере сгорания и в форсажной. Новшество заложено в самой форсунке с плазменной системой: в ней одновременно с подачей керосина организуется дуга плазмы», — рассказывал он «РИА Новости».

[\(РБК\)](#)



Первый летный экземпляр МС-21 покинул сборочный цех

Первый летный экземпляр новейшего российского узкофюзеляжного самолета МС-21 покинул цех окончательной сборки на иркутском авиационном заводе. Начался финальный этап подготовки к первому испытательному полету. В конце 2018 года или начале 2019-го первые летные экземпляры МС-21 должны быть поставлены «Аэрофлоту».

Как сообщил «Известиям» источник в авиационной отрасли, самолет МС-21, который позиционируется как будущий отечественный конкурент самым популярным в мире Airbus A320 и Boeing 737, завершил очередной этап тестовых испытаний и 28 апреля покинул цех окончательной сборки для подготовки к первому полету.

В корпорации «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) отказались от официальных комментариев. Точная дата первого полета также не называется. Ранее вице-премьер Дмитрий Рогозин заявлял, что первый испытательный полет запланирован до конца весны этого года.

По словам главного редактора «Авиатранспортного обозрения» Алексея Синицкого, то, что самолет покинул сборочный цех, говорит о том, что его подготовка к первому полету вышла на заключительный этап.

[\(Известия\)](#)

Первый вылет: испытания МС-21 могут пройти через несколько недель

Летные испытания "Магистрального самолета XXI века" (МС-21) начнутся через несколько недель, сообщил журналистам глава Минпромторга России Денис Мантуров.

"Скоро, в этом году, вот-вот. Это вопрос недель", - сказал он.

Мантуров отметил, что через несколько недель состоится первый вылет самолета МС-21. По словам министра, "первый вылет - это тоже летные испытания, поэтому первый вылет - это и есть начало испытаний".

Как ранее сообщили ТАСС в корпорации "Иркут" (разрабатывает и производит самолет МС-21), первый экземпляр самолета покинул цех окончательной сборки в конце апреля. На данный момент самолет проходит подготовку к первому тестовому полету.

"Магистральный самолет XXI века"

Экстерьер самолета был публично показан в июне прошлого года. МС-21 - первый ближне-среднемагистральный самолет, который будет производиться в России. В новой истории России с нуля произвели пока только один гражданский самолет - региональный Sukhoi SuperJet-100 (SSJ-100, первый полет осуществлен в 2008 году, эксплуатируется с 2011-го). МС-21 от него отличается увеличенной дальностью полета (максимально 4578 км против 6400 км) и большим количеством посадочных мест (в SSJ-100 максимально может поместиться 108 пассажирских кресел, в МС-21 - до 211 кресел).



Первый полет самолета намечался на декабрь 2016 года (начало серийной сборки - в 2017 году), позже дату перенесли на апрель, сейчас полет ожидается в конце мая. До первого публичного полета, самолет должен пройти летные испытания, дату их начала в "Иркуте" пока не называют.

На данный момент портфель заказов на МС-21 составляет 285 самолетов. Из них на 175 машин заключены твердые (проавансированные) контракты, еще по 110 самолетам достигнуты предварительные договоренности и подписаны рамочные соглашения.

Первым заказчиком самолета стал "Аэрофлот". Планируется, что в парке авиакомпании будет эксплуатироваться 50 МС-21. Профинансирует поставку лизинговая компания "Авиакапитал-сервис". Твердый контракт на поставки был заключен в 2011 году. В апреле гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев заявлял, что поставки первых трех самолетов ожидаются в 2019 году.

[\(ТАСС\)](#)

В Росавиации объяснили аннулирование сотен свидетельств пилотов

Советник руководителя Росавиации Сергей Извольский объяснил причины аннулирования более 400 свидетельств пилотов, сообщает ТАСС. По его словам, лицензии были отозваны только у тех, кто при получении свидетельств предоставил ложные данные.

При этом он отметил, что «вопросы профессиональной подготовки пилотов находятся вне компетенции Международной организации гражданской авиации (ИКАО)». В свою очередь действия Росавиации по отзыву лицензий пилотов Извольский считает законными и правомерными, так как лицензии отзываются только у тех пилотов, которые предоставляли фальшивые документы, например медсправки, а также завышали время налета, фактически налетав меньше, чем указано в документах.

«Такие пилоты не должны управлять транспортным средством, на борту которого находятся сотни человек. На данный момент отозвано более 400 свидетельств пилотов», — подчеркнул Извольский.

Ранее 4 мая сообщалось, что работники отрасли обратились с жалобой в ИКАО, потребовав «прекратить произвол со стороны Росавиации в отношении авиационных специалистов и учебных центров». Как писал «Коммерсантъ», ведомство аннулировало свидетельства сотен авиационных специалистов, полученные в соответствии с законодательством, еще тысяча удостоверений пилотов может быть аннулирована в скором времени. По утверждению авторов петиции, Росавиация «действует, не объясняя причин или по-разному трактуя законы».

Речь идет о лицензиях, выданных негосударственными авиационными учебными центрами. В свою очередь, работники, подавшие жалобы, отмечают, что ведомство само разрешило создавать учебные центры, а полученные в них летные свидетельства соответствовали положениям ИКАО. Они просят привлечь для разбирательства международных специалистов, а также вернуть отозванные летные удостоверения. В противном случае, утверждают они, рынок рискует лишиться четверти пилотов.

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

Китайский конкурент российского самолета МС-21 впервые поднялся в воздух

Первый китайский магистральный авиалайнер С919 начал первый тестовый полет, сообщает Центральное телевидение Китая (ССТV), которое ведет прямую трансляцию.



С919 поднялся в небо в 14.00 по местному времени (9.00 мск) из аэропорта Пудун в Шанхае. Возле взлетно-посадочной полосы были установлены места для приглашенных гостей и представителей СМИ.

Изначально испытания были намечены на 10:00 по местному времени, однако их перенесли на вторую половину дня из-за облачности.

Лайнер пробудет в воздухе более часа, самолет должен подняться на высоту в три тысячи метров. Экипаж воздушного судна состоит из пяти человек: командира, его помощника, эксперта-наблюдателя и двух инженеров.

[\(РИА Новости\)](#)

Без летчиков не останемся

На авиафорумах в Интернете активно обсуждали петицию пилотов гражданской авиации в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО). По их данным, четверть пилотов в этом году может лишиться летного удостоверения. В Росавиации не смогли подтвердить такой прогноз.

В России почти 20 тысяч пилотов, и тысяча не может составлять четверть от этого числа, добавили в агентстве. Эксперты также сомневаются, что в этом году агентство начнет массово лишать пилотов их летных свидетельств, как прогнозируют авторы петиции. ИКАО недавно проверяла Россию на



соответствие международным требованиям авиабезопасности и не нашла особых нарушений, напомнил в беседе с "РГ" глава интернет-портала AVIA.RU Роман Гусаров.

Агентство уже несколько лет проводит аудит деятельности авиационных учебных центров (АУЦ), отметили "РГ" в агентстве. Несколько лет назад вскрылось, что ряд негосударственных АУЦ просто подтасовывали статистику налета часов, данные по медицинскому состоянию тех, кто проходил обучение. Это сказывалось на качестве подготовки авиаперсонала и увеличении рисков, безопасности полетов.

И в 2016 году было изъято или аннулировано 13 сертификатов у авиационных учебных центров, отмечают в Росавиации. В ближайшее время состоится проверка 35 центров. Возможно, там тоже найдут нарушения, и к этому готовятся заранее, распуская слухи, отмечают эксперты.

Но закрытие АУЦ не приведет к дефициту числа центров по подготовке пилотов. Сейчас в России 23 государственных авиационных учебных центра, еще семь в составе авиапредприятий и как раз еще 35 частных. В 17 идет подготовка пилотов авиации общего назначения. Там учатся 2,5 года. Была еще одна лазейка для тех, кто без должной подготовки рвется в небо. А именно наличие иностранного свидетельства пилота. Схема выглядела довольно просто: обладатели такого свидетельства пытаются заочно окончить наши летные училища. Но заочное обучение предполагает только теоретическую подготовку, а налета часов здесь нет. А без практики полетов получить свидетельство пилота невозможно, отметили в Росавиации. И в таком случае те, кто рвется в небо, приносят липовые справки о полетах. Но был полет или нет, проверить просто. Надо обратиться с запросом в аэропорт или к диспетчерам. Там есть вся информация о вылетах.

[\(Российская газета\)](#)

ОНПП «Технология» впервые примет участие в 50-й Международной промышленной Алжирской ярмарке «FIA-2017»

ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина примет участие в 50-й Международной промышленной Алжирской ярмарке «FIA-2017», которая пройдет с 8 по 13 мая в Алжире. Предприятие, в составе выставочной экспозиции Холдинга «РТ-Химкомпозит» (входит в Госкорпорацию «Ростех»), представит продукцию для гражданского сектора экономики - различные конструкционные материалы, в том числе, высокотехнологичные изделия из полимерных, керамических и стеклообразных материалов.

«Расширение номенклатуры изделий для гражданского сектора экономики является стратегическим направлением развития холдинга «РТ-Химкомпозит», подразумевающим не только освоение выпуска новой продукции, но и также поиск потенциальных партнеров. «FIA-2017» - является уникальной площадкой для расширения делового сотрудничества», - отметил генеральный директор холдинга «РТ-Химкомпозит» Кирилл Шубский.

ОНПП «Технология» на выставке презентует проект создания сельскохозяйственного авиационного комплекса, который реализуется при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Госкорпорации «Ростех». Проект включает в себя заправочную станцию и



самолёт с цельнокомпозитным планером, способный обработать более 100 га сельхозугодий за один час.

«Это наш дебют на африканском континенте. «Технологии» есть что предложить потенциальным покупателям. Начиная от аэродромных навигационных огней, остекления на основе оптического поликарбоната или сотового заполнителя с любыми свойствами, до готового сельскохозяйственного авиационного комплекса, способного спасти поля от опустошительных набегов саранчи, только в прошлом году уничтоживших в Алжире более 2,5 млн гектаров сельхозугодий», - подчеркнул заместитель генерального директора холдинга «РТ-Химкомпозит», генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

Кроме того, Холдинг «м» представит гостям выставки и другие перспективные проекты. К их числу относится установка по очистке и обеззараживанию питьевой, оборотных и сточных вод. Уникальность данной установки заключается в том, что технология обеззараживания полностью исключает необходимость использования жидкого хлора на объектах водоподготовки. Тем самым, снижается опасность возникновения чрезвычайных ситуаций, и сокращаются расходы на обеззараживание в 1,5 - 3 раза.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Новости беспилотной авиации

ОАК опробовала альтернативные источники энергии на беспилотниках

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) опробовала альтернативные источники энергии на беспилотниках. Об этом сообщил на пресс-конференции в ТАСС генеральный конструктор ОАК Сергей Коротков.

"Мы рассматриваем и другие источники энергии, которые позволяют вращать те или иные механизмы. Такие источники энергии сегодня опробованы на беспилотных летательных аппаратах, которые на юге работают довольно-таки успешно. Это говорит о том, что если буквально вчера мы не могли это делать, то сегодня это реальность", - сказал Коротков, не уточнив, о каких источниках идет речь.

Говоря об электрическом самолете, он отметил, что любой двигатель выделяет большое количество примесей в воздух. Потому, чтобы уменьшить это воздействие на окружающую среду, человечество уже много лет думает об электричестве, которое способно двигать механизмы. "Сегодня мы видим, что в этом направлении большая работа уже проведена", - сказал Коротков.

"Они (энергетические установки - прим. ТАСС) есть, они находятся либо в лаборатории, либо на полигонах. Сегодня мы подошли к моменту, что можем использовать такие энергетические установки на пассажирских самолетах. Мы видим, что самолет стал энергонасыщенным. У каждого есть телевизор, мы пользуемся интернетом, а это потребление, а энергию откуда-то надо брать", - рассказал Коротков, отметив, что ОАК уже работает над этим.

[\(ТАСС\)](#)

Новый китайский ударный беспилотный экраноплан



В Китае общественности была представлена фотография нового беспилотного летательного аппарата, предположительно, ударного одноразового БЛА. Характерной особенностью нового БЛА является использование экранного эффекта для полета. Высота полета аппарата достигает 1-6 метров, взлетный вес достигает 3000 кг, полезная нагрузка- 1000 кг. Продолжительность полета достигает 1,5 часов. Судя по окраске, БЛА может принадлежать ВМС НОАК и в качестве основной задачи должен поражать морские цели.

[\(Блог Центра анализа стратегий и технологий\)](#)

Новости из иноязычных источников

Yoshine Helicopter представила гибридный соосный вертолет

Компания Yoshine Helicopter Company представила рынку новый пятиместный вертолет COAX-500 с соосной схемой несущих винтов, оснащенный дизельно-электрическим двигателем.



SOAX-500 имеет шесть лопастей (по 3 на каждом винте), что позволяет получать максимальную отдачу от гибридной силовой установки мощностью 330 л.с. Аппарат отличается высокой экономичностью и имеет дистанцию полета до 2 км.

Поставки должны начаться в 2018 году.

[\(Vertical\)](#)