



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Вертолет R66 получил литий-ионный аккумулятор
- Kamov Aerosystems впервые за 14 лет поставила вертолет K-Max
- Улан-Удэнский авиационный завод передаст эксплуатанту первую партию серийных Ми-171А2 до конца года

Новости вертолетной индустрии в России

- Машина-убийца: Россия делает рывок в разработке конветопланов
- Новый санитарный вертолет поступит в центр медицины катастроф Забайкалья
- В Коми внедрят опыт передовых регионов для развития санитарной авиации
- AW189 поработает на Сахалине
- В пригороде Уфы летал вертолёт без документов
- В Красноярске на Николаевской сопке построят вертолетную площадку
- ПАО ААК "ПРОГРЕСС" повышает производительность бригадным методом
- Новый вертолет для санавиации поступит в авиапарк «Ангары»
- «Вертолеты России» передали Министерству обороны РФ партию вертолетов Ми-8МТВ-5-1
- Доказательство востребованности
- Репортаж с вертолёта. Как медики спасают жизни в воздухе?
- Ассоциация Вертолетной Индустрии поддерживает развитие санитарной авиации
- Перспективы развития санитарной авиации в России: взгляд специалистов
- СЭГЗ получил подтверждение объема заказов на 2018 год со стороны «Вертолетов России»
- Путин поручил кабмину проработать вопрос господдержки покупки вертолетов для регионов
- «ЮТэйр» предоставит услуги авиамедицины в Республике Хакасия
- Сергей Меняйло: Перспектива Улан-Удэнского авиазавода - выпуск гражданской техники

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» сертифицировали белорусский авиаремонтный завод
- В ЦАМТО объяснили отсутствие "Вертолетов России" в рейтинге Defense News
- Норвежская полиция выбрала AW169

Новости аэрокосмической промышленности

- МАКС-2017 подводит итоги работы
- Эксперт об итогах МАКС-2017: вскоре мы получим много приятных новостей
- Т-500 сможет обеспечить до 70% всех авиахимработ в стране
- Контракты на 400 млрд руб.: чем запомнится МАКС-2017
- Самолет Т-500 совершил дебютный полет на МАКС-2017
- «Росагролизинг» окажет содействие в реализации самолетов Т-500 калужской сборки



- Алексей Рогозин вошел в правление ОАК
- Мотор Сич опровергает обвинения в финансовых махинациях
- Минтранс решил проверять пилотов на ВИЧ и наркотики
- Рособоронэкспорт провел первое заседание пресс-клуба
- Airbus сократил чистую прибыль во II квартале на 34%
- Путин дал ряд поручений по развитию авиасообщения на Дальнем Востоке
- UTair увеличила перевозку пассажиров на 15,9% в 1-ом полугодии 2017г.

Новости беспилотной авиации

- Европейцы испытали беспилотник с ромбовидным крылом

Новости вертолетных программ

Вертолет R66 получил литий-ионный аккумулятор

Легкий однодвигательный вертолет Robinson R66 в качестве опции будет поставляться с литий-ионным аккумулятором TB17. Установка этого типа батареи облегчит воздушное судно и улучшит производительность стартера, сообщает производитель.

Как рассказали в Robinson Helicopter, установка литий-ионной батареи сделает модель R66, которая является самой тяжелой в линейке вертолетов американского производителя, легче на 12 кг. Новый аккумулятор, разработанный американской компанией True Blue Power, весит 7 кг против 19 кг у стандартного свинцово-кислотного аккумулятора. Среди других преимуществ новой батареи то, что она имеет более высокое зарядное напряжение и обеспечивает более равномерную скорость разрядки, чем стандартный аккумулятор.

Кроме того, новый аккумулятор лучше работает при низких температурах. Его функциональность остается на должном уровне даже при -40°C . Срок службы батареи составляет восемь лет. Каждые два года требуется минимальное обслуживание, которое включает в себя визуальный осмотр и проверку мощности батареи.

Безопасность аккумулятора TB17 подтверждена испытаниями, проведенными производителем и авиавластями США. Специальный индикатор предупреждает пилота, если обнаружена неисправность батареи. Во время сбоя устройство автоматически отключается; перегрев и перегрузка аккумулятора исключены, утверждают в Robinson Helicopter.

Ранее авиавласти США одобрили установку литий-ионного аккумулятора на поршневого вертолет R44. Несмотря на множество положительных характеристик, отрасль относится с недоверием к этого типа аккумуляторам из-за инцидентов с их спонтанным возгоранием.

ATO.ru

Kaman Aerosystems впервые за 14 лет поставила вертолет К-Мах

Американская компания Kaman Aerosystems впервые за 14 лет поставила синхрокоптер (вертолет с перекрещивающимися несущими винтами) К-Мах. Производство этой экзотической машины было прекращено в 2003 г. и возобновлено в 2015 г. Первым получателем воздушного судна стала китайская компания Guangdong Juxiang General Aviation.



Всего компания из КНР заказала два борта. Они будут переданы через китайское предприятие Lectern Aviation, которое выступает агентом по продажам Kaman Aerosystems в КНР. Оба синхрокоптера в основном будут задействованы для пожаротушения. Перед вводом в эксплуатацию они должны получить одобрение китайских авиавластей. Ожидается, что это произойдет в ближайшее время.

Третье воздушное судно К-Мах поставят в следующем месяце швейцарской компании Rotex Helicopter — действующему оператору этого типа. Он будет эксплуатировать машины в Лихтенштейне.

На синхрокоптер получены заказы со всего мира, включая Китай, Европу и Северную Америку. По оценке Kaman Aerosystems, производство модели К-Мах продлят как минимум до 2019 г.

Одноместный двухвинтовой вертолет класса "летающий грузовик" может транспортировать грузы весом до 2722 кг на внешней подвеске. На момент прекращения производства в 2003 г. было собрано 38 машин. Вертолеты с перекрещивающейся схемой расположения винтов используются по всему миру, в частности, для пожаротушения и транспортировки древесины. Кроме того, два К-Мах в беспилотном варианте выполняют задачи для морской пехоты США. Также ведется разработка и тестирование беспилотных воздушных судов для пожаротушения и гуманитарных миссий.

ATO.ru



Улан-Удэнский авиационный завод передаст эксплуатанту первую партию серийных Ми-171А2 до конца года

Специалисты Улан-Удэнского авиационного завода (входит в холдинг "Вертолеты России") завершают сборку первых серийных многоцелевых вертолетов Ми-171А2, сообщает Сибирский окружной информационный центр.

"Планируется, что установочная партия из четырех машин будет передана эксплуатанту до конца 2017 года", - говорится в сообщении.

В пятницу завод посетил полпред президента РФ в СФО Сергей Меняйло, который отметил, что, помимо государственного оборотного заказа, экспорта военной техники за рубеж, необходимо также содействовать расширению производства на УУАЗ товаров двойного или гражданского назначения.

"В контексте стратегических государственных задач перспективными, по его мнению, являются такие направления, как вертолёты для работы в условиях Арктики, санитарная авиация, межрегиональные перевозки", - говорится в сообщении.

В рамках подготовки завода к серийному производству вертолета ведутся работы по реконструкции производственных площадей.

Ранее сообщалось, что холдинг "Вертолеты России" (входит в "Ростех") и авиакомпания "ЮТэйр" договорились о передаче двух вертолетов Ми-171А2 в опытную эксплуатацию авиакомпании, соответствующий документ был подписан в рамках авиасалона МАКС-2017. Целью соглашения является совместный вывод и продвижение вертолета на российский рынок.

Также со ссылкой на генерального директора авиакомпании "ЮТэйр" Андрея Мартиросова сообщалось, что начало эксплуатации вертолетов запланировано на ноябрь.

Ми-171А2 - представитель семейства вертолетов Ми-8/17. Воздушное судно оснащено интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 ("стеклянная кабина"), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера в составе экипажа, снизив тем самым его число до двух человек. Показатели крейсерской и максимальной скорости Ми-171А2 относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 возросли на 20%, увеличена дальность полета. Вертолет может эффективно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Машина-убийца: Россия делает рывок в разработке конвертопланов

На авиасалоне МАКС-2017, который проходит в подмосковном Жуковском, "Вертолеты России" представили опытный образец экспериментального беспилотного конвертоплана VRT30. Машина проходит летные испытания, второй этап которых начнется в конце 2017 года, а с конца 2018-го ее планируют отправить в серийное производство.



В настоящее время конвертопланы стоят на вооружении американских военных, которые используют различные вариации V-22 Osprey ("Оспри"). Конвертоплан - это схема летательного аппарата с поворотными двигателями, при которой во взлетно-посадочных режимах они работают как подъемные (как на вертолете), а при горизонтальном полете - как тянущие (по-самолетному).

Главнокомандующий Воздушно-космическими силами (ВКС) Виктор Бондарев сообщил о том, что в России в интересах военных создаются конвертопланы и тяжелые беспилотники. Создание такой сетцентрической системы, отметил главком, позволит значительно удешевить подготовку операторов летательных аппаратов. "Как бы там ни было, обучить летчика дороже, чем поставить на самолет хороший автопилот. Если уже сейчас оператор может управлять одним-двумя беспилотниками, то со временем, с развитием наземной составляющей он сможет управлять пятью, а то и десятью аппаратами", - пояснил он.



"Работы в России идут по всем направлениям - и малые, и средние, и большой беспилотник, и конвертопланы", - сказал Бондарев. Он добавил, что в будущем беспилотники смогут встраиваться в единую систему управления и работать "стаей".

Известно, что "Вертолеты России" добились значительных успехов в деле конструирования современного конвертоплана. Более того, уже собраны первые образцы и начался этап летных испытаний. Известно, что машина получит гибридную силовую установку, которая позволит обеспечить скорость в 500 км/ч.

По некоторым данным, конвертопланы планируется включать в состав сухопутных и военно-морских подразделений, где они будут более эффективны. Одновременно с этим будут созданы варианты машин для гражданских ведомств и служб, которые смогут использоваться для доставки грузов и осуществления мониторинга местности в труднодоступных районах нашей страны.

В настоящий момент лишь на вооружении американской армии находится конвертоплан. Речь о машине Bell V-22 Osprey, которая, однако, не отличается высокими характеристиками и надежностью. Так, за несколько лет эксплуатации было потеряно семь машин.

Нет никаких сомнений, что отечественная промышленность, имеющая большой опыт конструирования уникальных авиационных средств, способна создать конвертоплан нового поколения. По своим возможностям российский аппарат превзойдет Bell V-22 Osprey и аналогичные машины, разрабатываемые инженерами ряда стран мира.

Конвертопланы по-прежнему активно разрабатывают и в США. Для Корпуса морской пехоты США авиастроители сделают боевую версию конвертоплана, которая заодно поучаствует в тендере Министерства обороны США на замену многоцелевых вертолетов UH-60 Blackhawk и ударных AH-64 Apache.

Использование платформы V-280 для перспективных транспортных и боевых машин позволит военным существенно сэкономить бюджет за счет унификации двигателей, винтов и прочих деталей. Боевая версия Valor получит пусковые установки для ракет и ударных беспилотников.

Кандидат технических наук и независимый эксперт в авиационно-космической и оборонной отрасли Вадим Лукашевич в беседе рассказал, что создание конвертоплана является полезной инициативой из-за высоких боевых показателей такого летательного аппарата. Однако эксперт напомнил, что создание Bell V-22 Osprey в США было сопряжено с большими трудностями.

"Конвертопланы на сегодняшний день состоят на вооружении только американской армии, являясь симбиозом самолета и вертолета. В обычном полете это винтовой самолет, который может производить вертикальный взлет и посадку. По своим боевым возможностям этот аппарат находится где-то посередине между традиционным самолетом и вертолетом. Это очень хорошая машина. В Америке она создавалась очень долго, очень тяжело проходила испытания. Были серьезные катастрофы, в которых погибло очень много людей. Это серьезная инженерная задача, и если мы ее решим - это будет очень хорошо", - пояснил эксперт.



"Тяжелые беспилотники имеют большую массу, запас топлива, дальность полета и нагрузку, будь то боевые или системы разведки. Это более гибкие аппараты с широкими возможностями. С точки зрения повышения обороноспособности наших ВКС это тоже позитивная информация", - отметил эксперт. Создание тяжелых беспилотников для нужд ВКС России, по мнению Лукашевича, также является позитивной новостью.

Лукашевич подчеркнул, что о сроках поступления в войска сейчас могут знать только сами военные, и никакой информации на эту тему в экспертном сообществе пока нет.

"В создании тяжелого беспилотника для нашей авиации ничего сложного нет, а вот создание конвертоплана - это достаточно серьезная и принципиально новая задача. У американцев была достаточно большая программа стоимостью около \$70 млрд, которая находилась на грани закрытия из-за опасений, что такой аппарат является концептуально невозможным. В этом плане нам проще: теперь мы знаем, что эта задача решается, а остальное покажет время", - заключил эксперт.

[\(РИА Оренбуржье\)](#)

Новый санитарный вертолет поступит в центр медицины катастроф Забайкалья

Забайкальский территориальный Центр медицины катастроф получит модернизированный вертолет МИ-8 с медицинским модулем. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе регионального правительства.

Вертолет пополнит парк санавиации, состоящей пока лишь из двух самолетов Ан-2, которые могут эксплуатироваться только в светлое время суток.

"Сейчас завершается процедура приобретения санитарного вертолета МИ-8, в начале августа забайкальские медики планируют совершить на нем свой первый рабочий вылет для оказания экстренной помощи жителям края", - отметили в пресс-службе.

Летательный аппарат поступит в Забайкалье по приоритетному проекту "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ". По словам министра здравоохранения Забайкальского края Сергея Давыдова, 90% стоимости летного часа для нового вертолета в течение 2017-2019 годов будет субсидироваться из федерального бюджета.

"Два имеющихся Ан-2 продолжают свою работу в качестве резервных - в случае одновременного экстренного вызова в разные районы края", - добавили в пресс-службе.

[\(ТАСС\)](#)

В Коми внедряют опыт передовых регионов для развития санитарной авиации

На минувшей неделе в подмосковном Жуковском прошел один из крупнейших в мире авиафорумов – Международный авиационно-космический салон МАКС. На площадке авиасалона была



организована конференция «Развитие санитарной авиации в России», в которой приняли участие, в том числе, руководители учреждений здравоохранения, занимающиеся организацией медицинской эвакуации. От Республики Коми в конференции участвовал главный врач территориального центра медицины катастроф Михаил Сурин, сообщил республиканский минздрав.

Сурин рассказал, что на мероприятии был поднят ряд важных вопросов по развитию санитарной авиации. Своим опытом делились регионы, в которых проект успешно реализуется, такие как Татарстан, Калининградская область, Москва. Их представители рассказали о своих решениях по снижению финансовой нагрузки при покупке и эксплуатации воздушных судов, о лизинговых программах по приобретению отечественных вертолетов, о практике применения специальной авиатехники с медицинскими модулями. В рамках мероприятия подвели первые итоги и перспективы реализации приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающих в труднодоступных регионах Российской Федерации».

- На конференции мы получили ответы на многие вопросы о практике применения вертолетов санитарной авиации с медицинскими модулями, смогли на месте ознакомиться с передовой авиатехникой. Нам были представлены отечественные вертолеты АНКАТ, Ми-8АМТ и Ка-226Т, была возможность близко оценить медицинское оборудование, которым они оснащены, - сообщил Михаил Сурин. - Многие регионы обозначают развитие санитарной авиации, как одну из важнейших целей отрасли здравоохранения. Особенно это касается регионов с низкой плотностью населения, в которых есть труднодоступные населенные пункты. Мы обязательно внедрим этот опыт при реализации нашего регионального проекта.

Напомним, Коми в числе 34 регионов России работает в рамках федерального проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», разработан соответствующий региональный проект.

Цель проекта – сохранение жизни и здоровья пациентов с острым инфарктом миокарда, острым нарушением мозгового кровообращения, беременных женщин и детей. Доля лиц, госпитализированных по экстренным показаниям в течение первых суток к 2019 году должна составить 90%.

По условиям проекта к концу 2017-началу 2018 года планируется приобретение для республики вертолета на нужды санитарной авиации, оснащенного современным медицинским модулем. Базироваться воздушное судно будет в Ухте.

[\(ИА БНК\)](#)

AW189 порботает на Сахалине

Компания Leonardo объявила, что суперсредний вертолет AW189 будет эксплуатироваться авиакомпанией «Авиашельф» для выполнения транспортных операций в интересах нефтегазовой

отрасли на острове Сахалин. Вертолет будет поставлен вместе с пакетом поддержки и обучением персонала. Поставка ожидается летом 2018 года.

По мнению компании, эта поставка подтверждает конкурентоспособность современных решений Leonardo на рынке нефти и газа и еще больше укрепляет успех AW189 в России и во всем мире. AW189 будет оснащен системой Full Ice Protection (FIPS), которая позволяет выполнять полеты в известных условиях обледенения, когда другие вертолеты будут на земле.

В настоящее время производитель имеет соглашения на более чем 150 вертолетов AW189, включая заказы и опционы. AW189 класса 8,3/8,6 тонны является самым успешным коммерческим вертолетом в категории «суперсредний». Разработанный для удовлетворения растущего рыночного спроса на современный многоцелевой вертолет с большой вместимостью и дальностью действия, AW189 отвечает самым последним и самым строгим стандартам сертификации и безопасности. Салон оснащен 16-ю стандартными сиденьями с возможностью 19-местной компоновки высокой плотности.



В настоящее время в эксплуатации в Европе, на Ближнем Востоке, в Азии и Северной и Южной Америке находятся более 30 вертолетов, которые налетали более 25000 часов полета.

[\(BizavNews\)](#)

В пригороде Уфы летал вертолёт без документов

Уфимская транспортная прокуратура заметила, что недалеко от посёлка Полесье Уфимского района нелегально летал вертолёт марки DYNALI H2S.



У владельца летательного средства не было свидетельств о госрегистрации, лётной годности, страховки и сертификата. У пилота отсутствовало необходимое удостоверение. По словам владельца, вертолёт он собирался продать. Как сообщается на сайте прокуратуры, вышеуказанные лица нарушили требования законодательства и правила безопасности полётов. Возбуждены 3 дела, а также направлено в суд заявление о запрете полётов до тех пор, пока не будут получены необходимые документы.

Устранение нарушений контролирует транспортная прокуратура.

UfacityNews.ru

В Красноярске на Николаевской сопке построят вертолетную площадку

Как сообщается на сайте Главгосэкспертизы, площадка появится рядом с горнолыжным комплексом «Академии зимних видов спорта».

«Вертолетная площадка разместится в границах прилегающих территорий аэродромов "АвиаСтарт-Сибирь" и "Черемшанка", последний из которых в дальнейшем будет отвечать за ее обслуживание и эксплуатацию», – рассказали в ведомстве.

Она необходима для посадки авиатранспорта МЧС и санавиации во время соревнований. Кроме того, с помощью площадки будут оказывать экстренную помощь жителям близлежащих районов. Для обеспечения безопасности полетов на сопке появятся дневная маркировка площадки, светосигнальное оборудование, ветроуказатель и ограждения. Площадка сможет принимать вертолеты Robinson R44, Eurocopter EC130, BELL-407, Eurocopter AS-350, «Ка-226» и «Ансат». Ранее Новости ТВК сообщали, что в Красноярске на строительство ограждения и КПП у «Сопки» потратят 327 млн руб.

[ТВК](#)

ПАО ААК "ПРОГРЕСС" повышает производительность бригадным методом

В механическом цехе программной обработки деталей Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) успешно завершила второй квартал первая молодежная профсоюзная бригада многостаночников.

Бригада в составе 12 человек, имеющих разряды от четвертого до шестого, была сформирована в феврале текущего года. Сегодня - это цельная команда профессионалов, обеспечивающая непрерывную работу четырех многофункциональных станков с числовым программным управлением японского производства "MAZAK", способных выполнять как фрезерную высокоточную координатную обработку деталей, так и токарные операции любой сложности.

Основная специфика работы бригады с многостаночным обслуживанием заключается в том, что полноценная работа всего оборудования обеспечивается без увеличения численности персонала. На сегодняшний день все четыре многофункциональных станка "MAZAK" работают в непрерывном



режиме, что предполагает работу четырех смен по три человека в каждой, а не по четыре, как было раньше. Производственный график у каждой смены - три через три дня.

По предварительным подсчетам экономический эффект от работы бригады составит несколько миллионов рублей в год. Расчеты проводились исходя из суточной выработки и годовой мощности оборудования.

Уже в августе в механическом цехе программной обработки деталей начнут работу еще две бригады. Одна бригада будет обеспечивать работу четырех станков, расположенных в одной мастерской группе, а вторая - два силовых станка, которые обрабатывают титан и нержавеющую сталь и два скоростных, которые обрабатывают алюминий.

[\(ААК Прогресс\)](#)

Новый вертолет для санавиации поступит в авиапарк «Ангара»

Авиакомпания «Ангара» и ПАО «Государственная Транспортная Лизинговая Компания» (ГТЛК) в рамках МАКС-2017 подписали договор лизинга нового вертолета Ми-8АМТ. Он оборудован медицинским модулем и будет использоваться в санавиации. В настоящее время доставка больных выполняется на вертолетах Ми-8Т, не имеющих на борту медицинского модуля. 19 июля авиакомпания и Иркутский областной центр медицины катастроф заключили контракт на услуги по выполнению полетов для оказания санитарно-авиационной эвакуации.

Анатолий Юртаев, директор авиакомпании «Ангара»:

— Подписание данного договора лизинга — важное и очень позитивное событие и для авиакомпании, и для всей Иркутской области. Этот вертолет поможет нашему традиционному партнеру – Иркутскому областному центру медицины катастроф — спасти больше жизней жителей области за счет наличия на борту специального медицинского модуля.

[\(Ангара\)](#)

«Вертолеты России» передали Министерству обороны РФ партию вертолетов Ми-8МТВ-5-1

Министерство обороны РФ досрочно получило новую партию военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1 производства Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

К Единому дню приемки военной продукции, который прошел 26 июля 2017 года в режиме видеоконференции с Национальным центром управления обороной государства, Казанский вертолетный завод, в рамках исполнения государственного оборонного контракта 2017 года досрочно изготовил партию из шести военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1. Поставленная Минобороны РФ техника прошла все виды испытаний. Военное представительство провело контроль качества и отработки составных частей вертолетов в агрегатно-механическом и сборочном производстве завода, а также осмотрело собранные машины в требуемой комплектации в цехе окончательной сборки с проверкой работоспособности всех систем, а также средств спасения

экипажа. Кроме того, вертолеты прошли испытания на летно-испытательном комплексе и в настоящее время готовы для передачи в эксплуатирующие организации.



«Обновление вертолетного парка Минобороны РФ является одним из приоритетных направлений деятельности холдинга «Вертолеты России». В числе ключевых проектов, которые мы реализуем в интересах российского военного ведомства, является модернизация вертолетов Ми-8МТВ-5-1, в ходе которой эти машины будут оснащены новой вспомогательной силовой установкой, а также получат передовое радиоэлектронное и навигационное оборудование. Все эти усовершенствования позволят существенно повысить летные и эксплуатационные характеристики вертолета», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Изготовление техники в рамках ГОЗ и ее своевременная передача заказчику является для КВЗ и холдинга «Вертолеты России» приоритетной задачей. В настоящее время на Казанском вертолетном заводе продолжается активная модернизация производственных площадок, что позволит и впредь своевременно выполнять государственные контракты и выпускать вертолеты, которые являются одними из лучших в мире» - сказал генеральный директор ПАО «КВЗ» Вадим Лигаи.

Военно-транспортный вертолет Ми-8МТВ-5-1, поставляющийся различным силовым структурам РФ, относится к семейству Ми-8/17 и предназначен для транспортировки грузов и техники массой до 4 тонн. Также машина используется для проведения поисково-спасательных операций и выполнения различных специальных задач. Кабина пилотов оснащена светотехническим оборудованием, адаптированным для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в темное время суток на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки на необозначенные площадки. Вертолет оборудован современными комплексами связи. За



многолетнюю эксплуатацию вертолет Ми-8МТВ-5-1 доказал, что успешно справляется с задачами в любых климатических условиях и по праву является одним из лучших в мире в своем классе.

[\(Вертолеты России\)](#)

Доказательство востребованности

Вертолетная площадка, открытая в начале июля на территории международного аэропорта «Жуковский», прошла проверку в рамках проходившего с 18 по 23 июля международного авиационно-космического салона «МАКС-2017» и доказала свою востребованность, говорится в сообщении пресс-службы компании-оператора воздушной гавани «Рампорт АЭРО».

Услуги авиатакси пользовались устойчивым спросом со стороны участников и гостей авиасалона. Наиболее популярными направлениями полетов стали крупные деловые центры на территории Москвы и Московской области.

«Мы довольны началом реализации этого проекта. Стартовые показатели позволяют говорить о востребованности вертолетной площадки. Уверен, что по мере развития направления деловой авиации, популярность новой услуги будет расти, ведь этот сервис дает нашим клиентам дополнительную возможность эффективно пользоваться инфраструктурой аэропорта», - сообщил гендиректор управляющей компании аэропорта «Жуковский» АО «Рампорт АЭРО» Томас Вайшвила.

Вертолетная площадка способна обслуживать до четырех рейсов в час, принимая широкий спектр вертолетов гражданского назначения (до Ми-8 включительно). В основном услугами нового сервиса пользуются пассажиры бизнес-авиации.

Аэропорт «Жуковский» – новейший российский международный аэропорт, располагающийся на юго-востоке Московской области в 23 километрах от столицы. Аэропорт находится на территории аэродрома «Раменское» с самой длинной в Европе взлетно-посадочной полосой (5,5 километров), что позволяет осуществлять прием пассажирских и грузовых воздушных судов любого типа. Торжественное открытие аэропорта состоялось 30 мая 2016 года.

Международный салон МАКС-2017 проходил в подмосковном городе Жуковский с 18 по 23 июля. За это время его посетили более 452 тысяч человек.

[\(BizavNews\)](#)

Репортаж с вертолётa. Как медики спасают жизни в воздухе?

Ежедневно врачи омской санавиации оказывают экстренную медицинскую помощь жителям отдалённых районов, доставляя пациентов в городские больницы на вертолётe Ми-8.

Однако санавиация отличается от службы скорой помощи, так как летает не по вызовам пациентов, а по вызовам врачей, которые по тем или иным причинам не могут оказать необходимую медицинскую помощь в районе.

О том, как это происходит, - в материале «АиФ-Омск».



Быстрый транспорт

В 9.00 мы уже были в областной клинической больнице, ожидая вылета в район Омской области. Раздался звонок, и нам сообщили, что необходимо лететь в Тару к тяжелобольной пациентке. С врачом анестезиологом-реаниматологом Андреем Гардтом и медсестрой-анестезистом Анастасией Ешке мы садимся в машину скорой помощи и едем в аэропорт. После обязательного досмотра проходим в вертолёт.

Внутри вертолёта - скамейки, на которых может разместиться до 10 человек и койко-место для больного, рядом медицинское оборудование. Перед взлётом врач и медсестра подготавливают место для пациента. После этого все надевают звуконепроницаемые наушники, потому что во время полёта очень шумно.

Дорога до Тары занимает всего полтора часа. За это время можно успеть налюбоваться красотами Омской области - вертолёт летит ниже, чем самолёт. На автомобиле до Тары мы бы добрались за пять часов.

Вертолёт благополучно садится в Таре, мы выходим и ждём автомобиль скорой помощи. Поблизости садится гражданский вертолёт, из которого спускаются угрюмые вахтовики с тяжёлыми сумками. На



аэровокзале сидят отчего-то тоже грустные люди, ждущие своего вылета. Мы проходим мимо них и садимся в машину.

Через 15 минут мы уже в больнице, где нам рассказывают о состоянии пациентки, передают историю болезни, после чего врач с медсестрой идут на осмотр. Выясняется, что состояние тяжелее, чем сообщали по телефону. Брать её с собой или нет - медики пока не знают.

«Состояние девушки тяжёлое, а в пути может случиться всё что угодно. Сейчас сделаем анализы, поговорим с её лечащим врачом и решим, - объясняет Андрей Гардт. - Проблема в том, что иногда районные больницы говорят, что состояние больного тяжелее, чем на самом деле, а иногда, наоборот, что легче. Выяснить это можно только на месте. Как-то раз мы вылетели к пациенту с воспалением лёгких. Заходим в палату, а его там нет - вышел покурить».

После осмотра больной нас приглашают на обед, который состоит из рисовой каши, хлеба и стакана чая с конфетами.

«Так принято, - поясняет медсестра. - Нам же ещё назад лететь, поэтому врачей санавиации кормят».

Объяснить на пальцах

Омский врач идёт общаться с коллегой из райцентра. Всё это время в коридоре у палаты стоят бабушка и мать пациентки, ожидая окончательного решения медиков. Мать неподвижно смотрит в стену. Бабушка плачет, комкает в руках халат, прижимая его к лицу. Сможет ли перенести девушка полёт?

Спустя полчаса врачи принимают решение забрать больную в Омск. На носилках её переносят в машину скорой помощи.

«Катя, ты как? Слышишь меня?» - спрашивает врач.

Девушка открывает глаза и моргает - все облегчённо вздыхают. Мы едем к аэровокзалу, где больную переносят из машины в вертолёт. Идёт дождь, но врачи не обращают на это внимания. В вертолёте девушку подключают к аппарату искусственной вентиляции лёгких, надевают наушники.

Вертолёт взлетает. Из-за шума невозможно разговаривать, поэтому врач даёт указания медсестре, показывая, что ему нужно, на пальцах. Состояние девушки ухудшается, и доктор просит медсестру достать дефибриллятор, то есть планирует применить крайние реанимационные меры. Однако для начала пациентке ставят несколько уколов, после которых её состояние постепенно стабилизируется. Дефибриллятор не понадобился.

«Да, вы попали на непростой вылет, - говорит Андрей Гардт, спускаясь с трапа вертолёта».

Из аэропорта на автомобиле реанимации, минуя светофоры и пробки, девушку доставляют в одну из городских больниц. Успели.

[\(АиФ Омск\)](#)

Ассоциация Вертолетной Индустрии поддерживает развитие санитарной авиации

С ходом реализации программы по развитию санитарной авиации в России, Ассоциация Вертолетной Индустрии уделяет значительное внимание этому направлению. В конце 2016, в мае и июле 2017 года Ассоциация организовала три крупные тематические конференции, в которых приняли участие представители Минздрава России, Минпромторга России, крупных отраслевых и лизинговых компаний, а также специалисты и эксперты.



В настоящее время Правительство России выделяет значительные финансовые средства на развитие санитарной авиации. Ключевыми элементами этого проекта являются расширение парка специализированной вертолетной техники, увеличение числа санитарных вылетов, создание подходящей инфраструктуры, отладка закупочных процедур, обучение персонала. Планируется, что эта программа будет действовать вплоть до 2025 года, при этом на ее начальном этапе для нужд медицинских учреждений страны по схеме финансового лизинга будут поставляться порядка 30 новых вертолетов в год.

В современной истории России столь масштабный и затратный проект развития санитарной авиации является уникальным, что делает его особенно сложным и повышает ответственность реализации. При координирующей роли Минпромторга России, Ассоциация Вертолетной Индустрии планирует занять консолидирующую роль и выступить инициатором создания рабочей группы, в которую войдут представители всех вовлеченных в проект по развитию санитарной авиации компаний и



организаций. Это даст возможность усилить взаимодействие между участниками проекта, повысить эффективность коммуникации и процесс принятия решений, даст возможность выявлять проблемные моменты на раннем этапе.

К примеру, такая рабочая группа позволит оперативно решать частные вопросы, уже возникающие в процессе внедрения новой вертолетной техники, такие как: субсидирование формирования пула запасных частей для медицинских вертолетов, субсидирование подготовки и переподготовки летно-технического и медицинского персонала, обеспечение средствами наземного обслуживания, унификация и систематизация элементов тендерных и контрактно-договорных процедур.

Среди компаний, в рабочей группе ожидается участие основных отраслевых игроков: холдинга «Вертолеты России» и входящего в его структуру Казанского вертолетного завода, Государственной транспортной лизинговой компании, «Русских Вертолетных Систем». Среди организаций, для решения специфических вопросов планируется участие представителей Минздрава России, региональных центров медицины катастроф, производителей медицинского оборудования.

Программа развития санитарной авиации опирается на вертолеты российского производства моделей Ми-8МТВ, Ми-8АМТ и «Ансат», которые производятся холдингом «Вертолеты России». Тогда как вертолеты типа Ми-8/17 являются хорошо-известными российским операторам, «Ансат» разработки и производства Казанского вертолетного завода относится к вертолетам нового поколения и в перспективе может стать основой отечественного парка санитарной авиации. Сертифицированный в 2015 году, этот вертолет с одинаково-высокой эффективностью способен выполнять задачи по медицинской эвакуации в городах и удаленных населенных пунктах, превосходя в гибкости применения вертолеты типа Ми-8/17.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) обеспечивает передачу медицинских вертолетов в лизинг для реализации программы. Для этих целей по инициативе Минпромторга России совместно с Минтрансом России проведена докапитализация компании в объеме 4,3 млрд. руб. для обеспечения поставок вплоть до конца 2018 года. Согласно концепции проекта, ГТЛК должна выступать основным лизингодателем в ходе всего срока его реализации.

Проверенный партнер холдинга «Вертолеты России», компания «Русские Вертолетные Системы» (РВС) является стартовым коммерческим оператором вертолетов типа «Ансат» и одним из активных участников программы развития санитарной авиации в России. Так, медицинский «Ансат» компании РВС уже успешно работает в Волгоградской области, а в рамках прошедшего недавно авиасалона МАКС-2017 компания заказала у «Вертолетов России» еще два таких вертолета для применения в регионах страны. Помимо прочего, компания РВС имеет в своей структуре единственный в России авиационный учебный центр, сертифицированный для обучения летно-технического состава вертолетов «Ансат», а также собственное коммерческое подразделение HeliMed, выполняющие медицинские работы с применением машин этого типа.

Ассоциация Вертолетной Индустрии объединяет 44 работающие в России компании и функционирует с целью продвижения и развития отечественного вертолетного бизнеса. Ассоциация имеет обширный опыт проведения мероприятий, направленных на рост эффективности применения вертолетной

техники, на повышение безопасности полетов, на развитие диалога между бизнесом и государством; также под эгидой Ассоциации неоднократно поднимались темы применения вертолетов для тушения пожаров. Богатый опыт АВИ будет полезен при реализации в России программы развития санитарной авиации.

[\(АВИ\)](#)

Перспективы развития санитарной авиации в России: взгляд специалистов

Сегодня в России как никогда назрела необходимость развития санитарной авиации. Функционировавшая ранее система имела слишком много «узких мест», которые обусловлены целым рядом негативно влияющих факторов: использование возрастного и неспециализированного авиапарка, отсутствие единой методологии и нормативно-правовой базы, недостаток квалифицированных кадров. Безусловно, серьезными проблемами являются нехватка финансирования и трудности обеспечения работы санитарной авиации в удаленных регионах.



Реализуемый государством проект «Развитие санитарной авиации» призван решить эти проблемы и вывести эту область здравоохранения на современный уровень. Однако для эффективного выполнения программы требуется совместная работа всех включенных в этот процесс участников: производителей авиационной и медицинской техники, специалистов из области здравоохранения, представителей авиа- и лизинговых компаний. Безусловно, на всех этапах реализации программы она нуждается во внимании и поддержке со стороны федеральных и региональных властей.

Представители всех вовлеченных в этот процесс участников, а также многие другие заинтересованные лица, приняли участие в конференции по программе развития санитарной авиации в России, которая



прошла в рамках МАКС-2017 и собрала более 100 участников. Ее организаторами выступили Ассоциация Вертолетной Индустрии и холдинг «Вертолеты России», мероприятие прошло при поддержке Минздрава России и Минпромторга России.

На конференции выступили: директор департамента авиационной промышленности Минпромторга России Сергей Емельянов, руководитель рабочего органа и администратор проекта Минздрава России Михаил Ламзин, руководитель РЦМК и главный внештатный специалист Минздрава Республики Татарстан по медицине катастроф Ирина Исаева, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Сергеев, первый заместитель генерального директора ГТЛК Антон Борисевич, а также генеральный директор ЗАО «Русские Вертолетные Системы» Алексей Зайцев.

Обращаясь к участникам конференции с приветственным словом, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Сергеев рассказал на конференции о моделях вертолетов российского производства, предназначенных для нужд санитарной авиации. Он принял активное участие в дискуссии и ответил на вопросы участников мероприятия.

В своем выступлении директор департамента авиационной промышленности Минпромторга России Сергей Емельянов рассказал о проекте «Развитие санитарной авиации», который реализуется министерством с 2017 по 2019 год. Как известно, Правительство России выделило 3,3 млрд. руб. субсидий 34 российским регионам для этих целей в текущем году. По его словам, выделенные средства покрывают до 90% региональных расходов на развитие системы санитарной авиации.

Выделение столь высокого объема финансирования является беспрецедентным шагом, который демонстрирует серьезный подход правительства страны к развитию санитарной авиации. Однако выделение средств в начале года не позволило направить их на оперативную закупку санитарных вертолетов: производственный план вертолетостроительных предприятий формируется загодя, поэтому запланировать поставки медицинских вертолетов в регионы стало возможно лишь только с середины года.

Тем не менее, в этом году в рамках проекта «Развитие санитарной авиации» будет поставлено 23 вертолета типа Ми-8/17 и 6 вертолетов «Ансат», а в до конца 2018 года планируется поставка ещё 30 единиц. Для этих целей Минпромторгом России совместно с Минтрансом России проведена докапитализация ГТЛК в объеме 4,3 миллиарда рублей. По словам Сергея Емельянова, эти средства в течение месяца будут доведены до ГТЛК и, впоследствии, до «Вертолетов России» для производства необходимых вертолетов.

Одновременно с этим, с 2017 года по линии Минпромторга России предусмотрен новый механизм государственной поддержки, направленный на компенсацию процентов по кредитам российских лизинговых компаний, привлеченных для покупки и последующей передачи в лизинг вертолетов.

Михаил Ламзин, руководитель рабочего органа приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных регионах РФ» по мониторингу достижения целевых показателей проекта,

администратор проекта Министерства здравоохранения Российской Федерации, в своем выступлении рассказал о первых итогах и перспективах целевой программы.



Так, по словам Михаила Ламзина, выбор современных российских вертолетов «Ансат» и Ми-8АМТ/МТВ для нужд отечественной санитарной авиации продиктован далеко не только политикой в области импортозамещения – российские вертолеты прекрасно подходят для эксплуатации на всей территории страны и хорошо знакомы летно-техническому составу. Кроме того, техническое обслуживание и ремонт вертолетов российского производства можно производить во всех регионах, что является важным моментом для поддержания готовности санитарного авиапарка.

Говоря о проекте развития санитарной авиации в России, Михаил Ламзин рассказал о том, что это комплексный процесс, который включает в себя не только обновление медицинского авиапарка и строительство новых санитарных площадок. Немаловажно, что в ходе работы будет выработана единая нормативно-правовая база, механизмы подготовки авиа-медицинского персонала, будут решены технические и тактические детали. В конечном итоге, проект должен привести к созданию унифицированного по всей стране стандарта по санитарной авиации.

Что касается первых результатов работы программы, то на момент проведения конференции на авиасалоне МАКС-2017, работа началась в 11 субъектах страны, произведено 335 вылетов, в процессе которых эвакуировано 464 пациента. В будущем ожидается значительное увеличение этих показателей.



В своем выступлении Михаил Ламзин продемонстрировал высокую вовлеченность и компетентность Минздрава в вопросе развития санитарной авиации. По его словам, в настоящее время рассматривается возможность продления программы развития санитарной авиации до 2025 года.

В конце 2016 года Минздрав Республики Татарстан получил первый многофункциональный вертолет «Ансат» с медицинским модулем производства Казанского вертолетного завода (входит в холдинг «Вертолеты России») и стал стартовым оператором медицинских вертолетов такого типа.

Опытом применения этого вертолета поделилась Ирина Исаева – руководитель Республиканского центра медицины катастроф и главный внештатный специалист Минздрава Республики Татарстан по медицине катастроф. Она рассказала, что ввод медицинского вертолета «Ансат» в эксплуатацию растянулся до июня этого года, что было связано с решением закупочных и технических вопросов. Это один из тех моментов, которые решает стартовый эксплуатант вертолета и в перспективе другие медицинские ведомства могут значительно ускорить ввод новых вертолетов в строй, согласовав все необходимые процедуры опираясь на полученный опыт.

На момент проведения конференции, медицинский «Ансат», базирующийся в аэропорту города Казань, совершил 19 вылетов (13 к взрослым пациентам и 6 к детям), эвакуировал 16 пациентов. При этом основная масса вылетов произведена по территории Татарстана, а один из них совершен в федеральный ожоговый центр в Нижнем Новгороде.

Ирина Исаева подробно рассказала о структуре системы медицинской эвакуации в Татарстане. Так, время полета «Ансата» из аэропорта Казани в основные больницы составляет до 15 минут, специально для повышения эффективности вылетов разработана маршрутизация по районам республики. Помимо «Ансата», Республиканский центр медицины катастроф применяет вертолеты Ми-2 и Robinson R44, также региональное МЧС применяло вертолет типа Ми-8/17.

Что касается медицинского вертолета «Ансат», то он получил высокие оценки специалистов, которые особенно отметили его крейсерскую скорость (250 км/ч) и большую дальность полета (до 500 км.). Являясь стартовым оператором этого типа вертолетов, специалисты из Татарстана также определили ряд пожеланий по дальнейшему расширению функционала вертолета. В частности, рекомендовано установить систему кондиционирования салона, неонатальные опции, крепление для кюветы, систему спецсигналов, пульсоксиметрические датчики и некоторые другие элементы оснащения.

Ирина Исаева сделала особый упор на том, что медицинские вертолеты «Ансат» должны быть оборудованы всем необходимым для оказания помощи новорожденным.

Отвечая на пожелания относительно оснащения вертолета, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Сергеев прокомментировал, что вертолеты в рамках программы по развитию санитарной авиации поставляются в соответствии с обликом, согласованным Минздравом России. Холдинг и производитель медицинского модуля – Казанский агрегатный завод – способны внести изменения в их конфигурацию, однако соответствующие запросы должны поступать заблаговременно, чтобы не затягивать производственный процесс.



В завершение своего выступления Ирина Исаева поделилась оценками потребности Республики Татарстан в объеме выполнения авиа-медицинских вылетов. Так, для эффективного оказания помощи пострадавшим требуется выполнять порядка 220 вылетов в год на медицинских вертолетах «Ансат», а также еще 80 вылетов на вертолетах типа R44 для доставки медицинского персонала, медикаментов, изделий медицинского назначения и выполнения других медицинских задач, не связанных с эвакуацией пострадавшего.

В своем выступлении Ирина Исаева ответила на многие вопросы, интересовавшие медицинских специалистов из других регионов, а также предоставила взгляд и пожелания медиков относительно дальнейшего развития бортового оборудования вертолета «Ансат» с медицинским модулем.

Первый заместитель генерального директора ГТЛК Антон Борисевич рассказал о роли компании в программе развития санитарной авиации в России. Он подчеркнул, что программа носит долгосрочный характер и будет продлена до 2025 года. К концу будущего года для нужд медицинской авиации всего должно быть поставлено в общей сложности 59 вертолетов типов Ми-8/17 и «Ансат». По его словам, на момент проведения конференции ГТЛК провела 20 конкурсов на поставку медицинских вертолетов из 34 запланированных.

Антон Борисевич обратил внимание на то, что с июля следующего года в программе развития санитарной авиации можно будет использовать только вертолеты не старше трех лет, в связи с чем ситуация в этой области изменится. Он также отметил, что для эффективной реализации программы процесс подготовки конкурсов на закупку авиа-медицинских услуг в области санитарной авиации надо связывать с формированием региональных бюджетов, чего не было сделано в этом году.

Также Антон Борисевич подчеркнул, что контракты на выполнение работ по санитарной авиации следует заключать не на один год, а на три и выше, вплоть до всего срока действия программы: это значительно снизит риск для добросовестных авиакомпаний, которые инвестируют значительные средства в пополнение своего парка современными медицинскими вертолетами и обучение персонала, но могут не выиграть конкурс, к примеру, из-за демпинга со стороны менее ответственных участников конкурсных процедур.

По словам Антона Борисевича, цена закупки техники у холдинга «Вертолеты России» для ГТЛК «беспрецедентно снижена», что позволяет поставлять вертолеты в лизинг компаниям-операторам по самой выгодной цене. При этом Правительство России предпринимает меры для снижения стоимости лизингового платежа, а эта ситуация для российской финансовой системы является «уникальной», что ещё раз демонстрирует серьезный подход к развитию санитарной авиации на самом высоком уровне.

В своем выступлении Антон Борисевич призвал всех участников программы развития санитарной авиации подходить к ней как можно более ответственно и внимательно, чтобы сделать ее по-настоящему стабильной и долгосрочной на всех этапах реализации.

Генеральный директор компании ЗАО «Русские Вертолетные Системы» (РВС) Алексей Зайцев рассказал об опыте применения медицинского вертолета «Ансат» в Волгоградской области – этот вертолет был поставлен компании по контракту с ГТЛК в ходе 10-й юбилейной Международной



выставки HeliRussia 2017 и уже приступил к выполнению медицинских задач. Компания имеет успешный опыт взаимодействия с Казанским вертолетным заводом и холдингом «Вертолеты России», а также с государственными органами власти.

В настоящее время РВС активно участвует в программе развития санитарной авиации и в рамках МАКС-2017 заказала еще два вертолета «Ансат» в медицинской конфигурации, которые будут эксплуатироваться в регионах России в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации».

Практической частью работы конференции стал мастер-класс по работе авиационно-медицинской бригады на оснащенных медицинскими модулями вертолетах «Ансат» и Ми-8/17. Мастер-класс прошел на статической стоянке холдинга «Вертолеты России» с применением серийных образцов вертолетной техники.

Мастер-класс провели специалисты Казанского вертолетного завода совместно со специалистами центрального аэромобильного спасательного отряда «Центроспас МЧС России» и Казанского агрегатного завода, производящего медицинские модули и средства наземного обслуживания для отечественной вертолетной техники. Познакомиться с функционалом медицинских вертолетов и порядком работы авиа-медицинской бригады смогли все интересующиеся. Специалистами наглядно демонстрировалась погрузка и разгрузка пострадавших, а также возможности проведения интенсивной терапии в воздухе и состав оборудования медицинских модулей.

Конференция по развитию санитарной авиации в России собрала самые положительные отзывы участников. Мероприятия такого формата особенно необходимы в первые годы реализации этой программы – совместная работа вовлеченных в ее исполнение игроков позволит сгладить шероховатости и определить проблемные моменты на раннем этапе. Ассоциация Вертолетной Индустрии рассматривает возможность организации следующих тематических конференций в рамках крупных авиационных мероприятий и вне их.

Программа, фотогалерея и презентации докладов опубликованы на сайте АВИ.

[\(АВИ\)](#)

СЭГЗ получил подтверждение объема заказов на 2018 год со стороны «Вертолетов России»

Генеральный директор АО «Сарапульский электрогенераторный завод» Сергей Мусинов сообщил о подтверждении объема заказов на 2018 год со стороны АО «Вертолеты России». Также предприятие продолжит производство компонентов для российских зенитно-ракетных комплексов. Кроме того, на прошедшем международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 был определен объем будущих заказов СЭГЗ со стороны отечественных производителей гражданских самолетов. «Несмотря на снижение объемов гособоронзаказа по некоторым направлениям, Сарапульский электрогенераторный завод в 2018 году сохранит объемы производства спецпродукции на уровне текущего года. А за счет намеченного роста по гражданской продукции ЭГЗ увеличит общий объем производства согласно программе развития. Это, в свою очередь, позволит предприятию планомерно



повышать размер средней заработной платы, выполнять социальные обязательства перед работниками и ветеранами предприятия, выплачивать налоги», - цитирует господина Мусинова пресс-служба СЭГЗ.

АО «Сарапульский электрогенераторный завод» производит бортовые системы генерирования, управления и защиты электропитания, светотехники для всех типов российских самолетов и вертолетов, приводов для ракетной техники и систем электропитания, стартовой автоматики для комплексов ПВО. Гражданская продукция предприятия представлена напольным электротранспортом, лифтовым оборудованием, автокомпонентами и электродвигателями.

[\(Коммерсант\)](#)

Путин поручил кабмину проработать вопрос господдержки покупки вертолетов для регионов

Российский президент Владимир Путин распорядился до середины ноября подготовить доклад по вопросу государственной поддержки при приобретении вертолетов отечественного производства для их использования в регионах, говорится в сообщении на сайте Кремля.

Глава государства Владимир Путин поручил кабмину проработать вопрос о господдержке при покупке вертолетов, которые будут использованы для организации внутренних регулярных воздушных перевозок. В тексте поручения отмечается, что в том числе речь идет о компенсации расходов на лизинговые или арендные платежи.

Президент отвел правительству на подготовку соответствующего доклада срок до 15 ноября текущего года. В Росавиации сообщали ранее, что глава Якутии Егор Борисов поднял вопрос о включении вертолетов в программу субсидирования лизинга со стороны государства.

[\(ФАН\)](#)

«ЮТэйр» предоставит услуги авиамедицины в Республике Хакасия

АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» заключило очередной контракт на выполнение полетов по санитарным заданиям. В рамках реализации приоритетного проекта по обеспечению своевременного оказания экстренной медицинской помощи жителям труднодоступных регионов России компания окажет услуги авиамедицины в Республике Хакасия, где объем авиаработ до конца текущего года составит не менее 880 часов.

Вертолет Ми-8, оснащенный комплектом медицинского оборудования, приступает к круглосуточному дежурству в аэропорту города Абакан с 28 июля. Транспортировку пациентов из труднодоступных районов региона выполняют экипажи, имеющие соответствующие допуски к полетам в ночное время суток, в сложных метеоусловиях и обладающие навыками подбора посадочной площадки с воздуха.

«Применение вертолетов для транспортировки больных положительно оценено нашими Заказчиками, среди которых не только государственные учреждения здравоохранения, но и нефтегазодобывающие компании. Накопленный десятилетиями опыт выполнения полетов по санитарным заданиям в регионах России и за рубежом, позволяет нам оставаться одним из лидеров

авиамедицины в стране», - отметил первый заместитель генерального директора по коммерции АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Олег Семенов.



«ЮТэйр - Вертолетные услуги» активно участвует в реализации госпроекта по обеспечению своевременного оказания экстренной медицинской помощи жителям труднодоступных регионов России. В настоящее время в рамках заключенных контрактов воздушные суда Группы «ЮТэйр» оказывают услуги авиамедицины в Ханты-Мансийском автономном округе, Тюменской и Омской областях, Красноярском, Хабаровском краях и Республике Хакасия.

[\(ЮТэйр\)](#)

Сергей Меняйло: Перспектива Улан-Удэнского авиазавода - выпуск гражданской техники

28 июля в рамках рабочей поездки в Бурятию полномочный представитель президента в Сибири Сергей Меняйло вместе с исполняющим обязанности главы Бурятии Алексеем Цыденовым посетили Улан-Удэнский авиазавод.

Гости осмотрели работу авиазавода, в частности завод агрегатной сборки, где освободили место для организации производства легкого вертолета Ка-226 Т. Потом Сергей Меняйло осмотрел сборку вертолетов, один из первых серийных вертолетов Ми-171 А2, цех окончательной сборки. Закончил он осмотр на летно-испытательной станции.

По мнению Сергея Меняйло, завод очень перспективный. Он похвалил его стабильную работу, востребованность продукции и успехи.

- В прошлом году было опасение, что может упасть объем госзаказа, но на сегодня стабильность есть. Объем увеличился. В прошлом году мы обговаривали техническое обслуживание действующей вертолетной техники. Сегодня уже есть заказы на наши вертолеты. Сегодня самое главное - завод стабильно работает, есть подписанные перспективные контракты, в том числе иностранные, - похвалил авиазавод Сергей Меняйло.



По авиационному заводу также возникал вопрос о взлетно-посадочной полосе. По сообщению Меняйло на сегодня есть постановление правительства для ее двойного использования, то есть авиазавод совместно с военными может использовать эту полосу.

- Вышло постановление правительства с учетом всех регламентов и этот процесс непростой. Сегодня самое главное, это выпуск на наших предприятиях оборонно-промышленного комплекса продукции двойного или гражданского назначения. Есть определенные трудности, но они объективны, потому что весь оборонно-промышленный комплекс всегда был нацелен на выпуск продукции по гособоронзаказу для вооруженных сил и для других силовых структур. Сегодня такое поручение есть. Авиазавод выпускает уникальную технику, - добавил Сергей Меняйло.

Также он похвалил авиационный завод за то, что на выставке "МАКС-2017" он показал себя очень хорошо. По его мнению, у завода хорошая перспектива - выпуск продукции гражданского назначения - это вертолеты для санитарной авиации, салонный вертолет для перевозок и так далее.



- На 13 выставке "МАКС-2017" авиазавод впервые показал больше всех экспонатов. Стоянка была очень богатая. По телевизору мне все москвичи говорят: "Это что такое? Только один улан-удэнский авиазавод конкурировал". Было много посетителей. Подписали контракт с Китаем на 3 вертолета, шли переговоры с Росгвардией и с другими структурами, которые готовы покупать наши вертолеты. Для нас это было суперуспешным событием. Поэтому один из вертолетов будет участвовать в выставке "Армия 2017" в Подмоскowie, который будет проходить 22 августа. Перспектива есть. Часть техники сейчас возвращается из Москвы сюда и будет продемонстрирована здесь. Будет устроен, скажем так мини - "Макс" при приезде нашего президента в Бурятию, - добавил Леонид Белых.

Сейчас авиазавод ведет переговоры с Сибирским научно-исследовательским институтом авиации имени Чаплыгина о производстве новой продукции - регионального самолета ТВС-2ДТС взамен АН-2.

- Мы ориентированы на то, чтоб завод развивался и был стабильный заказ в долгосрочной перспективе, - сказал исполняющий обязанности главы Алексей Цыденов.

Отметим, авиационная техника уже используется в региональной авиации: на авиалесоохране, по борьбе с пожарами и в санитарной авиации, для перевозки пассажиров и грузов, поэтому широкий спектр применения есть не только у вертолетов, но и у самолетов.

[\(Байкал-Daily\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» сертифицировали белорусский авиаремонтный завод

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) сертифицировал ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» (Белоруссия) на право выполнения капитального ремонта вертолетов гражданского назначения типа Ми-8/17. Церемония вручения свидетельства ремонтной организации состоялась на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017.

ОАО «558 АРЗ» включено в Реестр одобренных авиаремонтных предприятий, соответствующих требованиям холдинга «Вертолеты России», и стало второй ремонтной организацией на территории стран-членов ОДКБ, получившей право ведения капитального ремонта вертолетов разработки и производства холдинга.

Холдинг «Вертолеты России» поддерживает инициативу создания и развития сети сервисных центров по ремонту и техническому обслуживанию вертолетов российского производства на территории государств - членов ОДКБ

«Мы доверяем нашему белорусскому партнеру, который гарантирует нам качество и надежность выполняемых работ. Надеюсь, следующее соглашение у нас будет реализовано уже по военным вертолетам», - заявил на церемонии подписания заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков.



Сертификация белорусского предприятия стала следствием двух соглашений, подписанных руководством холдинга «Вертолеты России» и дирекцией ОАО «558 АРЗ» в ходе международной выставки вооружения и военной техники MILEX-2017 в Минске. Документы касаются конструкторско-технологического сопровождения капитального ремонта вертолетов типа Ми-8/17 и документального технического сопровождения капитального ремонта таких вертолетов гражданского назначения.

[\(Вертолеты России\)](#)

В ЦАМТО объяснили отсутствие "Вертолетов России" в рейтинге Defense News

Отсутствие холдинга "Вертолеты России" в опубликованном рейтинге крупнейших оборонных компаний мира по версии американского еженедельника Defense News является примером недобросовестной конкуренции и информационных манипуляций с целью принизить позиции одной из ведущих мировых вертолетных компаний, заявил РИА Новости в среду директор Центра анализа мировой торговли оружием (ЦАМТО) Игорь Коротченко.

Во вторник Defense News опубликовал очередной ежегодный мировой рейтинг компаний Top-100 по итогам 2016 года, куда не вошел холдинг "Вертолеты России".

"Возникает закономерный вопрос: как так могло получиться, что холдинг "Вертолеты России", который на протяжении последних пяти лет стабильно входил в список 30 крупнейших оборонных компаний в мире, а в прошлом году занял 25-ю строчку рейтинга Top-100 Defense News, вдруг в нынешнем году внезапно "выпал" оттуда", - сказал Коротченко.

Директор ЦАМТО напомнил в этой связи, что, согласно финансовой отчетности холдинга по стандартам МСФО, выручка "Вертолетов России" от реализации продукции военного назначения (ПВН) в 2016 году составила 2,995 миллиарда долларов, общая выручка - 3,633 миллиарда долларов,



а доля ПВН в структуре общей выручки - 82%. "Таким образом, холдинг "Вертолеты России" должен быть в первой тридцатке рейтинга 100 крупнейших оборонных предприятий мира между американской компанией Bechtel и британской Baskbock", - заметил Коротченко.

Очевидно, продолжил эксперт, вся эта ситуация призвана спасти имидж западных производителей вертолетной техники, которые в последнее время проиграли несколько крупнейших тендеров в целом ряде стран, выбравших продукцию "Вертолетов России".

Самую высокую позицию среди российских компаний - 11-е место - третий год подряд занимает концерн "Алмаз-Антей": за прошлый год компании удалось заработать 7,4 миллиарда долларов, следует из рейтинга Defense News. На 14-й позиции - Объединенная авиастроительная корпорация (плюс два пункта к прошлогоднему рейтингу, оборонная выручка - 5,6 миллиарда долларов), замыкает тройку лидеров среди российских компаний корпорация "Тактическое ракетное вооружение", которая разместилась на 32-й строчке мирового рейтинга (плюс пять строчек к рейтингу прошлого года, 2,8 миллиарда долларов).

Лидерами рейтинга стали Lockheed Martin (43,4 миллиарда долларов оборонной выручки, позиция за год не изменилась), второе место занял Boeing (29,5 миллиарда долларов позиция не изменилась), третье - BAE Systems (23,6 миллиарда долларов). Defense News составляет ежегодный рейтинг мировых оборонных предприятий на основании информации из открытых источников, ежегодных отчетов компаний, а также на основании данных, которые предоставляют изданию сами компании.

[\(РИА Новости\)](#)

Норвежская полиция выбрала AW169

норвежская Politiog lensmannsetaten (государственная полиция) выбрала AW169 для своего воздушного флота. Они заменят на службе устаревшие EC135, которые базируются в международном аэропорту в Осло-Гардермуен.

Как сообщает производитель, Leonardo Helicopters, контракт о покупке 3 единиц AW169 должен быть подписан в августе текущего года. Соглашение предусматривает 10-летний срок технического обслуживания и опцион на покупку еще 3 вертолетов AW169.

Новые вертолеты увеличат операционную способность норвежской полиции, позволят, в том числе, расширить возможности по выполнению антитеррористических мероприятий и совершения операций на удаленных базах. Силы Politiog lensmannsetaten намерены использовать AW169 для наблюдательных миссий, транспортировки сотрудников спецподразделений и снайперов. Вертолеты приспособлены для перевозки 6 пассажиров и 2-х членов экипажа.

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



Новости аэрокосмической промышленности

МАКС-2017 подводит итоги работы

Международный авиационно-космический салон МАКС-2017 завершил свою работу. Участниками выставочной программы стали 880 компаний из 36 стран, что превысило показатели 2015 года. Росту активности переговоров способствовало проведение деловых брифингов и встреч, осуществляемых по системе MatchMaking. Объем контрактов и соглашений о намерениях оценен в 400 млрд рублей.

"МАКС-2017 дал авиапроизводителям большой задел для работы: подписаны контракты и соглашения на поставку российской авиатехники на сумму около 400 млрд рублей. Важно, что МАКС превращается в деловую площадку, участие в которой становится не только вопросом престижа, но и эффективным инструментом для установления партнерских отношений. За три дня были проведены переговоры по системе MatchMaking с участием преимущественно малых и средних компаний", - заявил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

МАКС-2017 превысил показатели предыдущей выставки по количеству экспонентов и международному охвату. Всего в мероприятии приняли участие более 880 компаний, в том числе около 180 иностранных производителей из 35 стран мира. Площадь экспозиции в павильонах составила 20 тыс. кв. м. Впервые на МАКС был представлен коллективный стенд "Сделано в Москве", объединивший инновационные предприятия столичного региона. Выставку посетило более 50 официальных делегаций. Первые три дня, отведенные для работы специалистов, собрали свыше 70 тыс. посетителей.

Авиасалон в 2017 году стал площадкой для ряда премьер. Новинками, ранее не экспонировавшимися на международных выставках, стали представленные на статической площадке истребитель МиГ-35, относящийся к поколению 4++, а также вертолет Ми-171Ш-ВН, предназначенный для специальных операций. Впервые в программе демонстрационных полетов салона приняли участие учебно-тренировочный самолет Як-152 и ударный вертолет Ми-28НЭ. Выполнявшие полеты в дни работы салона цельнокомпозитный многоцелевой самолет ТВС-2-ДТС и сельскохозяйственный Т-500 также впервые представлены широкой общественности.

Деловая программа включала ряд новаций. Были проведены деловые брифинги, в ходе которых ведущие отечественные авиапроизводители - "Объединенная авиастроительная корпорация" и холдинг "Вертолеты России" - представили потенциальным партнерам и поставщикам комплекующих свои ключевые гражданские программы. Мероприятия заложили фундамент для дальнейшего сотрудничества. В новом формате были реализованы встречи по системе MatchMaking, программу которых в проактивном режиме формировали специалисты контактного центра. С 19 по 23 июля в Конгресс-центре и на стенде "Сделано в Москве" состоялось более 1 500 переговоров, в которых приняли участие свыше 1 000 компаний. Проведенное анкетирование участников переговоров позволило оценить масштаб сделок, заключение которых состоялось либо обсуждалось на полях МАКС-2017. Деловой потенциал салона оценивается более чем в 600 млрд рублей, включая подписанные твердые контракты и соглашения о намерениях на поставку авиатехники почти на 400



млрд рублей, соглашения о сотрудничестве на 170 млрд рублей, а также переговоры о поставках продукции на сумму около 36 млрд рублей.

Крупнейшими сделками салона стали твердый контракт на поставку 20 самолетов Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Аэрофлот - российские авиалинии" и контракт на поставку в операционный лизинг 16 самолетов MC-21 авиакомпании Red Wings, включая четыре лайнера с отечественными двигателями ПД-14. Лизинговая компания "Ильюшин финанс Ко.", помимо контракта с Red Wings, заключила соглашения о намерениях с авиакомпаниями "ВИМ-АВИА", "Алроса" и "Саратовские авиалинии", перевозчики рассчитывают приобрести в операционный лизинг 27 самолетов MC-21. Кроме того, три MC-21 планирует эксплуатировать авиакомпания "Ангара". Соглашение, предполагающее приобретение до 50 самолетов Ил-114-300 заключила с "Объединенной двигателестроительной корпорацией" Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Авиакомпания "Азимут" выразила намерение приобрести четыре Sukhoi Superjet 100.

Также ГТЛК подписала соглашения о приобретении 12 вертолетов Ми-8АМТ, шести Ми-171 и 12 "Ансат". Два "Ансата" в 2018 году получит компания "Русские вертолетные системы". Заказчики из Китайской Народной Республики договорились о приобретении 13 вертолетов российского производства, включая четыре Ми-171, два Ка-32А11ВС и семь "Ансат".

Количество конференций, круглых столов, брифингов, семинаров и презентаций превысило 150. Открыл деловую программу второй Евразийский аэрокосмический конгресс, собравший около 680 делегатов. На мероприятиях на площадке МАКС-2017 обсуждались магистральные направления развития аэрокосмического сектора, технические и технологические новации, вызовы, стоящие перед индустрией. Эксперты в области самолетостроения и беспилотных летательных аппаратов представили свое видение перспектив развития рынка. Центральными темами для дискуссий стали перспективы цифровизации промышленности и перехода к "Производству 4.0", вопросы развития кадрового потенциала.

"Отечественная авиационная промышленность динамично трансформируется, воплощая на практике идеи цифровизации. Новации, которые мы представили на салоне как "Индустрия 4.0.ru", вскоре заработают на предприятиях. Эффективность, гибкость и оперативность разработки и производства позволят нам расширить присутствие на международном рынке гражданской авиатехники за счет нового поколения продуктов, таких как MC-21", - подчеркнул Заместитель министра промышленности и торговли Олег Бочаров.

21 июля на площадке МАКС прошел "День студента", организованный ОАО "Авиасалон". Возможностью ознакомиться с экспозицией, понаблюдать за полетами и получить информацию о предприятиях отрасли воспользовались 8 300 молодых людей и девушек. В этот день в рамках экспозиции раздела "Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи" состоялась ярмарка вакансий ведущих предприятий авиационно-промышленного и ракетно-космического комплексов.

По традиции огромный интерес посетителей авиасалона вызвала летная программа, в которой приняли участие 90 воздушных судов. На протяжении шести дней свое мастерство демонстрировали



пилоты восьми пилотажных групп, включая впервые поднявшуюся в небо Жуковского пилотажную группу Al Fursan из Объединенных Арабских Эмиратов. 116 воздушных судов представлено на статической площадке.

За шесть дней работы салон МАКС-2017 посетило 452.800 человек, что подтверждает его лидирующие позиции среди крупнейших мировых авиационно-космических салонов.

[\(Минпромторг\)](#)

Эксперт об итогах МАКС-2017: вскоре мы получим много приятных новостей

Россия на МАКС-2017 заключила контракты на 400 млрд рублей. Авиаэксперт Андрей Фомин в эфире радио Sputnik выразил уверенность, что количество заказчиков и твердых контрактов на поставку российских самолетов будет неуклонно расти.

Сумма подписанных в ходе Международного авиационно-космического салона МАКС-2017 контрактов и соглашений о намерениях по поставкам российской авиатехники составила 400 млрд рублей, сообщила пресс-служба Минпромторга РФ.

Авиасалон проходил в подмосковном Жуковском 18-23 июля. Участниками выставочной программы, отмечает Минпромторг, стали 880 компаний из 36 стран, что превысило показатели 2015 года.

МАКС-2017 превысил показатели предыдущей выставки по количеству экспонентов и международному охвату. Площадь экспозиции в павильонах составила 20 тысяч квадратных метров, говорится в сообщении. Крупнейшими сделками салона стали твердый контракт на поставку 20 самолетов Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Аэрофлот" и контракт на поставку в операционный лизинг 16 самолетов MC-21 авиакомпании Red Wings, включая четыре лайнера с отечественными двигателями ПД-14.

Авиаэксперт, главный редактор журнала "Взлет" Андрей Фомин в эфире радио Sputnik выразил уверенность, что количество заказчиков и твердых контрактов на поставку этих самолетов будет неуклонно расти.

"МАКС-2017 прошел на очень высоком уровне, с еще более высокими результатами, и есть все перспективы для развития авиационного бизнеса в России. Наша авиация в настоящее время находится на подъеме - совсем недавно создан принципиально новый пассажирский самолет MC-21. В конце мая он взлетел, а на авиасалоне уже заключены первые твердые контракты и ряд соглашений о намерении поставок непосредственно авиакомпаниям. Есть основания предполагать, что в ближайшие годы, когда самолет завершит все сертификационные испытания и начнет поступать в эксплуатацию, количество заказчиков и твердых контрактов будет неуклонно расти", - сказал Андрей Фомин.

Он отметил, что российская авиационная военная техника традиционно пользуется спросом во многих странах мира, и перечень этих стран продолжает расширяться: к традиционным рынкам в Индии и Китае прибавляются рынки стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. В то же время, по словам



эксперта, Россия выходит на мировой рынок гражданской авиации, и это стало тенденцией последнего времени.

"Тенденция последнего времени - это то, что Россия выходит и на мировой рынок гражданской авиационной техники. Первый наш прорывной продукт был Sukhoi Superjet 100, который уже четвертый год успешно эксплуатируется в Латинской Америке - 20 самолетов успешно летают с показателями эксплуатации не хуже ведущих западных авиалайнеров. В прошлом году началась эксплуатация Superjet в Европе, что можно считать подлинным прорывом нашей гражданской авиатехники. В этом году начата их эксплуатация в Бельгии. Создание среднемагистрального самолета МС-21, отвечающего всем современным стандартам, дает основание надеяться, что с этим проектом мы сможем развить тот успех, который достигнут с Superjet. Думаю, что в последующие годы мы получим много приятных новостей в этом отношении", - заключил Андрей Фомин.

[\(РИА Новости\)](#)

T-500 сможет обеспечить до 70% всех авиахимработ в стране

В рамках МАКС-2017 индустриальный директор кластера обычного вооружения, боеприпасов и спецхимии Госкорпорации "Ростех" Сергей Абрамов рассказал "РГ" о конкурентных преимуществах самолета аграрного назначения Т-500, который впервые был представлен на Международном авиационно-космическом салоне.

Сергей Борисович, за первые два дня проведения МАКС-2017 на вашей площадке было подписано пять соглашений о сотрудничестве. Уже можно подвести предварительный итог работы?

Сергей Абрамов: Мы подписали соглашения о сотрудничестве с Пермским краем, Республикой Татарстан, Свердловской областью. Эти регионы станут участниками проекта по созданию и развитию всероссийской системы управления авиахимработами. Кроме того, планируется использование в этих регионах авиационного комплекса для агрохимработ. Это интересно субъектам федерации, так как участие в проекте нацелено на повышение эффективности сельского хозяйства. Кроме того, подписаны соглашения о сотрудничестве с Авиарегистром России, который будет проводить работу по сертификации Т-500, и Росагролизингом, планирующим поставки комплекса сельхозпроизводителям.

Регионы готовы выступить заказчиками самолета аграрного назначения Т-500?

Сергей Абрамов: Да, это планируется. Что касается нас, то реализация пилотного проекта позволит нам ещё больше усовершенствовать систему, которую в будущем планируем внедрить по всей России.



Известно, в каком объеме каждый регион закупит Т-500?

Сергей Абрамов: Сейчас мы проводим переговоры на эту тему, в том числе и с профильными министерствами.

В чем особенность Т-500 и его конкурентные преимущества?

Сергей Абрамов: Во-первых, он выполнен из композитных материалов. Во-вторых, низкая себестоимость услуги и эксплуатация воздушного судна. Специалисты в области сельского хозяйства подтвердили нам уникальные рыночные перспективы проекта. Над ним мы работаем одной командой с Минпромторгом, Минсельхозом и другими ведомствами и убеждены в существенных перспективах и достаточно быстрой конвертации проекта в рыночной нише.

Какова стоимость обработки сельхозугодий?

Сергей Абрамов: Примерно 110 рублей за гектар. Сейчас этот показатель при использовании наземной техники в несколько раз выше. К тому же Т-500 способен обеспечить до 70 процентов всех авиахимработ в России.

Т-500 производится в Обнинске и Казани, за какие направления отвечает каждая площадка?

Сергей Абрамов: Композитный планер и остекление делаются в Обнинске на ОНПП "Технология". Что касается разработки и сборки, то это дело Казани. Преимущества модели позволяют нам



конкурировать не столько с авиационной, сколько с наземной специализированной сельскохозяйственной техникой.

В каких отраслях, кроме сельскохозяйственной, может использоваться Т-500?

Сергей Абрамов: Самолет также может выполнять услуги по мониторингу окружающей среды, охране, ликвидации разливов нефтепродуктов, воздействия на гидрометеорологические явления. Широчайший круг применения.

Планируется ли сделать этот самолет беспилотником?

Сергей Абрамов: Потенциально такая функция возможна.

Пока речь идет о выпуске 60 самолетов Т-500 в год, каковы дальнейшие перспективы?

Сергей Абрамов: Перспективы связаны с экспортным потенциалом этой модели - Северная Америка, Африка, ряд государств, с которыми в советское время были налажены прочные деловые контакты, - это наши потенциальные рынки сбыта.

[\(Российская Газета\)](#)

Контракты на 400 млрд руб.: чем запомнится МАКС-2017

Авиакосмический салон в Жуковском, который был знаменит преимущественно как авиашоу, приобретает статус деловой площадки.

Открытый урок

Организаторы XIII Международного авиационно-космического салона заранее уверяли, что он будет более насыщенным, чем авиакосмический салон двухлетней давности. "Ожидаем повышенного количества участников, экспонентов и зрителей", - говорил в интервью РБК генеральный директор ОАО "Авиасалон" Александр Левин.

Уже в первые два дня работы МАКС-2017 стало ясно, что это утверждение справедливо по крайней мере в отношении количества участвующих в нем российских и зарубежных компаний. В 2015 году, согласно официальным данным, их было около 700, а в этом году более 800, в том числе около 180 - иностранных производителей из 35 стран мира. Не ошиблись организаторы и в прогнозах в отношении зрителей. Если два года назад их было немногим более 400 тыс., то в этом году, по предварительным данным, за пять дней работы МАКС-2017 его посетили около полумиллиона человек.

На МАКСе было немало студентов профильных вузов. Российский авиапром пару лет назад взял курс на омоложение отрасли, особенно в ее инженерной части. 20 июля одно из мероприятий для молодежи проводил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь. Организаторы авиакосмического салона, в свою очередь, 21 июля объявили днем студента, и



учащиеся вузов получили возможность посетить МАКС бесплатно. Почти у каждого стенда в любой день авиасалона можно было встретить молодые лица, причем не только из России. "Я сегодня отпросился с работы, специально пришел посмотреть на "Русских витязей", много слышал о них. Еле дождался начала полетов", - говорит 26-летний венесуэлец Хорхе Чангаротти, аспирант РУДН, работающий экскурсоводом и переводчиком в Москве. Очевидный интерес вызвали экспозиция спортивного самолета для сборных команд и "МИГ-35", было видно, как растет очередь к многоцелевому истребителю "Су-35С", где можно было пообщаться с летчиками.

Идея провести студенческий день признана плодотворной уже потому, что молодежь получила возможность пообщаться с потенциальными работодателями. "Нередко можно было видеть, как к тому или иному стенду подходил молодой человек и начинал представляться, давая понять о своем стремлении попасть в компанию. Здесь и вправду было из чего выбрать, - говорит заместитель гендиректора компании-устроителя "Авиасалон" Николай Занегин. "К нам за все время работы на стенде подошли, наверное, сотни молодых людей. Это будущие программисты, инженеры, ученые", - говорит Ольга Максимова, помощник генерального директора "Экспериментальной мастерской НаукаСофт". - Думаю, некоторым из них мы в будущем предложим штатное место".

Встречи со студентами провели дочерние компании ОАК, предприятия госкорпорации "Ростех" и несколько вузов. В рамках экспозиции раздела "Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи" прошла ярмарка вакансий ведущих предприятий авиационно-промышленного и ракетно-космического комплексов. Информацию о вакансиях разместило 12 работодателей, а участие в программе приняли около 9 тысяч студентов.

Брифинги MatchMaking

В рамках МАКС-2017 проведено около 150 конференций, круглых столов, брифингов, семинаров и презентаций. Открыл деловую программу второй Евразийский аэрокосмический конгресс, собравший около 680 делегатов.

Конгресс-центр не пустовал ни минуты. "На мероприятиях на площадке МАКС-2017 обсуждались магистральные направления развития аэрокосмического сектора, технические и технологические новации, вызовы, стоящие перед индустрией, - сообщили РБК в пресс-службе компании "Авиасалон". - Эксперты в области самолетостроения и беспилотных летательных аппаратов представили свое видение перспектив развития рынка. Центральными темами для дискуссий стали перспективы цифровизации промышленности и перехода к "Производству 4.0", вопросы развития кадрового потенциала".

Деловая программа включала в себя сразу несколько нововведений. ОАК и холдинг "Вертолеты России" провели деловые брифинги, в рамках которых отечественные авиапроизводители представили этим корпорациям свои бизнес-планы с прицелом на дальнейшее сотрудничество. Эти конференции проходили в течение первых трех дней в разных местах, в частности в конгресс-центре.

Что было совсем новым в деловой программе МАКСа, так это бизнес-встречи в формате MatchMaking, практикуемом на Западе. Программу в проактивном режиме формировали специалисты контактного



центра. Представитель любой компании, подавшей за несколько месяцев заявку на участие в этих встречах, получал от организаторов список компаний, которые могли бы стать его контрагентами. Затем он выбирал из предложенного списка наиболее подходящих партнеров и встречался с ними в рамках салона.

Бизнес-встречи в формате MatchMaking проходили в двух местах: на столичном стенде "Сделано в Москве" и в конгресс-центре. Маленькие столики со стеклянными столешницами почти всегда были заняты, партнеры по переговорам сменяли друг друга. "За четыре дня мы с коллегами провели порядка 150 встреч, пообщались с потенциальными контрагентами. Треть контактов, полученных здесь, точно выстрелит. Формат очень удобен, это как первое свидание: мы смотрим на потенциального партнера, а он на нас, и решаем, чем мы можем быть полезны друг другу", - рассказал РБК+ Григорий Ульянов, заместитель генерального директора по развитию бизнеса компании "Сенсор", производителя оборудования и ПО. "В этот раз на МАКСе мы заявили о себе в полный голос, надеемся на контракты в будущем", - говорит Ольга Максимова.

Всего, по данным организаторов, в рамках MatchMaking состоялось 1521 встреча, в которых приняли участие 1027 компаний. "Проведенное анкетирование участников переговоров позволило оценить масштаб сделок, которые заключались либо обсуждались на полях МАКС-2017. Деловой потенциал салона оценивается более чем в 600 млрд руб., включая подписанные твердые контракты и соглашения о намерениях на поставку отечественной авиатехники российским и зарубежным эксплуатантам и лизингодателям на сумму 394 млрд руб., соглашения и меморандумы о сотрудничестве на 171 млрд руб., а также переговоры о поставках продукции на сумму около 36 млрд руб.", - рассказал РБК+ председатель наблюдательного совета конгрессно-выставочного бюро Москвы Андрей Жуковский.

Деловые итоги мероприятия оценил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. "Важно, что МАКС превращается в деловую площадку, участие в которой становится не только вопросом престижа, но и эффективным инструментом для установления партнерских отношений. За три дня были проведены переговоры по системе MatchMaking с участием преимущественно малых и средних компаний", - подчеркнул он.

"Мы уверены, что МАКС-2017 станет отправной точкой в новой истории отечественной авиационной промышленности", - подытожил генеральный директор компании "Авиасалон" Александр Левин.

Итоги переговоров

В рамках МАКС-2017 были проведены переговоры с представителями более 50 иностранных делегаций, по их результатам подписаны 15 контрактов и соглашений о сотрудничестве, организаторы провели около 50 презентаций для делегаций из 20 стран, в целом свою продукцию представили более 650 российских и зарубежных компаний.

"МАКС стал площадкой подписания крупных контрактов в авиапроме, которые готовились несколько месяцев, здесь для этого были самые комфортные условия. Со временем МАКС станет одним из ведущих маркетинговых каналов для российского бизнеса", - полагает Андрей Жуковский.



Как и ожидалось, подписан твердый контракт на поставку 20 лайнеров Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100) авиакомпании "Аэрофлот - Российские авиалинии". Будет поставлено 20 воздушных судов, парк "Аэрофлота" увеличится до 50 лайнеров SSJ-100. Их салон будет иметь двухклассную компоновку: 12 мест бизнес-класса и 75 мест экономического класса. В то же время авиакомпания "Азимут" подписала соглашение о намерениях покупки четырех самолетов Sukhoi Superjet-100 со сроками получения в 2021-2022 годах.

Новый российский самолет МС-21 не принял участия в летной программе, поскольку еще не прошел летные испытания. Однако на стенде павильона F-1, где и располагалась экспозиция его разработчика - компании "Иркут", был оборудован макет кабины пилота, и любой желающий мог посидеть в ней, включить авионику, инсценировать. Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) не стала терять времени и заключила контракт на поставку 16 новейших магистральных самолетов МС-21 для авиакомпании Red Wings. Борты будут предоставляться в течение трех лет, с 2019 по 2022 год, при этом лайнеры передадут в лизинг на 12 лет. Еще одним получателем МС-21 станет авиакомпания "ВИМ-Авиа", с которой заключено соглашение о намерениях передачи 15 машин в лизинг сроком на 12 лет, поставки будут производиться с 2021 по 2024 год. Рамочное соглашение на поставку трех МС-21 с опционом на поставку еще трех самолетов ИФК подписала с авиакомпанией АЛРОСА, которая, отметим, сегодня эксплуатирует лайнеры Boeing 737 и Ту-154. Первый самолет компания получит не ранее 2023 года. Еще три самолета МС-21 поступят в распоряжение авиакомпании "Ангара", эксплуатирующей сейчас машины Ан-148.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) и "Гражданские самолеты Сухого" подписали рамочное соглашение, по которому лизинговая компания приобретет 50 региональных самолетов Ил-114-300. До конца текущего года стороны собираются подписать предварительный договор.

Активное участие в деловой программе принял и холдинг "Вертолеты России". Его представители подписали ряд соглашений и контрактов на поставку винтовой авиатехники. ГТЛК, в частности, заключила с вертолетчиками соглашение о поставке в течение полутора лет 30 вертолетов, в том числе 12 Ми-8АМТ, шести Ми-8МТВ-1 и 12 "Ансат". Еще одно соглашение предусматривает поставку в 2018 году компании "Русские вертолетные системы" двух вертолетов "Ансат" с авиасалон под медицинские цели.

Портфель заказов на современные российские вертолеты пополнится и за счет покупателей из Китая. Согласно подписанным соглашениям, United Helicopters получит пять легких вертолетов "Ансат" в медицинской комплектации, три Ми-171 в транспортном исполнении и два пожарных Ка-32А11ВС. Заказ будет исполнен в 2017-2018 годах. Также в следующем году Россия поставит Китаю еще четыре вертолета Ми-171Е (экспортный вариант военно-транспортного Ми-171Ш).

В ходе авиасалона выяснилось, что возможность закупки в России дополнительной партии вертолетов типа Ми-17 рассматривает Мексика. Большой интерес у мексиканских партнеров вызывают вертолеты Ка-226 и "Ансат". Добавим, что до 2020 года Минобороны России планирует купить 15 многоцелевых вертолетов Ми-38.



В свою очередь, Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) обещает организовать поставку двигателей для вертолетов. "Вертолеты России" и "ОДК на МАКСе заключили генеральное соглашение, предполагающее поставку вертолетных двигателей на ближайшие пять лет на сумму более 75 млрд руб. По словам представителя "Вертолетов России", ОДК в рамках соглашения предоставит такие российские двигатели, как ВК-2500, в том числе последнюю модификацию ВК-2500П/ПС, а также ТВ7-117 В. Четыре двигателя ВК-2500 ОДК будут отправлены в Китай, где их установят на вертолеты Ми-17.

Асы в небе

В летной программе МАКС-2017 приняли участие 90 воздушных судов. На протяжении шести дней свое мастерство демонстрировали пилоты восьми пилотажных групп. Воздушно-космические силы России представили группы "Русские витязи", "Стрижи" и "Соколы России", а также "Русь", "Первый полет" и Chelavia Team. Кроме того, в полетах приняли участие зарубежные гости - Fursan Al Emarat (ОАЭ) и прибалтийская Baltic Bees Jet Team.

Представительский класс

Западные антироссийские санкции не оказали существенного влияния на МАКС-2017. На выставке были оборудованы национальные павильоны Германии, Франции, Италии, Швейцарии, Чехии, Китая, Индии, Канады, Белоруссии, Ирана. В целом в авиасалоне было задействовано 200 воздушных судов, из них 80 участвовали в летной программе, а еще 116 летательных аппаратов демонстрировали посетителям на статической стоянке.

Мировые авиастроительные компании также не отказались от участия в российском авиакосмическом салоне. Например, как сообщили РБК на стенде компании Boeing, вопрос отказа от участия в выставке не рассматривался. В свою очередь, Airbus представил не только самолет А350-900, но и новейший вертолет ВК117С2. Многие страны уменьшили размеры стендов, но не отменили участия, объяснил заместитель гендиректора компании "Авиасалон" Николай Занегин.

[\(РБК\)](#)

Самолет Т-500 совершил дебютный полет на МАКС-2017

23 июля специализированное воздушное судно для выполнения авиахимработ Т-500 приняло участие в летной программе МАКС-2017.

Участники и гости МАКС-2017 тепло встретили дебютанта. В небе над территорией Международного авиационно-космического салона самолет Т-500 провел семь минут, с высоты продемонстрировав зрителям карбоновое крыло.



«Этот уникальный самолет прекрасно вписался в летную программу МАКС-2017, целью которой, как правило, является демонстрация новых образцов авиационной техники. Созданный полностью из композиционных материалов по новейшим авиационным технологиям Т-500 стал не только дебютом авиасалона, но и новым словом гражданской авиации», - отметил генеральный директор ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина Андрей Силкин.

Т-500 — специализированное воздушное судно нового поколения для проведения авиахимработ. Планер самолета полностью выполнен из композиционных материалов, при производстве применён метод горячего формования, поэтому воздушное судно может эксплуатироваться в регионах с жарким климатом. Остекление Т-500 выполнено из высокопрочного материала, имеет многофункциональное покрытие, защищающее пилота от воздействия вредных внешних факторов.

Форсуночная система распыления химикатов самолета рассчитана на современную технологию ультрамалообъемного опрыскивания, позволяющую проводить экономичную и эффективную обработку новейшими типами химических составов. Производительность – более 150 гектаров в час. Самолет можно использовать для мониторинга окружающей среды (особенно в пожароопасный период), обследования промышленных объектов большой протяженности, воздействия на гидрометеорологические явления, обработки лесов от вредителей, ликвидации разливов нефтепродуктов. Самолет Т-500 производится ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина совместно с разработчиком – Фирмой «МВЕН» (Республика Татарстан).

[\(ОНПП Технология\)](#)

«Росагролизинг» окажет содействие в реализации самолетов Т-500 калужской сборки

"Росагролизинг" будет оказывать содействие в реализации самолетов Т-500, серийная сборка которого начнется на научно-производственном предприятии "Технология" в Обнинске Калужской

области. Соглашение о поставках полевых авиационных комплексов для сельского хозяйства подписано между представителями "Росагролизинга" и "Технологии".



"Ростех" готов обеспечивать аграриев качественной отечественной продукцией. Сотрудничество с "Росагролизингом" может развиваться как в части производства Т-500, так и выпуска современных комплектующих для сельхозтехники на базе "Технология", - заявил индустриальный директор кластера Вооружение ГП "Ростех" Сергей Абрамов.

Самолет для авиахимработ Т-500 впервые представлен в рамках МАКС-2017. Планер самолета полностью выполнен из композиционных материалов, при производстве применен метод горячего формования, воздушное судно может эксплуатироваться в регионах с жарким климатом. Остекление Т-500 выполнено из высокопрочного материала, имеет многофункциональное покрытие, защищающее пилота от воздействия вредных внешних факторов. Производительность самолета более 150 гектаров поверхности в час.

"Для сельского хозяйства мы готовы делать не только композитные самолеты, но и изделия остекления, тепло- и шумоизоляционные материалы для техники. Сотрудничество с "Росагролизингом" позволит наладить нам контакты с потенциальными потребителями", - считает гендиректор "Технологии" Андрей Силкин.



"Росагролизинг" - государственная лизинговая компания, созданная в 2001 году для решения задач по технической модернизации отечественного агропромышленного комплекса.

"Технология" входит в госкорпорацию "Ростех" в составе холдинга "РТ-Химические технологии и композиционные материалы". Деятельность этих предприятий заключается в проведении научных исследований и инновационных разработок новых материалов, серийное производство наукоемкой продукции для космоса, авиационной техники, наземного и водного транспорта.

Международный авиационно-космический салон МАКС-2017 проходит с 18 по 23 июля в подмосковном Жуковском.

[\(Московский комсомолец\)](#)

Алексей Rogozin вошел в правление ОАК

Совет директоров "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) ввел в состав правления корпорации вице-президента по транспортной авиации Алексея Rogozina - сына зампреда правительства Дмитрия Rogozina.

Совет директоров ОАК переизбрал также главу Минпромторга Дениса Мантурова главой совета. Этот пост господин Мантуров занимает с июля 2015 года и переизбирается на него в третий раз, пояснили в ОАК.

ОАК создана в 2006 году для консолидации конструкторских бюро и авиастроительных предприятий России. В состав холдинга входят ПАО "Компания "Сухой", ПАО "Корпорация "Иркут", АО "ОАК - Транспортные самолеты", ОАО "Ил", ПАО "Туполев", АО "Авиастар-СП". 91,2% акций ОАК принадлежит России, 5,1% - Внешэкономбанку 3,7% - частным акционерам.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Мотор Сич опровергает обвинения в финансовых махинациях

Совет директоров ПАО "Мотор Сич" обнародовал заявление по поводу прозвучавшей накануне информации со стороны генпрокуратуры Украины о наличии нескольких уголовных производств в отношении предприятия. Как отмечает его руководство, неверное восприятие этих озвученных сведений может привести к негативным репутационным и экономическим последствиям для компании. Событие, которое расследуется СБУ, связано с возможными незаконными действиями должностных лиц Общества по подготовке к продаже представителям другого государства акций для последующего отчуждения уникального технологического оборудования, созданного на предприятии. В генпрокуратуре уверены, что ПАО, как представитель оборонного комплекса Украины, должно было согласовать отчуждение своих акций с соответствующими госорганами, чего сделано не было. "По поводу этих рассуждений следует отметить, что с 1994 г. предприятие является акционерным обществом с частной формой собственности, акции которого являются собственностью отдельных физических и юридических лиц. Обращение таких акций является свободным и неподконтрольным эмитенту - АО "Мотор Сич"- говорится в заявлении СД. Кроме того, здесь уточнили, что ПАО не является предприятием оборонного комплекса, поскольку не включено в состав



предприятий-участников Государственного концерна "Укроборонпром". Поскольку информация о выводе на офшорные компании большей части акций и передача их в собственность в неустановленном законом порядке, по мнению представителей компании, не соответствует действительности, то Мотор Сич намерена принимать все предусмотренные законодательством меры по защите чести, достоинства и деловой репутации.

На сегодняшний день, по некоторым экспертным оценкам, количество акционеров-юрлиц "Мотор Сич" может насчитывать более 160 компаний, которым суммарно принадлежит 85% акций. Но поскольку этот пакет распылен, а каждая из компаний обладает не более 10%, то эти миноритарии не фигурируют в украинском реестре собственников. Поэтому на официальном уровне не озвучивается, в чьих интересах могла быть совершена сделка по продаже активов. Напомним, что ПАО "Мотор Сич" (Запорожье) производит авиадвигатели для самолетов и вертолетов. Продукцию предприятия эксплуатируют на самолетах и вертолетах в более чем 120 странах, одним из основных потребителей является Россия.

[\(РЖД-партнер\)](#)

Минтранс решил проверять пилотов на ВИЧ и наркотики

Минтранс предложил сделать обязательной проверку анализов пилотов, бортпроводников и авиадиспетчеров на ВИЧ-инфекцию и наркотики. Это может увеличить расходы на обследование кандидатов почти в два раза.

Несмотря на продолжающийся отток пилотов, в России решили ужесточить требования к таким специалистам. В действующей редакции федеральных авиационных правил члены экипажа воздушного судна (пилоты и другие члены летного состава, а также бортпроводники) и авиадиспетчеры для прохождения медицинского освидетельствования в специальной летной комиссии должны предъявить военный билет и документы о состоянии здоровья - медицинскую книжку, амбулаторную карту или выписку из нее. Теперь Минтранс предложил, чтобы члены экипажа воздушного судна и диспетчеры при поступлении на работу также должны были предъявлять заключения психиатра и нарколога; результаты исследований крови на ВИЧ-инфекцию, маркеры вирусного гепатита В и С, сифилиса (RW), результаты химико-токсикологического исследования на наличие в организме наркотических средств, психоактивных веществ и их метаболитов. Об этом говорится на сайте правовой информации.

Обсуждения поправок Минтранса продлятся до 8 августа, предполагаемый срок их вступления в силу - сентябрь 2017 года, указано в описании проекта. Сейчас такие нормы действуют только для студентов профильных учебных заведений и обслуживающего персонала аэропортов.

Медицинское освидетельствование (терапевтическое, хирургическое и неврологическое) пилот должен проходить за собственный счет или за счет компании, гласят авиационные правила. Стоимость процедуры составляет 5-7 тыс. руб., согласно данным отраслевого информационного портала 1aviaclub.ru. А сдача дополнительных анализов, которые предлагает Минтранс, обойдется в сопоставимую сумму - 5 тыс. руб., следует из пояснений представителя сети клиник "Инвитро". Таким образом, расходы на анализы кандидатов увеличатся почти вдвое.



В марте заместитель министра транспорта Сергей Аристов заявлял, что обсуждается вопрос о проверке летного состава на наличие в крови наркотиков и алкоголя непосредственно перед и после полета. Но по этому вопросу министерство пока не представило предложений.

В действующих федеральных авиационных правилах есть приложение, согласно которому определяется годность пилота к летной работе. В п. 42.1 этого приложения говорится, что пилоты, бортпроводники, диспетчеры и курсанты профильных учебных заведений при наличии ВИЧ признаются негодными. Этот пункт соблюдался до 2011 года, когда пилот Александр Степушин, отстраненный от работы из-за обнаруженного у него вируса иммунодефицита, обжаловал это решение в суде. В итоге Верховный суд признал этот пункт недействительным, за исключением случаев невозможности осуществлять профессиональную деятельность по состоянию здоровья. После этого Минтранс внес поправки в авиационные правила, согласно которым оценку годности к летной работе ВИЧ-инфицированных специалистов проводит центральная врачебная летная экспертная комиссия. Представители Минтранса и Росавиации пока не ответили на запросы РБК.

Представитель авиакомпании "Нордавиа" отметил, что поправки Минтранса могут удлинить процедуру приема на работу и сделают этот процесс более затратным для авиакомпаний. "Сейчас перед приемом на работу летного состава, включая бортпроводников, управление персоналом авиакомпании "Нордавиа" получает от отобранных кандидатов справки МВД об отсутствии у них судимости, а с начала этого года - еще и справки об отсутствии привлечения к ответственности за употребление психотропных веществ", - добавил он.

Представители "Аэрофлота" и S7 не смогли предоставить оперативные комментарии. Представитель "Уральских авиалиний" отказался комментировать предложение Минтранса.

Ужесточение требований проходит на фоне оттока специалистов в азиатские страны. За последние 2,5 года на работу в Азию уехали более 300 командиров воздушных судов и инструкторов (около 100 из них в Китай), еще 400 человек - в процессе трудоустройства, писал в июне "Коммерсантъ". "Пилоты гурьбой уходят в Азию и Китай, где заработные платы в 1,5-2 раза выше", - говорил в кулуарах Петербургского экономического форума гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев. Для того чтобы удержать пилотов, компания решила ввести дополнительную систему поощрения - ежеквартальные премии от 75 тыс. руб. до 240 тыс. руб. в зависимости от стажа работы.

Руководитель аналитического центра компании "Авиаперсонал" Маргарита Юскина считает, что ужесточение требований к медицинскому освидетельствованию может усугубить ситуацию с дефицитом специалистов. "Скорее всего, в проект будут еще внесены изменения. Сейчас такие ужесточения несколько несвоевременны", - уверена она.

[\(РБК\)](#)

Рособоронэкспорт провел первое заседание пресс-клуба

В главном офисе АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) в Москве состоялось первое заседание пресс-клуба спецэкспортера. Руководство компании, представители Ростеха, ФСВТС



России и основных оборонных предприятий обсудили с журналистами федеральных и отраслевых СМИ медиа-вопросы по продвижению российского оружия за рубеж.

"Для нас очень важна коммуникация со средствами массовой информации. Прозрачные, прямые и честные каналы передачи информации позволяют нам доводить позицию Рособоронэкспорта или защищать его интересы российского оборонно-промышленного комплекса за рубежом, - сообщил журналистам руководитель Аппарата генерального директора Рособоронэкспорта Юрий Каптелкин, курирующий пресс-клуб.

В рамках неформального пула спецэкспортера представители СМИ смогут получать исчерпывающую информацию о состоянии ВТС России с иностранными государствами, разъяснения по специфике взаимодействия с различными странами, а также пояснения по официальной информации, распространяемой пресс-службой компании.

"Одно из главных преимуществ формата пресс-клуба - мы сможем получать фидбэк по нашей работе непосредственно от вас, от людей, которые организуют информационные потоки по тематике ВТС и от которых во многом зависит имидж Рособоронэкспорта. Пресс-клуб подтверждает, что мы находимся по одну сторону медийных баррикад. И рады иметь таких союзников, потому что наши конкуренты действуют активно", - добавил Юрий Каптелкин.

Планируется, что заседания пресс-клуба будут проходить несколько раз в год по мере накопления проблем и вопросов, требующих совместного решения. Пресс-клуб будет проходить в различных форматах: в виде плановых заседаний, внеплановых тематических брифингов, посещений российских оборонных предприятий, конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов, прямо или опосредованно участвующих в процессе военно-технического сотрудничества России с иностранными государствами.

В ходе работы пресс-клуба Рособоронэкспорт будет содействовать его постоянным членам в поиске нужной им информации и организации интервью с российскими и зарубежными партнерами по линии ВТС. Также совместно с членами пресс-клуба планируется вырабатывать взаимоприемлемые для субъектов ВТС, предприятий ОПК и СМИ алгоритмы взаимодействия, учитывающие нюансы информационной работы в сфере ВТС.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Airbus сократил чистую прибыль во II квартале на 34%

Европейская аэрокосмическая корпорация Airbus Group сократила чистую прибыль во втором квартале 2017 года на 34% из-за проблем с поставками самолетов. Как сообщается в пресс-релизе компании, ее чистая прибыль в апреле-июне составила 895 млн евро по сравнению с 1,36 млрд евро за аналогичный период прошлого года.

Отмечается, что показатель за прошлый год включал в себя единовременный доход в размере 1,14 млрд евро, связанный с созданием СП с французской Safran, а также доход в размере 868 млн евро, полученный Airbus от продажи акций Dassault Aviation. Выручка снизилась на 5% - до 15,7 млрд евро.



Выручка подразделения коммерческих самолетов в апреле-июне снизилась на 3%, до 11,96 млрд евро. Подразделение, выпускающее вертолеты, повысило выручку на 7%, в сфере военного оборудование показатель снизился на 14%.

Как сообщалось, Airbus пришлось отложить поставки самолетов A320neo из-за проблем с двигателями производства United Technologies. Тем не менее, Airbus подтвердила прогноз на 2017 год, согласно которому она рассчитывает поставить клиентам свыше 700 самолетов. Акции компании дешевеют на 2,6% в ходе торгов в четверг, с начала года ее капитализация подскочила на 15%, до 56 млрд евро.

[\(Интерфакс\)](#)

Путин дал ряд поручений по развитию авиасообщения на Дальнем Востоке

Так, правительство совместно с органами исполнительной власти субъектов Дальневосточного федерального округа должны провести оценку текущей и прогнозной потребности авиакомпаний в воздушных судах для местных пассажирских перевозок. Требуется определить "оптимальный типовой ряд" судов и до 15 ноября представить согласованные предложения "по консолидации их закупок" с участием государственных лизинговых компаний и источники финансирования.

Также правительству поручено "обеспечить разработку и утверждение в составе "Транспортной стратегии РФ до 2030 года" стратегии развития региональных и местных авиaperевозок в РФ, предусматривающей комплексное и взаимосвязанное решение вопросов развития авиатранспортного комплекса, включая развитие авиационной промышленности, сети авиационной инфраструктуры и авиапредприятий, а также подготовки высококвалифицированных профессиональных кадров". Требуется также обеспечить "разработку и применение наиболее экономически эффективных типовых проектов в случае строительства (реконструкции) служебно-пассажирских зданий аэропортов с использованием средств федерального бюджета". Доклад должен быть представлен до 15 января 2018 г.

До 15 ноября 2017 г. правительство должно представить доклад по государственной поддержке приобретения вертолетов российского производства, "использование которых предполагается при организации внутренних региональных и местных регулярных воздушных перевозок, в том числе в части компенсации затрат на уплату лизинговых или арендных платежей". До 18 января 2018 г. совместно с ФСБ и МВД России требуется проработать вопрос об уточнении и упрощении требований авиационной и транспортной безопасности к аэропортам местных воздушных линий субъектов РФ, расположенных в пределах ДФО.

[\(Интерфакс-Туризм\)](#)

UTair увеличила перевозку пассажиров на 15,9% в 1-ом полугодии 2017г.

Авиакомпания UTair подвела итоги деятельности за июнь и 1-е полугодие 2017 года.



В июне авиакомпания перевезла 677 837 пассажиров и превысила аналогичный показатель 2016 года на 5% (+5% на внутренних и +4,8% на международных направлениях). Пассажирооборот увеличился на 11,3% до 1 210 691 тыс. пкм. Коэффициент занятости кресел вырос на 2,69 п.п. до 76,4%.

За 6 месяцев 2017 года авиакомпания перевезла 3,272,530 пассажиров, что на 15,9% выше аналогичного периода прошлого года (+12,8% на внутренних и +34,6% на международных направлениях). Пассажирооборот увеличился на 16,7%, до 5 327 184 тыс. пкм, коэффициент занятости кресел – на 4,5 п.п. до 71,5%.

В июне 2017 года заняла 2-е место по пунктуальности среди 5 крупнейших авиакомпаний России, выполнивших более 5 тысяч рейсов. По данным Росавиации, UTair выполнила по расписанию 98,4% из 7388 регулярных рейсов.

«В 2017г. количество пассажиров UTair выросло на 15,9%, а размер флота остался прежним. Значит, мы стали работать эффективнее. Мы увеличили продажи благодаря обновленному веб-сайту и мобильному приложению. У utair.ru одна из лучших конверсий в отрасли: 18% посетителей сайта покупают билеты. Рост продаж через приложение после запуска его новой версии составил 300%. Мы также открыли 42 новых направления: на юге и Урале, в Поволжье и Сибири, в европейские города Мюнхен, Берлин и Вену, Ираклион и Салоники», – прокомментировал президент авиакомпании UTair Алексей Будник.

[\(UTair\)](#)

Новости беспилотной авиации

Европейцы испытали беспилотник с ромбовидным крылом

Европейский авиастроительный концерн Airbus провел успешные летные испытания беспилотного летательного аппарата Sagitta, оснащенного ромбовидным крылом. Как пишет Aviation Week, испытания аппарата, на котором отрабатываются новые технологии радиолокационной малозаметности и автономности беспилотников, проводились на полигоне в ЮАР.

Ромбовидное крыло можно отнести к разновидности треугольных, или дельтавидных, крыльев, используемых, например, на истребителях HAL Tejas или Dassault Mirage 2000. Треугольные крылья в плоскости напоминают греческую букву дельта. Ромбовидные же крылья отличаются тем, что задняя из кромок расположена не под 90-градусным, а существенно более тупым углом.

В целом ромбовидное крыло имеет удлинение, существенное меньшее, чем классические прямое или стреловидное крылья, и немного меньшее, чем треугольные. В частности, благодаря этому установка ромбовидного крыла на летательный аппарат позволяет несколько снизить его радиолокационную заметность в лобовой проекции.

При этом ромбовидное крыло имеет несколько недостатков. В частности, на таком крыле несколько раньше возникает волновой кризис, усложняющий пилотирование на околозвуковых скоростях.

Кроме того, ромбовидное крыло ограничивает маневренность летательных аппаратов. В частности, с таким крылом аппаратам доступен меньший диапазон углов атаки.



По оценке Airbus, ромбовидное крыло позволит снизить радиолокационную заметность беспилотника Sagitta и сделает его более управляемым на небольших скоростях полета (за счет несколько большей площади по сравнению с классическим крылом). Во время испытаний беспилотник провел в воздухе семь минут. Его полет проходил полностью автономно.

Sagitta имеет в длину три метра, размах крыла аппарата также составляет три метра. На аппарат установлены два реактивных двигателя, способных развивать тягу в 311 ньютонов каждый. Максимальная взлетная масса беспилотника составляет 150 килограммов. Sagitta может развивать скорость до 155 узлов (287 километров в час).

Прошедший летные испытания аппарат является лишь уменьшенным демонстратором технологий. Он выполнен в масштабе 1 к 4. Планер беспилотника сделан из углепластика. Конечной целью проекта является разработка семейства беспилотных аппаратов, которые можно было бы использовать в том числе для автономных разведки и воздушной дозаправки.

В октябре 2015 года испытания ромбовидного беспилотника провел американский авиастроительный концерн Airbus. Размах крыла аппарата составляет три метра. Особенность его конструкции заключается в том, что его хвостовое оперение имеет обратную стреловидность, а его законцовки соединены с серединами консолей крыла. Место соединения расположено посередине фюзеляжа.



Хвостовое оперение незначительно приподнято хвостовой балкой над плоскостью крыла. При этом "подъем" хвостовой балки выполнен обтекаемым и выполняет роль стабилизирующего вертикального оперения. В испытании принял участие аппарат с жестким крылом и хвостовым оперением. В 2016 году Boeing испытал такой же беспилотник, но с гибкими аэродинамическими поверхностями.

По данным Boeing, перспективный аппарат можно будет использовать для разведки и наблюдения. Необычная форма планера позволит аппарату дольше находиться в воздухе по сравнению с существующими беспилотниками. Использование гибких крыла и хвостового оперения позволят снизить массу беспилотника.

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