



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Армия России начнет получать новый вертолет Ми-28НМ в конце 2018 года
- «Вертолеты России» ведут разработки в области электродвижения
- Заключен второй контракт с инозаказчиком на вертолет Ми-171А2
- Камов против Миля: каким видят российские КБ ударный вертолет будущего
- О производстве вертолетов Ми-8/17 на Улан-Удэнском Авиационном Заводе
- На Улан-Удэнском авиазаводе будут производить вертолеты Камова

Новости вертолетной индустрии в России

- Дьявол в деталях. На российские вертолёты стали чаще ставить «серые» запчасти
- Российский вертолет «Ночной охотник» ничего не видит
- ДОСААФ в 2018 году займется продлением сроков эксплуатации ведомственного авиапарка
- Airbus Helicopters не идет на переговоры о производстве на Урале
- «Вертолеты России» и ГТЛК подписали договоры на поставку 31 вертолета в 2018 году
- ГТЛК подписала ряд соглашений на поставку вертолетов в рамках программы санитарной авиации
- ВКС РФ в Челябинске получили новый учебный класс для пилотов Ми-28Н
- В 2018 году 6 новых медицинских «Ансатов» пополнят парк «Русских Вертолетных Систем»
- 238 вылетов совершил вертолёт санавиации Бурятии
- «Вертолеты России» завершили передачу вертолетов Ка-52 в рамках Гособоронзаказа 2017 года
- Севастопольское авиапредприятие должно стать частью холдинга «Вертолеты России» в мае 2018 года
- Непревзойденный юбиляр
- Самый грузоподъемный вертолет в мире Ми-26 собрались модернизировать
- Минобороны получило запланированное на 2017 год количество вертолетов "Ми"

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» летят за три моря
- «Вертолеты России»: запрет военной авиатехники на салоне Фарнборо продиктован бизнесом
- Сербия ведет с Россией переговоры о покупке шести вертолетов Ми-17
- HAL может продать технологию вертолетов Dhruv частному предприятию
- Россия и Колумбия обсуждают создание центра по обслуживанию Ми-17
- «Катраны» и «Аллигаторы»: Египет меняет американские "Апачи" на российские Ка-52
- Глава «Рособоронэкспорта»: консультации с Египтом по вертолетам Ка-52 продолжаются
- «Однажды меня обогнали пингвины»: Герой Советского Союза вертолетчик Борис Лялин - о неизвестной Антарктиде
- Первый H-Generation



- Airbus Helicopters завершила поставку Мексике вертолетов AS-565MBe
- Сербия собирается закупить у России шесть военных вертолетов
- Компания Airbus Helicopters поставила 150-й вертолет H145

Новости аэрокосмической промышленности

- Отставки и назначения: ЛИИ, ОАК, ГСС, Airbus, Spairliners
- Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин: «Улучшать самолет можно до бесконечности, важно найти баланс между характеристиками и ценой»
- Истребитель Су-57 совершил первый полет с новым двигателем
- ОНПП «Технология» и Setouchi Holdings Inc обсудили возможности сотрудничества
- Владимир Путин наградил сотрудников Ростеха
- Путин запретил «Ростеху» бесконечно расширяться
- Через несколько лет в мире заработает служба воздушного такси Volocopter
- «Ростех» заплатил Сбербанку миллиард для спасения завода-банкрота

Новости беспилотной авиации

- «Вертолеты России» представили арктический беспилотник VRT300 Дмитрию Рогозину
- Американцы показали контейнерный беспилотник для запуска с истребителя
- Без пилотов и без мозгов. Квадрокоптеры все чаще угрожают большой авиации

Новости вертолетных программ

Армия России начнет получать новый вертолет Ми-28НМ в конце 2018 года

Первые поставки в войска боевого вертолета Ми-28НМ начнутся в конце 2018 года. Как сообщил ТАСС управляющий директор "Роствертола" Петр Мотренко, на предприятии холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) начались работы по подготовке к производству модернизированной версии вертолета.

"В настоящее время на предприятии ("Роствертол" - прим. ТАСС) ведется подготовка к производству модернизированного вертолета Ми-28НМ, призванного внести существенный вклад в повышение боевых возможностей подразделений армейской авиации. Он начнет поступать в войска в конце 2018 года", - сказал он.

Ми-28НМ - модернизированная версия вертолета Ми-28Н "Ночной охотник", который стоит на вооружении российской армии, а также успешно эксплуатируется за рубежом. Как рассказал в беседе с ТАСС председатель комитета Совфеда РФ по обороне и безопасности Виктор Бондарев, Ми-28Н - "это прекрасный вертолет, который пилоты ценят и относятся к нему с огромным уважением". Сенатор подчеркнул, что вертолет "имеет огромный потенциал для модернизации, который будет постепенно реализован".

По словам Бондарева, еще в начале сирийской кампании были выявлены недостатки электроники Ми-28. Практика применения вертолета в тяжелейших погодных условиях и проверка реальным боем показала ряд недочетов этого типа авиатехники, в том числе у очков ночного видения. Но все замечания были быстро учтены. Кроме того, в кратчайшие сроки была проведена доработка существующего парка.



"За последние полтора года замечаний к работе в Сирии как самолетов, так и вертолетов практически нет", - подчеркнул сенатор.

Модернизация Ми-28Н

Бондарев отметил, что Ми-28Н - это "современный, хорошо защищенный, высокотехнологичный, надежный, маневренный вертолет", который может применять в любых условиях дня и ночи как управляемое, так и неуправляемое вооружение. Он напомнил, что в войска уже начаты поставки Ми-28УБ - вертолета с двойным управлением, который позволит эффективнее обучать летчиков на этом типе машин.

В ходе работы по модернизации Ми-28Н разработчики учли новейшие достижения российского вертолетостроения. Новый "Ночной охотник" - это высокоэффективный ударный вертолет, который способен выполнять широкий спектр задач от воздушной разведки и целеуказания до уничтожения разнородных наземных и воздушных целей. В числе основных преимуществ машины не только маневренность и возможность круглосуточного применения, но и повышенная огневая мощь.



Конструкторами также был учтен опыт разработки учебно- боевого Ми-28УБ. В передней кабине нового вертолета установлен второй комплект управления. Кроме того, модернизации подверглась кабина экипажа. Командир и летчик- оператор теперь будут получать информацию об окружающей обстановке и работе всех систем машины в большем объеме и в более доступной форме, что повысит ситуационную информированность экипажа, облегчит взаимодействие и повысит быстроту принятия решений в сложной боевой обстановке.

На вертолет также был установлен новый прицельно-пилотажно-навигационный комплекс, оснащенный вычислительными средствами увеличенного быстродействия. Кабина экипажа надежно бронирована, что обеспечивает защиту от бронебойных пуль и снарядов калибра до 20 мм. Установленные на вертолете новые системы ночного видения позволяют выполнять боевые задачи круглосуточно и распознавать цели на больших дистанциях, придавая дополнительные преимущества боевому вертолету.

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» ведут разработки в области электродвижения

Холдинг "Вертолеты России" ведет научные исследования в области электродвижения винтокрылых машин и планирует вскоре внедрить первые наработки в этой области. Об этом журналистам рассказал генеральный директор холдинга Андрей Богинский.

"Мы эту работу начали, она находится в начальной стадии. Я надеюсь, что через год - полтора будут первые результаты", - сказал он.

Богинский пояснил, что у компании есть блок проектов, связанных с модернизацией ныне действующих моделей вертолетов, а есть проекты, связанные с научно-техническим заданием для подготовки к будущей модернизации техники на новых принципах.

"Это и работа с РАН, с институтами промышленности и небольшими компаниями, которые занимаются сверхпроводимостью, бортовой электроникой. Что касается сверхпроводимости, то это новое направление, им занимается и Boeing, и Airbus. Это вопрос, связанный с электродвижением, ближе к электрическому двигателю", - сказал Богинский.

По его словам, "Вертолеты России" серьезно присматриваются к новым техническим решениям и новым материалам, чтобы иметь возможность снижать вес вертолетов и улучшать их активную эксплуатацию.

"Работа идет постоянно. Мы смотрим активно на решения в Сколково - есть неплохие вещи, которые можем использовать уже сегодня", - сказал он.

[\(ТАСС\)](#)



Заключен второй контракт с инозаказчиком на вертолет Ми-171А2

Холдинг "Вертолеты России" подписал второй контракт с иностранным заказчиком на поставку новейшего вертолета Ми-171А2. Об этом журналистам сообщил в субботу генеральный директор холдинга Андрей Богинский.

"Подписан контракт с инозаказчиком на одну машину - вертолет в VIP исполнении, поставка предполагается в следующем году", - сказал он.

Богинский добавил, что в планах компании на осень следующего года стоит показ возможностей Ми-171А2 в Китае. "Наша проработка показывает интерес китайских эксплуатантов к этой машине - она мощнее, у нее немного другой функционал. У нее уже цифровой борт, много новшеств", - сказал глава "Вертолетов России".

Он напомнил, что на авиационной выставке в Дубае был заключен первый контракт с Индией на Ми-171А2. Этот контракт, по его словам, предусматривает валидацию (одобрение) сертификата вертолета в Индии. "На авиасалоне МАКС мы подписали соглашение с компанией UTair об опытной эксплуатации нескольких машин. В начале следующего года будем эти машины передавать", - напомнил Богинский.

Также Богинский сообщил, что холдинг может изготовить для Индии более 100 морских вертолетов Ка-226Т в случае победы России в соответствующем тендере. "Сейчас Военно-морские силы Индии объявили новый конкурс на поставку более 100 вертолетов до пяти тонн, и мы считаем, что это хорошая возможность для минобороны Индии сэкономить деньги и выбрать вариант Ка-226, поскольку у нас есть решения по складыванию лопастей, есть морской вариант этой машины", - сказал он.

Директор отметил, что холдинг намерен активно заниматься локализацией сборки вертолета в Индии в рамках программы "Make in India", а также обучением пилотов и подготовкой персонала.

Как сообщалось ранее, минобороны Индии санкционировало приобретение 111 новых вертолетов для Военно-морских сил страны. По данным индийских СМИ, 16 вертолетов должны быть поставлены в готовом виде, а еще 95 будут собраны непосредственно в Индии.

Кроме того, по словам Богинского, холдинг разрабатывает легкий вертолет весом 1,5 тонны. "Что касается вертолета Ми-2, который выполняет многие работы, - альтернативы ему до последнего времени не было. Мы сейчас активно занимаемся разработкой однодвигательного вертолета 1,5 тонны", - сказал он, не уточнив сроков работ. Директор пояснил, что этот вертолет мог бы выполнять задачи медицинской эвакуации, спасения, различные авиационные работы. Разработку ведет дочерняя структура холдинга "ВР-технологии".

Ми-171А2 - средний многоцелевой вертолет, разработанный на Московском вертолетном заводе им. Миля, сертифицирован по категории "А", предусматривающей выполнение самых жестких требований безопасности, предъявляемых к гражданским вертолетам. Летные испытания Ми-171А2

начались в 2014 году, с начала 2017 года на вертолете выполнено более 200 полетов. На недавнем авиасалоне МАКС-2017 вертолет выполнил восемь демонстрационных полетов.

[\(ТАСС\)](#)

Камов против Миля: каким видят российские КБ ударный вертолет будущего

Известное французское издание Air&Cosmos опубликовало статью, посвященную будущему российского вертолетостроения. В частности, журналисты рассказали, что в настоящее время "Вертолеты России" заняты созданием машины пятого поколения. Главным требованием, которое предъявляется к новому вертолету — это скорость. Скорость вертолета с полной боевой нагрузкой должна превысить 400 километров в час.



Известно, что параллельно над своими проектами работают оба крупнейших КБ России - Миля и Камова. Традиционные соперники намерены не отходить от своих вертолетных школ в этой гонке. Так, первые разрабатывают машину по классической схеме, "камовцы" же намерены использовать свой фирменный подход с соосным несущим винтом.

Стоит отметить, что Минобороны России ранее уже объявляло начало научно-исследовательских работ по программе "Перспективный скоростной вертолет" (ПСВ). Тогда оба КБ не смогли выполнить всех поставленных задач - хотя их проекты и готовы были развивать заданную скорость, но их обслуживание и эксплуатационные расходы существенно превышали дозволённый потолок.

Однако "милевцы" в первой попытке продвинулись несколько дальше. Для отработки новых идей для скоростного вертолета они переделали в летающую лабораторию один из своих Ми-24.



Одним из самых заметных отличий стала новая одноместная кабина с низким аэродинамическим сопротивлением. Такое решение позволяет существенно снизить вес машины, так как именно на долю кабины приходится основная часть бронирования всего вертолета. Вот только можно заранее предугадать, что военные не пойдут на уменьшение экипажа.

Еще при создании легендарной "Черной акулы" КБ Камова применило этот прием. В целом боевые качества машины от этого не пострадали, вот только пилотировать ее могли только пилоты экстра-класса. Кроме того, наличие двухместной кабины - неперенное требование многих иностранных покупателей к российской технике. Далеко не все страны могут готовить отличных пилотов, поэтому предпочитают не обременять летчика штурманскими обязанностями.

Однако на "лабораторном" Ми-24 были опробованы и не столь явные изменения. Так, при создании ПСВ конструкторы разработали принципиально новые лопасти. Позже они были использованы для модернизации Ми-28 "Ночной охотник". В результате этого нововведения максимальная скорость машины выросла на 10%, а крейсерская - на 13%. Таким образом, у КБ Миля уже сегодня есть практика реальных испытаний отдельных частей новой машины.

Перед "камовцами" же стоит задача куда сложнее. Дело в том, что соосная схема дает пилоту преимущества при маневрировании, но у нее есть существенные ограничения по максимальной скорости, так как возникает высокое лобовое сопротивление воздуха. В связи с этим конструкторы намерены "сделать ход конем" и применить на новой машине толкающие винты для горизонтального ускорения.

Несомненно, такое решение несколько усложнит обслуживание, но скорость такого вертолета будет превышать уже не 400, а 500 километров в час. При этом вносить существенных изменений в конструкцию не потребуется, так как ударные Ка создавались с применением авиационных аэродинамических схем. Кроме того, еще Ка-50 имел модульное строение, что позволило довольно быстро перестроить производство на Ка-52.

Есть у обоих проектов и кое-что общее. Так, обе машины получат увеличенные крылья. Они использовались и ранее, например, на Ми-24 крыльцеобразные боковые пилоны обеспечивают до 20% грузоподъемности машины. Вероятно, эта цифра будет увеличена до 40%, а высвободившиеся возможности несущего винта направят на увеличение скорости.

Кроме того, по соображениям целесообразности высока вероятность того, что оба проекта получат один двигатель - ВК-2500М. Его разработкой занято петербургское АО "Климов". Инженеры отмечают, что это будет не просто модификацией ВК-2500, но практически новым агрегатом. Мощность увеличится с 2500 до 2700 лошадиных сил, но это, скорее приятное дополнение. Куда важнее, что число деталей в механизме сократится на 16%, что приведет к снижению веса на 20%. Такая высокотехнологичность обеспечит снижение расхода топлива на 7%, и почти в полтора раза будет увеличен рабочий ресурс. Таким образом, критическую проблему, поставившую крест на ПСВ, можно считать решенной.

Однако есть и те вопросы, которые требуют пристального внимания. Французские журналисты отмечают, что далеко не вся существующая российская бортовая электронная годится для вертолета будущего. В частности, инженерам необходимо в сжатые сроки ликвидировать отставание технологий в системах управления огнем.

Проблема на этом поприще возникла во многом в связи с тем, что до 2014 года Россия закупала приборы целеуказания, визоры и прочее оборудование у украинских компаний, которые работали на базе еще советских институтов. Однако после разрыва торговых отношений связи оказались нарушены - украинцы потеряли своих единственных заказчиков, а россиянам пришлось спешно налаживать внутреннее производство оборудования. Летом 2017 года стало известно, что новые отечественные истребители уже получают системы целеуказания отечественного производства, а значит, в ближайшее время и этот вопрос будет решен. Таким образом, последнее слово остается за российскими конструкторскими вертолетными школами.

Inforeactor.ru

О производстве вертолетов Ми-8/17 на Улан-Удэнском Авиационном Заводе

Новая модификация вертолета Ми-171Е, которую разрабатывают "Московский вертолетный завод имени М.Л. Миля" и "Улан-Удэнский авиационный завод" (У-УАЗ) передана на испытания. На ней будут внедрены ряд новшеств, отработанных на гражданском Ми-171А2 с целью улучшения летно-характеристик вертолета и повышения экономической эффективности эксплуатации.



Alexander Mladenov / AERO

Наименование Ми-171Е относится к семейству подмодификаций вертолета, которые поставляются на экспорт преимущественно государственным структурам. Самый совершенный вариант в серийном производстве вероятно будет иметь индекс Ми-171Е2. Он будет отличаться облегченным фюзеляжем, двигателями "Климов" ВК-2500ПС-03 с электронно-цифровой системой управления двигателем типа



FADEC. Она адаптирует управление к внешним условиям, существенно уменьшает массу и объем агрегатов электронной части системы и соединительных кабелей, обеспечивает синхронизацию режимов работы двигателей по частоте вращения турбокомпрессора – все это позволяет поддерживать оптимальные характеристики работы двигателей с минимальным расходом топлива. Мощность нового двигателя на чрезвычайном режиме в течение 2,5 минут составляет 2700 л.с., на взлетном – 2400 л.с., причем взлетный режим может поддерживаться в течение 30 минут. ВК-200ПС-03 обладает увеличенным в 1,5 раза ресурсом.

На вертолет установлен полностью новый несущий винт из полимерных композиционных материалов, модернизированный автомат перекося и новый Х-образный рулевой винт. Хвостовая балка получила подкрепления, а площадь вертикального оперения (стабилизатор) было увеличено. Новый несущий винт, заимствованный от вертолета Ми-171А2, позволяет увеличить полезную нагрузку на внешней подвеске на 500 кг по сравнению с базовым Ми-171, а также имеет более высокий ресурс и его обслуживание упрощено.

Х-образный рулевой винт обеспечивает устойчивость при зависании, при полетах в условиях разряженного воздуха в условиях высокогорья и высоких температурах, а это означает лучшую управляемость при сильном боковом ветре и снижение уровня шума на 20%.

Сочетание двигателей увеличенной мощности и нового винта делает новую модификацию Ми-17 более приспособленной для эксплуатации в сухом и жарком климате на больших высотах. У нее увеличен потолок и скороподъемность, дальность полета и масса полезной нагрузки. Максимальная нагрузка на внешней подвеске составляет 5000 кг.

У вертолета также перепроектирован фюзеляж, позаимствованный у военно-транспортного вертолета Ми-8АМТШ-В с двухстворчатыми дверьми, в которых находится дверь. По сравнению с плоской рампой, стоящей на большинстве вертолетов Ми-171Е, эта особенность проекта улучшает устойчивость вертолета при сильном попутном и боковом ветре, особенно при зависании на большой высоте. Ми-171Е сохранил вспомогательную силовую установку Safir 5K/G, с мощным генератором на 20кВт, которая обеспечивает большую высотность запуска двигателя и экономичный расход топлива. Это позволяет запускать двигатель на высоте до 6000 м над уровнем моря.

Вертолет также оснащен цифровой антиобледенительной системой композитных лопастей несущего и рулевого винтов. Бортовая электроника может устанавливаться в зависимости от предпочтений заказчика.

Испытательная программа для Ми-171Е на У-УАЗ рассчитана на 60 полетов и должна завершиться до конца 2017 года.

Вертолет будет предлагаться государственным заказчиками в различных странах мира, где, как правило, имеется гористая местность, например, в Латинской Америке и Азии. Вертолеты смогут выполнять задачи по поиску и спасению, перевозке людей и грузов, а также для использования силами правопорядка. Среди наиболее вероятных покупателей рассматриваются Китай и Перу. По



словам исполнительного директора У-УАЗ Леонида Белых, новый вариант Ми-171Е может иметь коммерческий успех среди традиционных и новых заказчиков вертолетов семейства Ми-171.

По словам генерального директора холдинга "Вертолеты России" Андрея Богинского, 30 ноября был подписан контракт на поставку вертолета Ми-171А2 с новым заказчиком. Незнаванный заказчик находится в Казахстане и законтрактовал вертолет в VIP-варианте.

Стартовый заказчик вертолета Ми-171А2 – авиакомпания UTair должна получить свой первый вертолет в феврале 2018 года, а в апреле за ним последует вторая машина. Оба вертолета были заказаны в июле 2017 года на авиасалоне МАКС-2017, и в настоящее время находится на окончательной сборке в У-УАЗ. Вертолеты приступят к опытной эксплуатации, причем будут перевозить пассажиров и грузы на внешней подвеске в интересах российского нефтегазового сектора.

Вторым заказчиком является индийская компания Vectra Group. Этот гражданский перевозчик заказал один вертолет в ходе авиационного салона в Дубае в ноябре 2017 года с опционом на один вертолет. Компания может заказать в среднесрочной перспективе до шести вертолетов.

[\(АВИ / Центр анализа стратегий и технологий\)](#)

На Улан-Удэнском авиазаводе будут производить вертолеты Камова

На Улан-Удэнском авиазаводе будут производить вертолеты Камова. Сейчас на предприятии завершается первый этап модернизации производства, который позволит запустить две параллельные линии Ми-171А2 и Ка-226Т.

Выпуск обеих моделей планируется осуществлять с помощью методов цифрового производства. При производстве Ка-226Т будут использоваться новые технологии и оборудование, в том числе лазерный трекер. Современные станки с цифровым программным управлением позволят максимально сократить ручной труд, связанный с подгонкой деталей. Для размещения линии сборки вертолета Ка-226Т ведутся строительные работы.

Сегодня Улан-Удэнский авиазавод — единственное в России предприятие, выпускающее продукцию двух вертолетных конструкторских школ одновременно, сообщает холдинг "Вертолеты России".

[\(Вести.Ru\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Дьявол в деталях. На российские вертолёты стали чаще ставить «серые» запчасти

Минтранс намерен выяснить, каким образом на воздушной технике оказываются контрафактные детали неизвестного происхождения, а также запчасти-двойники.

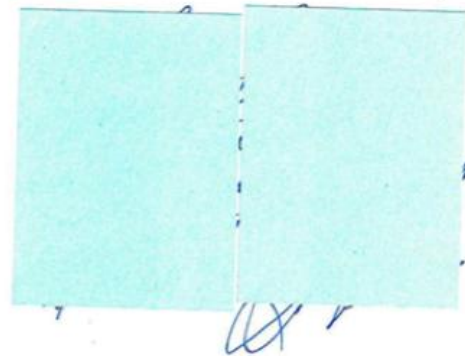
По данным Лайфа, подведомственный Минтрансу НИИ Гражданской авиации провёл аудит безопасности отечественных и зарубежных вертолётов. Результаты оказались печальными: на 183



вертолётах различных авиакомпаний нашлось 427 "серых" деталей, произведённых непонятно кем. Обнаружились целые серии "запчастей-двойников" (когда разные детали выпускаются с одинаковыми номерами и паспортами). В НИИ обратили внимание, что из-за этого невозможно контролировать жизненный цикл каждого узла: на скольких машинах он успел побывать и не истёк ли срок эксплуатации. Минтранс потребовал участие по всей стране проверки запчастей и регулярно отчитываться наверх о результатах.



Руководителям (начальникам)
межрегиональных
территориальных управлений
воздушного транспорта
(по списку)



Об эксплуатации на воздушных судах
неутвержденных (неаутентичных)
комплектующих изделий АТ

В настоящее время, в силу ряда объективных причин, а именно, прекращение производства в России отдельных комплектующих авиационных изделий, возрастает роль авиационных изделий поступающих со вторичного рынка, среди которых все чаще встречаются неаутентичные компоненты ВС.

По данным ФГУП ГосНИИ ГА наблюдается рост неутвержденных и сомнительных компонентов. Так в первом полугодии 2017 года на 183 воздушных судах, прошедших проверки по оценке аутентичности, уже выявлено 134 неутвержденных и 293 сомнительных компонентов.

При этом выявляются случаи установки на ВС неаутентичных компонентов, которые были изготовлены предприятиями не наделенными соответствующими правами, по неутвержденной конструкторской документации, без согласования с разработчиками как самого компонента, так и основного изделия, на которое данные компоненты установлены.

Последняя глобальная проверка НИИ Гражданской авиации (НИИ ГА) показала, что от четырёх до шести процентов всех компонентов воздушных судов в стране — контрафакт.

В эту категорию попадают и детали, которые отслужили своё, но по-прежнему стоят на самолётах и вертушках. Ещё — те, которые были произведены или отремонтированы на заводах, не имеющих аккредитации от госорганов. Авиационщики называют такие компоненты "неаутентичными". Между



тем самолёты и вертолёты регулярно падают именно из-за отказа того или иного узла, оказавшегося "леваком".

Об этом и пишет своим подчинённым в регионы начальник Управления поддержания лётной годности Росавиации Валерий Кудинов. Лайф ознакомился с его письмом.

— Наблюдается рост неутверждённых и сомнительных комплектующих, поступающих со вторичного рынка, — пишет Кудинов. — По данным НИИ ГА, в первом полугодии 2017-го на 183 воздушных судах уже выявлено 134 неутверждённых и 293 сомнительных компонента.

Под вторичным рынком подразумевается, что деталь пришла в авиакомпанию не с завода, а от других эксплуатантов или перекупщиков.

По этой части отличились две авиакомпании — "Газпром авиа" и "Аэрокузбасс". Их Кудинов даже упомянул в своём письме как пример — правда, отрицательный. В случае с газпромовской авиационной "дочкой" даже пришлось вмешаться прокуратуре, чтобы через суд добиться запрета эксплуатации опасных запчастей.

— В марте этого года томский транспортный прокурор подал иск к предприятию "Газпром авиа" о запрете эксплуатации, — сообщил Лайфу источник, знакомый с ситуацией. — Компания представила на экспертизу 22 детали, из которых 10 были признаны сомнительными и неаутентичными.

"Аэрокузбасс" каким-то магическим образом поставил на свой Ми-8 такой же автомат перекоса (узел винта), который в то же самое время эксплуатировала "Алроса". На самом деле это были две детали с одинаковыми заводскими номерами — "близнецы".

Детали-двойники — отдельная головная боль у чиновников. Каждая запчасть имеет свой паспорт и номер, поэтому, если где-то всплывает деталь с тем же номером или одинаковыми документами, это говорит о фальсификации. В 2017-м детальных двойников в авиации стало больше на порядок.

— В апреле обнаружили массовую фальсификацию комбинированных агрегатов управления (гидросистем), которые ставят на вертолёты Ми-8, — сообщает источник в отрасли. — В эксплуатации находилось семь "двойников". На самих деталях перебиты номера корпусов, а техдокументация подделана.

Похожая по сценарию массовая фальсификация прошла и с шестью авиагоризонтами — это прибор, который показывает лётчику положение самолёта относительно горизонта. Нужен, чтобы летать в плохих метеоусловиях.

Финальная часть письма Кудинова сводится к тому, что авиакомпании, техники и чиновники на местах плевать хотели на проверку деталей.

— Все эти и другие случаи говорят о низкой эффективности работ по оценке аутентичности компонентов, если не сказать — об их отсутствии, — пишет он.



И это при том, что статистика пишется кровью: в нулевых как минимум пять катастроф с самолётами произошли из-за неоригинальных деталей, которые перетирались, лопались или изнашивались.

Однако общая печальная картина нарисовалась по вполне объективным причинам, уверены в Росавиации. Из России ушло много иностранных заводов, снабжавших русскую авиацию новыми приборами и деталями.

— В последние годы в России сократилось производство отдельных комплектующих [для воздушных судов]. Свернули связи с Прибалтикой, Украиной, чьи заводы производили достаточно много агрегатов для российских самолётов, — говорит другой чиновник от авиации на условиях анонимности. — Поэтому образовавшуюся нишу и занимает фальсификат.

Поэтому Росавиация требует поменять порядок работ. Каждый квартал материалы по каждой детали будут отправлять вверх, в центральный аппарат, для изучения и перепроверки. А чиновникам на местах наказали ещё внимательнее приглядывать за авиакомпаниями, чтобы не ставили на вертолёты что ни попадя.

Life.ru

Российский вертолет «Ночной охотник» ничего не видит

Сенатор Виктор Бондарев, бывший главнокомандующий Воздушно-космическими силами, раскритиковал авионику российских ударных вертолетов Ми-28Н ("Ночной охотник"), прошедших обкатку в Сирии. По его словам, "электроника (у вертолетов. - "НГ") провальная: ничего летчик не видит, ничего не слышит". В первую очередь речь шла об очках ночного видения для пилотов, которые получили у летчиков прозвище "смерть пилотам". Как известно, 12 апреля 2016 года вблизи города Хомс (столица одноименной сирийской провинции) потерпел крушение Ми-28Н, экипаж погиб. Представитель оборонно-промышленного комплекса (ОПК) тогда сообщил СМИ, что причиной катастрофы могла стать потеря ориентации пилотами, поскольку полет совершался ночью в полной темноте над местностью, где практически отсутствовали ориентиры.

Пилоты указывают, что основной недостаток очков заключается в неспособности подавлять вспышки, которые слепят самих пилотов. В бою источниками яркого света могут быть взрывы, трассирующие снаряды, огонь, вырывающийся из ствола автоматических пушек во время стрельбы, пламя, исходящее из сопла ракет. По свидетельству летчиков, в этих очках невозможно лететь в ночное время над освещенным населенным пунктом. Мало того, что огни городов слепят, пилоты получают ожог глаз, примерно такой же, как сварщик, проработавший смену без защиты органов зрения. Очкам требуется значительная доработка - чтобы яркие вспышки подавлялись, а возможность видеть в темноте усиливалась.

Вертолетчики и в целом критикуют эту машину, концепция для ее создания возникла благодаря оценке недостатков выявленных при боевом применении ударно-транспортного вертолета Ми-24, который проходил обкатку в Афганистане. Тогда военное руководство пришло к выводу, что совмещать транспортные и ударные задачи в одной машине очень сложно, проще их разделить. Так



появилась идея создать вертолет огневой поддержки Сухопутных войск. Конструкторы уменьшили фюзеляж, убрали кабину для десанта, изменили расположение двигателей, внесли другие конструктивные изменения и добавили вооружения. В результате получился ударный вертолет. Вот только вопросы его оснащения приборами для пилотирования и ведения боя в условиях плохой видимости решены не были. С этой задачей конструкторы не справились по сей день. Мало того, что "Ночной охотник" ночью плохо видит ночью, он полностью слепнет, когда открывает огонь по противнику.

Сирия выявила еще одну проблему. Она касается сидений пилотов в дальнем бомбардировщике Ту-22М3. Экипажу приходится в них находиться по несколько часов кряду, а они настолько неудобны, что после выполнения полета летчики с трудом покидают кокпит самолета, поскольку у них затекают конечности и спина. Кабина этого дальнего бомбардировщика узка и не приспособлена для дальних полетов.

В Крыму завершились мероприятия по формированию и размещению на территории полуострова отдельного десантно-штурмового батальона. Главком ВДВ генерал-полковник Андрей Сердюков во время торжественного мероприятия, на котором вновь созданной войсковой части было вручено боевое знамя, сделал заявление: "1 декабря завершились организационные мероприятия по формированию отдельного десантно-штурмового батальона Новороссийской десантно-штурмовой дивизии с пунктом дислокации в Феодосии".

К 2019 году этот батальон будет преобразован в полк, точнее, будет воссоздан 97-й десантно-штурмовой полк. Он был сформирован еще в 1948 году, а в 1956-м его ввели в состав 7-й воздушно-десантной дивизии, которая размещалась в городе Алитус (Литовская ССР). В 1993 году дивизия была переведена в Новороссийск, и к ее наименованию добавилось слово "горная". В 1994 году 97-й полк стал именоваться "Кубанский казачий", а в 1997 году его расформировали. Ранее воздушно-десантные дивизии были двухполкового состава, сейчас идет процесс их укрупнения. После возрождения 97-го полка 7-я воздушно-десантная горная дивизия в своем составе будет иметь три полка.

Минобороны планирует разместить в Крыму новую радиолокационную станцию системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН) метрового диапазона "Воронеж". В четверг генеральный конструктор СПРН Сергей Боев сделал заявление для прессы: "Основным заказчиком - Министерством обороны - принято решение о размещении в Крыму станции "Воронеж" метрового диапазона. Сейчас идет работа по определению места, где будет развернута РЛС". Ранее российское военное руководство пришло к выводу, что восстанавливать РЛС СПРН "Днепр", построенную еще в советское время, в Севастополе и не эксплуатируемую уже более 10 лет, нецелесообразно.

[\(Независимая газета\)](#)

ДОСААФ в 2018 году займется продлением сроков эксплуатации ведомственного авиапарка

Одна из основных задач авиационного комплекса ДОСААФ в следующем году - продление сроков эксплуатации и ресурса воздушных судов, а также их ремонт, сообщил зампреда оборонной организации - директор департамента авиации генерал-лейтенант Валерий Ретунский.



"Анализ состояния авиационного парка, ремонтной базы, инженерно-технического состава ДОСААФ показывает, что одно из главных направлений инженерно-авиационной службы департамента авиации в 2018 году - организация работ по продлению ресурсов и сроков эксплуатации техники и агрегатов", - сообщил В.Ретунский "Интерфаксу-АВН" во вторник.

Он отметил, что в 2017 году продлен срок эксплуатации 252 единиц воздушных судов и агрегатов, в том числе: самолетов - 57, вертолетов - три, планеров - восемь, двигателей - 33, различных агрегатов - 151.

Сейчас на пономерном учете в ДОСААФ состоят 33 типа воздушных судов: 17 типов самолетов общей численностью 818 штук, пять типов вертолетов (214 штук), 11 типов планеров (239 штук), сказал В.Ретунский.

Ранее он сообщил "ИФ-АВН", что в 2017 году ДОСААФ осуществлял деятельность на 95 аэродромах и трех посадочных площадках. "В этот период выполнено более 29 тыс. 332 полета самолетами, вертолетами с общим налетом 11 тыс. 740 часов. В том числе была выполнено 201 тыс. парашютных прыжков", - отметил В.Ретунский на совещании 28 ноября в Центральном совете ДОСААФ, где рассматривались итоги деятельности авиационного комплекса оборонного общества в завершающемся году.

Вместе с тем он отметил, что из-за недофинансирования общая тенденция показателей летной и парашютной подготовки из года в год сокращается. По словам В.Ретунского, основной причиной снижения налета воздушных судов и сокращения количества парашютных прыжков является выработка ресурсов самолетов и вертолетов. При этом он подчеркнул, что ремонт авиатехники ДОСААФ проводится за счет весьма небольших ресурсов организаций, поэтому количество восстанавливаемой авиатехники значительно ниже необходимого количества.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Airbus Helicopters не идет на переговоры о производстве на Урале

Свердловская область предлагает Airbus Helicopters площадку для размещения производственных либо сборочных мощностей. Как уточнил глава Уральской Торгово-Промышленной Палаты Андрей Беседин, речь идет о плановой второй очереди ОЭЗ «Титановая долина» в Екатеринбурге.

Генеральный директор Airbus Helicopters Vostok Томас Земан на предложение Свердловской области не ответил. По данным источников РБК Екатеринбург, компания не один раз получала предложения начать работу в формирующемся авиакластере, но не выходит на переговоры по этому поводу.

При этом Томас Земан подчеркивает интерес к российскому рынку. По его словам, компания продала в России более 200 вертолетов (существеннее только объемы продаж государственной корпорации «Вертолеты России»). Airbus Helicopters Vostok поставляет на российский рынок в основном машины для медицины катастроф, но ей интересен рынок грузовых и пассажирских перевозок, в том числе поставка специальной техники для перелетов на отдаленные нефтяные месторождения.



Напомним, под вторую очередь «Титановой долины» определен участок площадью около 100 га на южной границе Екатеринбурга в непосредственной близости от Аэропорта Уктус и федеральной трассы М5. «Уральский завод гражданской авиации» получит 6,75 га для запуска серийного сборочного производства по выпуску малых самолетов L-410, вертолетов Bell.

[\(РБК\)](#)

«Вертолеты России» и ГТЛК подписали договоры на поставку 31 вертолета в 2018 году

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) подписал с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) договоры на поставку 12 легких многоцелевых вертолетов Ансат, 13 вертолетов Ми-8АМТ и 6 вертолетов Ми-8МТВ-1.

Свои подписи под документами поставили генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский и генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

В соответствии с условиями договоров, все вертолеты будут переданы заказчику в 2018 году. Данные машины будут задействованы в реализации проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации", утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.



"Сегодняшнее подписание говорит о том, что наша работа в текущем году положительно оценена, прежде всего, регионами Российской Федерации, и что реализуемая программа развития санитарной авиации России находит широкий отклик и поддержку, как со стороны органов власти, так и населения нашей страны. Холдинг приложит все усилия для своевременного исполнения подписанных договоров. Осознавая, насколько востребованы медицинские вертолеты в труднодоступных регионах Российской Федерации, мы запустили производство первых машин еще в сентябре, и планируем изготовить их к марту следующего года", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Программа развития санитарной авиации доказывает свою эффективность и востребованность. Благодаря пролонгации программы, число регионов Российской Федерации, которые получат современные вертолеты с медицинскими модулями, значительно возрастет. Это важнейший факт с учетом размеров территории нашей страны", - подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления (ГМСУ). В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета в санитарном варианте, которая соответствует всем требованиям, предъявляемым к вертолетам медицинского назначения.

[\(Вертолеты России\)](#)

ГТЛК подписала ряд соглашений на поставку вертолетов в рамках программы санитарной авиации

6 декабря в ходе главного отраслевого мероприятия "Транспортная неделя - 2017" в рамках развития программы санитарной авиации прошла церемония подписания ряда соглашений о намерениях на поставку вертолетов между ПАО "ГТЛК" и российскими авиакомпаниями. Срок лизинга воздушных судов составит 120 месяцев.

Так, ГТЛК и АО "Русские Вертолетные Системы" (РВС) подписали соглашение о намерениях на поставку 6 вертолетов АНСАТ. Свои подписи под документом поставили генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор РВС Алексей Зайцев.

Соглашение о намерениях на поставку 3 вертолетов АНСАТ и 1 Ми-26 подписали ГТЛК и ООО "СКОЛ". Документ подписали генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор СКОЛ Сергей Шилов.

Соглашение о намерениях на поставку вертолета Ми-8 подписали ГТЛК и ООО "АэроГео". Подписи под документом поставили генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор "АэроГео" Александр Мамаев.

[\(ГТЛК\)](#)

ВКС РФ в Челябинске получили новый учебный класс для пилотов Ми-28Н

Курсанты филиала Военно-воздушной академии имени Жуковского и Гагарина изучают особенности пилотажа вертолета Ми-28Н «Ночной охотник».

В военном ведомстве России отмечают, что особенностью тренажерного комплекса является то, что начинающие пилоты могут изучить ударный вертолет еще до попадания в авиационные части. В учебном классе размещены 13 рабочих мест для курсантов академии. Тренажер предоставляет полную информацию о конструкции машины, параметрах полета, управлении, а также вооружении и силовой установке.

Комплекс предусматривает отработку действий летчиков при возникновении нештатных или аварийных ситуаций. В учебном заведении планируют создать еще один учебный класс для подготовки экипажей фронтового бомбардировщика Су-34.

[\(ФАН-Челябинск\)](#)

В 2018 году 6 новых медицинских «Ансатов» пополнят парк «Русских Вертолетных Систем»

На XI Международном форуме и выставке «Транспорт России», проходящей в рамках «Транспортной недели» в Гостином дворе «Русские Вертолетные Системы» и ГТЛК подписали соглашение на поставку в 2018 году еще 6 вертолетов «Ансат» с медицинским модулем.



Соглашение подписали Генеральный директор «Русских Вертолетных Систем» Зайцев Алексей Михайлович и генеральный директор «ГТЛК» Храмагин Сергей Николаевич.

Вертолеты поступят в распоряжение авиационной медицинской службы Helimed (специализированное подразделение «Русских Вертолетных Систем») в рамках реализации

приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации».

«Серийное производство вертолета «Ансат» на мощностях Казанского вертолетного завода позволило отечественным авиакомпаниям получить современный конкурентоспособный вертолет, идеально адаптированный для российских условий», заявил Генеральный директор «Русских Вертолетных Систем» Зайцев Алексей Михайлович.

«Развитие санитарной авиации является одним из приоритетов холдинга «Вертолеты России», ведь мы понимаем, насколько эта техника востребована на сегодняшний день. Мы подписали с ГТЛК договоры на поставку в 2018 году 31 вертолета, в том числе 12 Ансатов. Первые четыре такие машины мы планируем изготовить уже в апреле», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Подготовка пилотов для новых вертолетов будет проводиться на базе авиационного учебного центра «Русские Вертолетные Системы». Работа центра позволила подготовить квалифицированные кадры для крупнейшего гражданского эксплуатанта вертолетов данного типа — специализированной авиационной медицинской службы Helimed. Сертифицированный сервисный и авиационный учебный центр по подготовке летно-технического состава для вертолетов типа «Ансат» находится на территории Хелипарка «Подушкино» в городе Одинцово.

[\(PBC\)](#)

238 вылетов совершил вертолёт санавиации Бурятии

В Бурятии в службе санавиации работает новейший вертолёт Ми-171, оснащённый медицинским модулем и дополнительным топливным баком.

В 2017 году для оказания медпомощи с применением авиации из средств федерального и регионального бюджетов предусмотрено 264,5 миллиона рублей, сообщает пресс-служба Республиканской клинической больницы им. Семашко.

Вертолёт Ми-8 санавиации с начала 2017 года перевёз из районов в Улан-Удэ 414 человек, в том числе 93 ребёнка. Всего он выполнил 238 вылетов. За прошедшую неделю, с 28 по 4 декабря, экстренную медицинскую помощь благодаря санитарной авиации получили 13 жителей сельских районов. В том числе врачи перевезли в Улан-Удэ на вертолёте 1 новорождённого, 8 беременных.



Борт санавиации доставляет в центральные районные больницы Бурятии врачей-специалистов выездных экстренных консультативных бригад для оказания медицинской помощи пациентам на



месте. Наряду с этим вертолёт Ми-8, оснащённый медицинским модулем, позволяет врачам оказывать помощь и во время транспортировки.

— Самолёты и вертолёты современной санитарной авиации в полной мере оснащены стационарным оборудованием, а на борту работает бригада медиков, состоящая из реаниматологов, кардиологов, нейрохирургов, травматологов, и других специалистов, всегда готовых не только оказать срочную помощь, но и при необходимости провести операцию любой сложности. Использование машин скорой помощи уместно только при наличии дорог и небольшого расстояния до ближайшей больницы. Если же возникает необходимость доставить больного в современное специализированное медицинское учреждение, находящееся за тысячи километров, тогда без помощи санавиации никак не обойтись, — поясняют в РКБ им. Семашко.

[\(Байкал Daily\)](#)

«Вертолеты России» завершили передачу вертолетов Ка-52 в рамках Гособоронзаказа 2017 года

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) передал Министерству обороны России все запланированные к поставке в 2017 году боевые разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 "Аллигатор" производства ААК "Прогресс" (г.Арсеньев). Машины приняты представителями эксплуатирующих организаций и в настоящее время готовятся к отправке в войсковые части воздушным транспортом.

"Все запланированные к поставке вертолеты Ка-52 сданы представителям Минобороны Российской Федерации в срок и с надлежащим качеством. Обеспечение российских ВКС современными разведывательно-ударными вертолетами является для холдинга "Вертолеты России" одной из приоритетных задач и вкладом в укрепление обороноспособности страны", - заявил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам Владислав Савельев.

Разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" серийно выпускается для нужд Минобороны России с 2007 года. Он предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в его тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток, а также решения других задач.

Вертолет оснащен самой современной авионикой и мощным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи. Кроме того, Ка-52 "Аллигатор" снабжен устройствами снижения заметности, уменьшающими, рассеивающими и искажающими тепловой след двигателей, системой радиоэлектронной защиты, а также средствами активного противодействия. С 2017 года на предприятии производят "Аллигаторы" на экспорт.

Отметим, что на сегодняшний день холдинг "Вертолёты России" в соответствии с контрактными обязательствами изготавливает для ведомства всю линейку военных вертолетов, необходимых для выполнения стоящих перед Вооруженными силами РФ задач: военно-транспортные вертолеты типа Ми-8, транспортно-боевые Ми-35М, боевые Ка-52 "Аллигатор" и Ми-28Н "Ночной охотник", тяжелые транспортные Ми-26, учебные и специальные.

[\(Вертолеты России\)](#)



Севастопольское авиапредприятие должно стать частью холдинга «Вертолеты России» в мае 2018 года

Интеграция государственного унитарного предприятия "Севастопольское авиационное предприятие" (ГУП "САП") в холдинг "Вертолеты России" произойдет в мае 2018 года. Такой прогноз сделал директор департамента экономики правительства города Элимдар Ахтемов на сегодняшней пресс-конференции.

"Сейчас холдинг готовит необходимые документы. Стандартный процесс длится год-полтора. Сейчас "Севастопольское авиационное предприятие" должны акционировать", - заявил он. По словам Ахтемова, "дорожная карта" подписана, "ориентировочно в мае" состоится передача предприятия в холдинг.

Ранее "САП" было принято в федеральную собственность. "Это позволило облегчить ситуацию с заказами, погасить задолженность по заработной плате, которая там была. Предприятие выведено на стабильный режим работы", - отметил Ахтемов.

24 сентября 2015 года правительство Севастополя включило "САП" в перечень объектов приватизации госимущества на 2016 год. На предприятии планировалось завершить акционирование с последующим внесением "Вертолетами России" и ГК "Ростехнологии" дополнительных инвестиций в данное предприятие. Это процесс затянулся и до сих пор не завершен.

[\(Новый Севастополь\)](#)

Непревзойденный юбиляр

14 декабря 1977 года в первый раз в небо поднялся уникальный вертолет Ми-26. Управлял им экипаж, который возглавлял летчик-испытатель ОКБ М. Л. Миля Г. Р. Карапетян.

[\(Далее – на сайте АВИ\)](#)

Самый грузоподъемный вертолет в мире Ми-26 собрались модернизировать

В разработке находится новая версия Ми-26 - самого грузоподъемного вертолета в мире, сообщили в пятницу в холдинге "Вертолеты России".

"Холдинг подготовил проект модернизации вертолета Ми-26 для российских ВКС. В настоящее время на заводе "Роствертол" ведутся работы по созданию опытного образца нового вертолета Ми-26Т2В", - сказали в пресс-службе холдинга.

Ми-26 предназначен для выполнения транспортных, эвакуационных, противопожарных и других задач. Вертолет способен перевозить 82 десантников с полным комплектом вооружения или до 20 тонн груза внутри фюзеляжа или на внешней подвеске.



Самый грузоподъемный в мире серийный вертолет Ми-26 по технико-экономическим показателям не имеет себе равных. Вертолеты этого типа используются для мобильной переброски десантных подразделений, в том числе крупногабаритной техники.

[\(Интерфакс\)](#)

Минобороны получило запланированное на 2017 год количество вертолетов "Ми"

Холдинг "Вертолеты России" передал Минобороны РФ все запланированные в 2017 году Ми-26, Ми-35М, Ми-28Н и учебно-боевые Ми-28УБ, сообщили журналистам в пятницу в пресс-службе холдинга.

"Предприятие "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") завершило поставку министерству обороны России военно-транспортных вертолетов Ми-26, боевых Ми-35М, Ми-28Н и учебно-боевых Ми-28УБ в рамках выполнения государственных контрактов за 2017 год. Все вертолеты успешно прошли приемо-сдаточные испытания и приняты ВКС России", — говорится в сообщении.

Ми-28УБ — учебно-боевая версия ударного вертолета Ми-28Н "Ночной охотник", оснащенная двойной системой управления, позволяющей пилотировать вертолет, как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора.

Транспортно-боевой вертолет Ми-35М предназначен для уничтожения бронетанковой техники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск. Ми-26 – самый грузоподъемный из серийных вертолетов в мире.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» летят за три моря

«Вертолеты России» намерены расширить сотрудничество с Индией в сегменте легких вертолетов: холдинг объявил о планах участия в новом тендере на поставку ВМС Индии 111 палубных вертолетов Ка-226Т. «Вертолеты России» уже сертифицировали корабельный вертолет, который, по данным "Ъ", может выпускаться в рамках создаваемого российско-индийского СП для Минобороны Индии. Как отмечают эксперты, на фоне спада рынка индийские госзаказы становятся для холдинга особенно важными.

«Вертолеты России» и «Рособоронэкспорт» (входят в «Ростех») примут участие в тендере на поставку ВМС Индии более 100 легких многоцелевых вертолетов Ка-226Т, заявил гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский. Дели объявил конкурс на вертолеты массой до 5 тонн в 2017 году. Господин Богинский уточнил, что вертолеты будут производиться в рамках зарегистрированного российско-индийского СП Indo-Russian Helicopters Private Ltd по локализации производства Ка-226Т. В «Рособоронэкспорте» "Ъ" сообщили, что компания традиционно стремится участвовать во всех тендерах. «Индия является нашим давним партнером, мы готовы это сотрудничество развивать и углублять в дальнейшем, — заявили в компании. — Мы понимаем, что без посреднической работы



“Рособоронэкспорта” наши предприятия могут быть лишены загрузки мощностей со всеми вытекающими последствиями».

Ka-226T — легкий многоцелевой вертолет, вмещает до семи человек или тонну груза. Оснащен двумя двигателями Arrius французской Safran. В России выпущено около 70 Ka-226T, в основном для госструктур.

РФ и Индия впервые договорились о сотрудничестве по проекту в октябре 2016 года. СП будет зарегистрировано в Бангалоре (идет выбор площадки), где находится штаб-квартира Hindustan Aeronautics Limited (HAL), и организует локализацию выпуска или поставку 200 Ka-226T за девять лет. На первом этапе Индия получит 60 машин российской сборки, затем начнутся передача компонентов, технологий и подготовка к организации производства в Индии. На третьем этапе в Бангалоре откроется производство компонентов из поставленных материалов и сборка машин, затем — полная сборка вертолетов в Индии (140 машин). По требованиям местного законодательства доля российской стороны в СП составит 49,5%. В первом квартале 2018 года «Вертолеты России», «Рособоронэкспорт» и HAL подпишут окончательный контракт об условиях работы СП. По словам господина Богинского, «стороны ведут диалог для определения индийских поставщиков», к середине декабря должны быть «финализированы все договоренности».

Управляющий директор вертолетного завода в Улан-Удэ Леонид Белых отметил, что мощности под выпуск первых Ka-226T для Индии «полностью готовы». Андрей Богинский уточнил, что за заказчиком остается решение о выборе двигателя (на базовую версию могут ставить двигатели Safran или российских компаний). Он отметил, что санкции не могут коснуться проекта: иностранные комплектующие будут использоваться в гражданской технике для инозаказчика. Индия еще выбирает нужную модификацию вертолета. «Уже сертифицирована система складывания лопастей в палубной модификации Ka-226T», — говорит господин Богинский (по сведениям “Ъ”, Дели проявляет наибольший интерес именно к ней). По его словам, если будет выбран Ka-226T, то за счет СП «возникнет синергия», а Индия «сможет поддержать местного производителя и сэкономить»: холдинг уже создал морской вариант, а поддержание однотипного парка вертолетов, обучения и подготовки персонала «обойдется значительно дешевле». Он не исключил и возможности экспорта произведенных в рамках СП вертолетов, но при поставке третьей стороне версии Ka-226T для Минобороны Индии потребуется отдельное межправсоглашение, а если речь пойдет о гражданской версии, то «к вопросу целесообразнее вернуться после выполнения обязательств перед военными».

«Снижение гособоронзаказа и общий спад на рынке заставляют “Вертолеты России” уделять повышенное внимание поиску заказов за рубежом», — говорит эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов. За последние годы поставки авиатехники Китаю сократились, а в Индию — возросли, замечает он, добавляя, что ВМС Индии эксплуатируют вертолеты марки «Камов» с 1980-х, когда они получили шесть фрегатов проекта 61МЭ с полноценным ангаром для Ka-25, а с Ka-28 и Ka-31 они приобрели более 30 российских палубных вертолетов.

Индийский палубный вертолет на платформе HAL Dhruv после испытаний флот не стал закупать, продолжает эксперт. Дели уже принял принципиальное решение по выбору Ka-226T для армейской авиации, говорит господин Карнозов, но это не означает «автоматической» победы данной модели в



тендере ВМС: требования к палубному вертолету отличаются, к тому же приходится действовать в условиях жесткой конкуренции с западными производителями.

[\(Коммерсантъ\)](#)

«Вертолеты России»: запрет военной авиатехники на салоне Фарнборо продиктован бизнесом

Решение о запрете участия российской военной техники в авиакосмическом салоне "Фарнборо-2018" продиктовано исключительно экономическими причинами и не вызывает "никаких эмоций". Такое мнение в беседе с журналистами высказал в субботу генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"В мире существуют и другие авторитетные выставочные площадки, где мы можем продемонстрировать высокие технические характеристики наших вертолетов. И мы относимся к такому решению организаторов как к бизнес-решению, и у нас никаких эмоций по этому поводу нет. Если это бизнес, то, соответственно, будем делать выводы", - сказал он.

Богинский высказал мнение, что каждая авиационная выставка в основном нацелена на близлежащие регионы. "Для нас сегодня рынок Европы с точки зрения боевой техники, скажем так, не находится в приоритете", - пояснил он.

Директор холдинга напомнил, что Россию не лишили возможности участвовать в нем. "Организаторы лишь объявили, что запрещают выставлять военную технику", - сказал он.

В конце ноября организаторы авиакосмического салона в Фарнборо в Великобритании объявили о запрете для России выставлять продукцию военного назначения на выставке в следующем году.

[\(ТАСС\)](#)

Сербия ведет с Россией переговоры о покупке шести вертолетов Ми-17

Президент Сербии Александр Вучич сообщил, что власти республики ведут переговоры с "Рособоронэкспортом" о приобретении шести многофункциональных вертолетов Ми-17 в дополнение к двум поставленным в июне 2016 года.

Глава республики принял в пятницу доклад министра обороны Александра Вулина и начальника Генштаба генерала Любиши Диковича о состоянии сербской армии. В свою очередь, Вучич рассказал собравшимся в Генштабе офицерам о планируемых руководством страны шагах по оснащению и модернизации Вооруженных сил республики.

Президент Сербии отдельно подчеркнул значимость передачи Россией в рамках военно-технической помощи шести истребителей МиГ-29 в октябре текущего года и получения по контракту в июне прошлого года двух вертолетов Ми-17.

"Многие забыли, что мы впервые после 30 лет купили два отличных новых транспортных вертолета Ми-17, самых востребованных в мире. Планируем купить еще шесть транспортно-боевых вертолетов и ведем переговоры об этом с "Рособоронэкспортом", — приводит агентство Танюг видеозапись заявления сербского президента.



Вучич добавил, что Белград также ожидает поставку до начала 2019 года девяти вертолетов H145 Airbus немецко-французского производства. По его словам, шесть машин предназначены для армии и три для полиции Сербии.

[\(РИА Новости\)](#)

HAL может продать технологию вертолетов Dhruv частному предприятию

Индийская корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) рассматривает возможность продажи технологии своих многоцелевых вертолетов Dhruv ("Дхрув") одному из местных оборонных предприятий для начала коммерческого производства этих машин, пишет в понедельник издание Business Standard со ссылкой на правительственные источники.

"Дхрув" (ALH Dhruv, Advanced Light Helicopter Dhruv) — многоцелевой военный вертолет индийской национальной компании HAL. Его серийное производство началось в 2003 году. На момент марта 2017 года госкорпорация произвела 228 таких машин, в том числе 216 — для индийской армии. Сейчас она выполняет заказ еще на 159 вертолетов. Индия поставляет "Дхрув" в Непал, Маврикий и на Мальдивы. Как отмечает издание, на данный момент руководство HAL еще не приняло решения относительно того, какая именно кампания будет производить двухдвигательные боевые вертолеты по ее технологии. При этом подчеркивается, что такое предприятие получит возможность реализовать свою продукцию как самостоятельно, так и через саму Hindustan Aeronautics Limited. Цена возможного будущего контракта также остается неизвестна.

Источники издания отмечают, что данное решение является частью проводимой правительством политики по стимулированию отечественной оборонной промышленности. По их словам, ряд частных предприятий уже заявили о своем желании приобрести технологию у HAL.

[\(РИА Новости\)](#)

Россия и Колумбия обсуждают создание центра по обслуживанию Ми-17

Москва и Богота обсуждают создание в Колумбии сервисного центра по обслуживанию российских вертолетов Ми-17, стоящих на вооружении ВВС этой страны, заявил РИА Новости во вторник в ходе выставки Expo Defensa 2017 заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук.

Оружейный салон Expo Defensa 2017 проходит с 4 по 6 декабря в столице Колумбии Боготе. Россия принимает участие в данной выставке впервые.

"Сегодня мы сконцентрированы на работе по ее (вертолетной техники) качественному послепродажному обслуживанию, поставке запасных частей и агрегатов, модернизации. «Прорабатывается вопрос по созданию центра по ремонту вертолетов типа «Ми», — сказал он.



Пунчук подчеркнул, что Россия заинтересована в том, чтобы отечественная вертолетная техника исправно служила ее зарубежным эксплуататорам весь жизненный цикл, была обеспечена "аутентичными" запасными частями и качественным ремонтом.

Как ранее заявил начальник управления департамента маркетинговой деятельности "Рособоронэкспорта" Александр Денисов, возглавляющий делегацию компании на выставке, сегодня на вооружении колумбийской армии стоят более 20 вертолетов типа Ми-17.

[\(Коммерсантъ\)](#)

«Катраны» и «Аллигаторы»: Египет меняет американские "Апачи" на российские Ка-52

Заявление главы "Рособоронэкспорта" Александра Михеева, что с Египтом продолжаются консультации о покупке российских вертолетов Ка-52, может быть связано с запросами Каира к этим боевым машинам. Об этом ФБА "Экономика сегодня" рассказал авиаэксперт Дмитрий Дрозденко.

"Заминки в процессе выполнения военного контракта между двумя странами могут быть очень разными - торговля вооружениями не только технически сложное дело, оно связано еще и в политикой. Кроме того, Египту могут потребоваться определенные системы на борту - к примеру, прицельные. Такие нюансы всегда требуют детального обсуждения. В целом же такие сделки запечатываются грифом "секретно".

Но когда Египет купил после известного российско-французского скандала вертолетоносцы "Мистраль", он в принципе понимал неизбежность сотрудничества с Россией. Эти корабли были спроектированы специально под Ка-52 "Катран". Можно, конечно, поставить туда другие машины, но далеко не все и не с таким удобством. К примеру, под "Катраны" специально увеличивалась высота палуб, так как "камовские" вертолеты выше зарубежных аналогов. Сам "гараж" на кораблях создавался под Ка-52, и логично использовать именно их", - отмечает специалист.

Глава "Рособоронэкспорта" Александр Михеев заявил, что ведутся консультации по поставкам вертолетов Ка-52 в Египет. По его словам, "идут согласования облика вертолета, количества и так далее". "Пока понимания о конкретных сроках нет, ведутся принципиальные переговоры", - сказал он. В 2015 году Каир выкупил у Франции произведенные там два вертолетоносца "Мистраль" после отказа Парижа передать их Москве. Проект предполагал базирование восьми "Катранов" на одном "Мистрале", но каждый корабль технически может нести до 16 вертолетов.

"Ка-52 модификации "Катран" мало чем отличается от "Аллигатора" - фактически, это одна и та же машина. Если вы берете в обслуживание одну модель, по той же схеме и с теми же деталями сможете работать и со второй. Отличия невелики, потому гораздо выгоднее перейти на Ка-52 полностью и обучить пилотов для управления такими машинами - это выгодно и технически, и экономически.

Для Египта российские Ка-52 - идеальный вариант. После опыта Афганистана большинство российских машин приспособлены для работы в высокогорной и жаркой местности - у них очень хорошие двигатели. В соотношении "цена-качество" российские вертолеты аналогов в мире не имеют в принципе", - подчеркивает авиаэксперт.



"Апачи" против "Аллигаторов"

Сообщалось, что Египет намерен купить у "Рособоронэкспорта" 46 вертолетов Ка-52 с поставками до 2019 года, что станет первым экспортным заказом на вертолеты этого типа. Отличительным признаком "Аллигаторов" в исполнении для Египта заявлялось оснащение их новой оптико-электронной прицельной системой разработки одного из московских предприятий взамен проектной. Первую партию Ка-52 в сентябре этого Каир уже принял, и египетские пилоты проходят обучение. Но речь шла об "Аллигаторах", тогда как по вертолетам для "Мистралей" переговоры все еще продолжаются.

Вертолетная мощь армии Египта, по официальным данным, базируется на 35 единицах Boeing Helicopter AH-64D - знаменитые американские "Апачи", ставшие основными ударными машинами этого типа в армии США с середины 1980-х годов. На 2014 год он являлся вторым по распространенности ударным вертолетом в мире после советского Ми-24. Эксперты не раз отмечали: Ка-52 отличаются лучшей, чем у "Апачей", маневренностью и боевыми качествами, а также более привлекательной ценой.

"Существенное преимущество российских вертолетов в том, что все они - безангарного типа хранения. Это означает, что машину можно бросить прикрытой лишь тряпочным чехлом на улице в любых условиях на довольно долгое время. Пусть ее все это время поливают дожди или осыпают снега. После пилоту достаточно лишь нажать кнопку запуска двигателей, чтобы совершить полет.

У большинства же иностранных машин начинаются проблемы уже после попадания под дождь, не говоря уже о хранении на морозе. Желая ставку на Ка-52, Египет получает современные машины отличного качества с прекрасной боеспособностью по весьма привлекательным ценам. На мой взгляд, вполне неплохое приобретение", - заключает Дмитрий Дрозденко.

[\(Экономика сегодня\)](#)

Глава «Рособоронэкспорта»: консультации с Египтом по вертолетам Ка-52 продолжаются

Россия продолжает вести консультации с Египтом по поставке вертолетов Ка-52, сообщил журналистам глава "Рособоронэкспорта" Александр Михеев.

"Ведутся консультации", - сказал он. Михеев уточнил, что речь идет о согласовании облика, количества и т.д. Он добавил, что реального понимания о сроках нет, ведутся принципиальные переговоры. Осенью в СМИ появилась информация, что Египет обратился к России с просьбой поставить несколько эскадрилий Ка-52К для своих универсальных десантных кораблей типа "Мистраль".

[\(ТАСС\)](#)

«Однажды меня обогнали пингвины»: Герой Советского Союза вертолетчик Борис Лялин - о неизвестной Антарктиде

- Борис Васильевич, вывод из 133-суточного ледяного дрейфа ледокола "Михаил Сомов" завершилась летом 1985 года. Ваш ледокол "Владивосток" 26 июля обколел лед вокруг "Сомова" и 11 августа оба



судна вышли на чистую воду. Начальник экспедиции Артур Чилингаров, капитан ледокола Валентин Родченко и вы получили за этот подвиг звезды Героев. Когда вышел указ о награждении?

Борис Лялин: В феврале 1986 года. Меня это известие застало в очередной полярной экспедиции. Орден Ленина и медаль "Золотая Звезда" вручили намного позже. И весь экипаж вертолета получил госнаграды.

- А за 2000-километровый перелет награждали?

Борис Лялин: Нет. Знаете, если награждать за все, что в Антарктиде в те годы делалось и делается сегодня, то наград не хватит. Это наша работа.

- Помогите разобраться: согласно фильму "Ледокол" в операции по спасению "Михаила Сомова" был задействован один вертолет Ми-2 и один пилот. Но в реальности на "Сомове" было два вертолета и два полноценных экипажа. Плюс ваш Ми-8 на ледоколе-спасителе "Владивосток". Что-то я уже начинаю путаться...



Борис Лялин: По поводу фильма. Я его два раза пересматривал. Решил, что с первого раза что-то пропустил. В кино на корабле экипаж вертолета состоит из одного человека! Он что, по замыслу авторов сценария, и вертолет обслуживал, и сам на нем летал? Поэтому этот фильм лучше не разбирать. Он художественный, а не документальный. Я для себя так решил: он не про авиацию, он про ледокол.

В реальности на "Михаиле Сомове" было два вертолета. Но к нашему прибытию все перемерзло, они не смогли даже освободить площадку. Поэтому мы сели не на "Сомов", а на лед, рядом. Руководство приняло решение: работает только мой экипаж. Мы и летали.

- Читал, что ледокол "Владивосток" попадал в страшные шторма, с палубы смыло 180 бочек с горючим, в том числе с авиационным керосином для вертолета. Крен достигал 40 градусов. Во время перехода - жара, плюс 30, а в Антарктиде - примерно от 45 до 50 градусов мороза... Это все не преувеличение?

Борис Лялин: Вообще-то, именно так все и было. Во время перехода из Владивостока до Новой Зеландии было жарко. Ледокол старой постройки, кондиционеров, конечно, не было. Но до Новой Зеландии дошли более-менее нормально. А дальше... Ледокол, он же как яйцо. Причем, буквально: у судов типа "Владивосток" подводная часть была яйцеобразной формы. Строили их так, чтобы льды не могли раздавить, а как бы "выдавливали". Но в океане это "яйцо" здорово мотает, особенно когда проходишь "ревущие сороковые" и "неистовые пятидесятые". В одну из ночей с палубы сорвало много бочек. Закреплены они были надежно: брусом 150 на 150 мм. Но шторм в океане... Я видел это с мостика: одна бочка из обрешетки вылетела, за ней другая. Как в кино, когда с корабля сыпятся глубинные бомбы. Где-то 180 бочек потеряли. Спрятались у одного из островов, объявили аврал, всех бросили крепить груз. Потом дальше пошли. И тут опять началось... Еще несколько суток мотало. На



самом деле, это по-человечески страшное зрелище: стоишь на мостике - а на тебя идет исполинская стена воды.

- И как только вертолет при 40-градусных кренах не потеряли?

Борис Лялин: Он был в ангаре, хорошо зафиксирован, там очень надежные узлы крепления.

- Кстати, а вы ведь сухопутный пилот. Где и когда переучились на палубного?

Борис Лялин: Если речь о каком-то специальном центре переучивания, то не было таких. Сам освоил. Кто учил? Да никто не учил, самостоятельно. До этого много в горах летал. А еще, как мы говорим - "на северах".

В 1985-м мой Ми-8 на самолете перебросили на военный аэродром под Владивостоком. Собрали вертолет, но мне не дали лететь на ледокол. Летчик-испытатель сам его перегнал на "Владивосток". В порту выполнил несколько полетов, все было нормально, мне дали допуск.

Кстати, на "Владивостоке" была очень хорошая, большая площадка под вертолет. Не сравнить со старыми ледоколами, где кормовая площадка была предназначена вовсе не для вертолета. Там в случае войны должны были установить артиллерийскую установку. И та площадка была еще и под наклоном. Чтобы ее горизонтально выровнять, укладывали выравнивающий настил из бруса. Срезали леера. Укладывали еще брус под переднее колесо, чтобы не скатится. Вот, собственно, и все.

Когда садишься на такую площадку, то места совсем мало: всего метров пять от мачты. Хвост вертолета остается фактически за бортом, и техники в море его не могли обслуживать.

- Я немалую часть жизни провел на аэродромах истребительной авиации. Знаете, ваш налет - почти 14 тысяч часов - шокирует. Летчик-истребитель может уйти на пенсию с налетом в 1,5-2 тыс. часов. Армейские вертолетчики летают больше, чем истребители, но вот чтобы 14 тысяч...

Борис Лялин: Да действительно мы много летали. Я когда работал в Якутии, то налетывал по 600 - 700 часов в год. Особенно, когда начинались пожары. Очень сильно горела тайга в 1968 году. Я тогда еще летал на Ми-4, и была санитарная норма: не больше 75 часов в воздухе в месяц. Но летать-то надо! Нам увеличивают саннорму до 90. Но все горит, надо возить пожарных в тайгу. Тогда начальник управления своим приказом увеличил норму до 120 часов. И дальше - все, больше не имеет права. А пилотов все-равно не хватало.

- Нашли выход?

Борис Лялин: Нашли. Разрешили поднять норму до 140 часов. Лично мне. Не поверишь - вопрос решался на правительственном уровне. В отряд пришла телеграмма из Москвы за подписью Председателя Президиума Верховного Совета СССР Николая Подгорного.



- Перенесемся из горящей якутской тайги в ледяную Антарктику. У любого летчика всегда есть запасной аэродром. Должен быть, во всяком случае. Что есть запасной аэродром в Антарктиде?

Борис Лялин: Площадка, подобранная командиром экипажа самостоятельно. С воздуха.

- Да, там сложно летать. Ведь погоду даже в более освоенных регионах не всегда удается прогнозировать. В Антарктиде точность прогнозов - это гадание на кофейной гуще. Но есть чутье. Когда там метет, то и соваться туда не стоит. Но все, конечно, не предусмотреть.

Это ведь вы были пилотом первой советско-американской дрейфующей научно-исследовательской станции "Уэдделл"?

Борис Лялин: Станцию открыли в начале 1992 года в западной части моря Уэдделла. Дрейф длился с 12 февраля по 4 июня. В составе экспедиции около 30 человек. Жили в палатках на льдине: печки-капельницы, генератор. У американцев были два вертолета "Белл-212". Но наш Ми-8 был совершеннее.

- Пилоты быстро нашли общий язык?

Борис Лялин: Диктофон выключишь - расскажу.

(Спустя 5 минут)

История в моем пересказе. Итак, пока диктофон был выключен, я понял, что у американских пилотов возникли сложности с нашей авиатехникой. А вот американские "Беллы" Борис Лялин легко освоил в полете, и даже без знания английского.

Борис Лялин: (Смеется). Без комментариев.

- Проблемы во взаимоотношениях с американцами были?

Борис Лялин: С ними - нет. А проблема там была только одна, Советский Союз уже прекратил существование и нужен был российский флаг. А где его взять на дрейфующей льдине в Антарктиде?

- И где государственный флаг нашли?

Борис Лялин: Да в конце концов просто сшили. А с американцами действительно легко находили общий язык. Чего нам с ними делить? Плохо было, что мы тогда неважно знали английский. Время было иное. Вот сейчас у меня внук в седьмом классе - и свободно разговаривает на английском. Внучка заканчивает Институт иностранных языков имени Мориса Тореза. Младшая дочка работает в Великобритании, у нее муж - дипломат. Наш дипломат.

- Других комплексов, кроме языковых, не испытывали?



Борис Лялин: Абсолютно. По части техники, пусть это странно звучит, мы их даже опережали. Про старые вертолеты "Белл" я уже сказал. Со станции "Уэдделл" вывозил полярников американский исследовательский ледокол "Нафануил Палмер". Он тогда был абсолютно новый, построен в начале 1992 года. Мне было интересно, я на нем побывал, обошел его весь. Не впечатлил. Наши лучше.

А вообще, у полярников со всеми хорошие отношения. Например, в январе 1979 года наш Ил-14, взлетая при сильном встречно-боковом ветре, врезался в купол ледника. Он летал в составе 24-й Советской Антарктической экспедиции: перевозил полярников со станции Молодежная в Мирный. При ударе о лед кабину пилотов разрушило, фюзеляж пополам. Командир экипажа погиб сразу, в течение суток умерли второй пилот и бортмеханик. Пять наших тяжелораненых перевезли в госпиталь в Новой Зеландии на самолете С-130. И это был борт ВВС США.

Кстати, запомнился один случай. Я тогда летал в составе контингента ООН в Африке. Авиационным начальником у нас был итальянец. Он проводил брифинг, когда прибыли американские летчики. Среди них я увидел старого знакомого по работе в Антарктиде. Оба, конечно, обрадовались, обнялись у всех на виду.

Так вот, надо было видеть глаза этого итальянца. Да и всех остальных тоже.

- Что, когда русский с американцем обнимаются, у всего мира челюсть отвисает?

Борис Лялин: Да вот именно так.

- Вы немного рассказали о семье. По вашим стопам никто не пошел?

Борис Лялин: Нет, никто в роду больше не летал. И не летает. Жизнь с авиацией связал только я. ([Российская газета](#))

Первый H-Generation

В последних числах ноября BizavNews с удовольствием принял приглашение и отправился в самое сердце вертолетного гиганта Airbus Helicopters – на завод в Мариньяне, который расположился вблизи Марселя. В этот раз нам показали новую сборочную линию по производству средних двухдвигательных H175, мы внимательно ознакомились с процессом сборки легких H125 и H130, поговорили о недалеком будущем вертолетостроения, посетили оперативный центр Airbus Helicopters. Но наше основное внимание было приковано к новейшему H160, за судьбой которого мы следим особенно пристально. Особая благодарность Бернару Фужарски (Bernard Fужарski), руководителю программы H160, который подробно рассказал о последних новостях программы.

Но начнем по порядку. Последняя разработка Airbus Helicopters – вертолет H160 средней грузоподъемности с двумя турбинными двигателями – представляет собой нечто большее, чем пополнение продуктовой линейки. Он служит своего рода катализатором, благодаря которому европейский производитель стремится изменить стандарты производства и технической поддержки

вертолетной техники. В 2015 году Airbus анонсировал модель как ультрасовременную замену своих двухдвигательных вертолетов AS365 и H155.



На протяжении нескольких лет компания Airbus Helicopters (ранее – Eurocopter) имела репутацию производителя отличных продуктов, которых иногда подводила лишь не слишком удачная техподдержка. Ситуация не менялась до тех пор, пока пост генерального директора в 2014 году не занял Гийом Фори. Большую часть своей карьеры г-н Фори проработал в Eurocopter, занимаясь летными испытаниями и конструкторскими разработками. Он вернулся в авиацию, покинув пост вице-президента по исследованиям и разработкам французского автоконцерна Peugeot, который занимал с 2009 по 2013 год. Мир автомобилестроения изменил его видение организации поддержки клиентов, и Фори незамедлительно приступил к внедрению изменений в Airbus, что резко увеличило объемы поставок запасных частей, сократив сроки их доставки и в некоторых случаях скорректировав цены в сторону снижения. Гийом Фори также представил комплексную программу гарантийного обслуживания под названием HCare.

Изменения окупались. Airbus Helicopters из аутсайдеров поднялся на первые места среди производителей винтокрылых летательных аппаратов согласно ежегодному обзору техподдержки Aviation International News, при этом компания не теряет позиций с 2015 года. Внедрение изменений началось с этапа производства, когда был разработан план осуществления окончательной сборки H160 всего за 18 недель – примерно в два раза быстрее, чем требуется сегодня на AS365. Линия окончательной сборки в Мариньяне на юге Франции объединит пять основных пунктов сборки узлов, которые будут произведены и испытаны до того, как поступят на линию, что гарантирует стабильное время сборки на линии. Технологический процесс будет автоматизирован, объединив две



производственные линии, где каждая имеет несколько рабочих станций для сборки различных конфигураций H160. Airbus намерена увеличить мощность до 50 вертолетов в год.

Как рассказывает Бернар Фужарски, на сегодняшний день летные испытания проходят три опытных образца H160, которые уже налетали свыше 555 часов из 1000 необходимых. Сертификация FAA и EASA намечена на 2018 год, тогда же будут и сертифицированы двигатели Safran Arrano. Кроме этого, уже в следующем году в полет отправится первый серийный вертолет и начнется сборка первой серии. Линия финальной сборки вертолета H160 в Мариньяне находится на завершающем этапе подготовки к серийному производству. Одновременно с этим готовится система технической поддержки будущих эксплуатантов, для чего на прототипе вертолета проверяются и отрабатываются планы ремонтных работ, электронные рабочие карты, техническая документация и оборудование. Первой машиной, которая будет введена в эксплуатацию в 2019 году, станет вертолет в конфигурации для нефтегазовой отрасли. Далее планируется начать эксплуатацию вертолета в медицинской конфигурации.

От носа до хвоста

H160 оснащен полностью композитной конструкцией с динамичными линиями и футуристическим дизайном, отличающимся от предшественников. Он имеет плоский пол кабины, огромные иллюминаторы и большое багажное отделение грузоподъемностью 661 фунт. Пассажирскую кабину можно сконфигурировать для размещения четырех или восьми пассажиров со всеми «прибабасами», которые присутствуют в новейших моделях крупных бизнес-джетов, или же просто разместить 12 человек.

Вертолет H160 является воплощением множества новых технологий, включая лопасти несущего винта Blue Edge и горизонтальный стабилизатор бипланной схемы, снижающие уровень шума и улучшающие плавность полета, новые двигатели Safran Arrano, экономящие топливо на 10-15% и систему авионики Helionix с четырьмя большими сенсорными экранами, архитектура которых уже используется на других двухдвигательных вертолетах Airbus Helicopters, включая H135, H145 и H175. В целях оптимизации затрат Airbus решила отказаться от дорогостоящей электродистанционной системы управления полетом и не включать защиту от обледенения лопастей несущего винта в базовую комплектацию. Тем не менее, существует много других приятных технологических новинок, входящих в стандартную поставку.

Лопастей Blue Edge имеют наконечники с изгибом, похожим на хоккейную клюшку. При вращении лопастей на концах создается вихревой поток. Изгиб наконечников снижает завихрение, уменьшая акустическую сигнатуру вертолета на целых 5 дБ.

Двигатели Arrano (1300 л. с.) оснащены двухступенчатым центробежным компрессором и регулируемыми направляющими лопатками на входе, снижающими расход топлива на всех этапах полета, в частности, на крейсерском режиме. Они способствуют разгону H160 до максимальной крейсерской скорости в 160 узлов и достижению практического потолка в 20000 футов, при этом дальность полета составляет 450 морских миль. Airbus Helicopters также утверждает, что Arrano сможет похвастаться более низкими эксплуатационными расходами, чем другие двигатели в этом классе.

Авионика Helionix предназначена для снижения рабочей нагрузки, своевременно предоставляя пилотам необходимую информацию. Система соединяется с четырехосным автопилотом и индикатором ограничения режимов полета, который отражает все параметры работы двигателя. Среди других продвинутых функций – рекомендации по маршруту и погодным условиям, система обхода наземных препятствий и система синтетического зрения.

Вертолет H160 также оснащен наклонным хвостовым винтом фенестрон, который еще больше снижает его акустическую сигнатуру. Наклонный фенестрон и горизонтальный стабилизатор конструкции биплан на хвостовой части улучшают взлетные характеристики. Шасси и тормоза с электроприводом вместо традиционных гидравлических систем снижают массу вертолета и повышают его надежность. Бортовая система контроля и диагностики отслеживает ключевые параметры техобслуживания и может по каналам передачи данных направлять их техническим специалистам на земле, когда вертолет находится в воздухе.

Airbus полагает, что общие расходы на техническое обслуживание H160 будут больше похожи на те, что характерны для легких вертолетов с двумя двигателями, нежели для машин средней грузоподъемности и что представленный вертолет будет на одну тонну легче и на 15-20% эффективнее своего главного конкурента на рынке – AgustaWestland AW139, пользующегося огромным успехом.

Поживем – увидим. Цена такого вертолета с представительским салоном составит около \$19 млн. Однако уже сейчас очевидно, что технологии, задействованные в H160, впечатляют. И судя только по внешнему виду, можно сказать, что это уникальный в своем роде вертолет.

[\(BizavNews\)](#)

Airbus Helicopters завершила поставку Мексике вертолетов AS-565MBe

В ходе церемонии, состоявшейся в среду на предприятии компании Airbus Helicopters в Мариньяне, ВМС Мексики приняли два последних многоцелевых морских вертолета AS-565MBe «Пантер» (Panther), сообщает ЦАМТО.

Контракт на поставку 10 вертолетов AS-565MBe «Пантер» был подписан в 2014 году.

Первоначально поставки предполагалось начать в 2017 году и завершить в 2018-ом, однако по запросу мексиканского командования Airbus Helicopters ускорила темпы производства, чтобы завершить передачу заказанных машин до конца текущего года.

Вертолеты «AS-565MBe предназначены для проведения поисково-спасательных операций, борьбы с незаконным оборотом наркотиков, защиты прибрежной зоны, эвакуации пострадавших в стихийных бедствиях на море», говорится в публикации.



Сообщается, что S-565MBe является самой современной версией линейки Panther: «он оборудован четырехосевым автопилотом, хвостовым винтом нового поколения, двумя двигателями Safran Arriel 2N мощностью 1129 л.с., адаптированными для эксплуатации в жарких условиях на больших высотах, его максимальная скорость – до 278 км/ч, максимальный взлетный вес – 4500 кг, дальность полета – до 781 км». Машина рассчитана на перевозку до 10 пассажиров (экипаж – 2 человека).

Вместе с вертолетами поставлено сопутствующее оборудование, такое как грузовые крюки, спасательные лебедки, ИК системы переднего обзора (FLIR) для ночных спасательных операций и пр. В зависимости от комплекта оборудования, машина может находиться в воздухе до 4 часов.

[\(Военное обозрение\)](#)

Сербия собирается закупить у России шесть военных вертолетов

Сербия собирается закупить у России не менее шести военно-транспортных вертолетов, а также системы ПВО. Как заявил в пятницу президент Сербии Александар Вучич в эксклюзивном интервью первому заместителю генерального директора ТАСС Михаилу Гусману в преддверии своего визита в Москву, переговоры о закупке вооружений идут в настоящий момент.

[\(ТАСС\)](#)

Компания Airbus Helicopters поставила 150-й вертолет H145

Компания Helicopter Travel Munich (НТМ) получила юбилейный - 150-й по счету - вертолет H145. Он будет использоваться для выполнения офшорных работ, в том числе для перевозок с использованием лебедки, а также для транспортировки работников на ветрогенераторы.



Вертолет H145 (ранее EC145 T2) - новейший представитель семейства EC145/ВК117. На данный момент компания поставила уже более 1400 вертолетов этого семейства в 21 страну мира. Совокупный налет



эксплуатируемых машин превышает - 4,8 миллиона часов. Модели семейства в основной используется в санитарной авиации, при проведении спасательных операций, в целях охраны правопорядка и для выполнения авиационных работ.

Модель H145 была спроектирована с применением новейших технологий Airbus для решения широкого спектра задач. Вертолет отличается высоким уровнем безопасности и низкими операционными расходами. Компания также предлагает индивидуальный пакет услуг по оказанию технической поддержки и послепродажного обслуживания.

H145: популярность растет

В 2014 году первый H145 был поставлен немецкой воздушно-спасательной службе DRF Luftrettung. Модернизированная версия вертолета была оснащена двумя мощными двигателями Safran Arriel 2E с двухканальной автоматической цифровой системой управления, усовершенствованным главным редуктором и новым рулевым винтом типа Fenestron. Кабина пилота также была модернизирована и оснащена инновационной разработкой Airbus - комплексом авионики Helionix с четырехосевым автопилотом. В результате заказчик получил вертолет, который обладает исключительными летно-техническими характеристиками и может быть использован при решении широкого спектра задач.

Одним из заказчиков этих вертолетов в сфере охраны правопорядка является полицейская служба Баден-Вюртемберга. Она эксплуатирует вертолеты H145 как днем, так и ночью благодаря приборам ночного видения в кабине пилота, тогда как усовершенствованная система управления полетом и высокотехнологичное полицейское оборудование задают новые стандарты при выполнении правоохранительных операций.

Вертолет H145 продемонстрировал превосходные летно-технические характеристики при работах на прибрежном шельфе: именно поэтому компания НТМ и другие игроки отрасли отдают предпочтение этой модели. В 2016 году компания Wiking Helikopter Service GmbH, которая обслуживает ветряные электростанции и выполняет другие работы в Северном море, начала свое сотрудничество с Airbus. Уже в 2017 году к флоту компании присоединился второй вертолет модели H145.

Достигая совершенства: улучшение летно-технических характеристик

В марте 2017 года Европейское агентство авиационной безопасности сертифицировало H145 с улучшенными операционными характеристиками. Компания увеличила мощность вертолета в режиме висения при одном работающем двигателе в течение 2 минут. Апгрейд позволяет перевозить дополнительно 230 кг полезной нагрузки, что особенно важно при транспортировке людей на внешней подвеске.

В конфигурации для шельфовых работ вертолет может перевозить до восьми человек и специальное оборудование, включая наружный спасательный плот. Благодаря соотношению низких операционных расходов по отношению к полезной нагрузке H145 имеет лучшую в своем классе цену на пассажирокилометр при офшорных перевозках.



Кроме того, опциональная система мониторинга технического состояния систем вертолета обеспечивает безопасность полета и эксплуатационную готовность благодаря программе предиктивного технического обслуживания. Заказчики получают всю необходимую информацию в режиме реального времени за счет встроенной системы передачи соответствующих данных.

На сегодняшний день суммарный налет парка H145 насчитывает 80 000 летных часов. Группа Babcock является крупнейшим эксплуатантом H145: парк компании состоит из 27 машин этой модели. Наибольшее количество этих вертолетов (30 машин) эксплуатируется в Германии: именно сюда были поставлены самый первый и юбилейный 150-й вертолеты модели H145.

Airbus - мировой лидер в авиационной и космической отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2016 году выручка компании составила 67 миллиардов евро. По состоянию на конец 2016 года в компании работало около 134 000 сотрудников. Airbus производит самые современные семейства пассажирских самолетов вместимостью от 100 до более 600 кресел, а также бизнес-джетов. Компания является лидером в сфере производства самолетов-заправщиков, военных и транспортных воздушных судов в Европе. Airbus - одна из ведущих космических компаний в мире. Airbus также производит самые эффективные гражданские и военные вертолеты.

[\(Airbus Helicopters Vostok\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Отставки и назначения: ЛИИ, ОАК, ГСС, Airbus, Spairliners

Новым генеральным директором Летно-исследовательского института (ЛИИ) им. М. М. Громова назначен Евгений Пушкарский. С 2016 г. он работал в ЛИИ советником гендиректора по научным вопросам, в 2017 г. руководил финансово-экономическим блоком института в должности первого заместителя гендиректора. Прежний глава ЛИИ им. М. М. Громова — Павел Власов переходит на пост руководителя Научно-исследовательского испытательного центра подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина.

Президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь подтвердил переход бывшего замминистра транспорта Валерия Окулова, курировавшего в ведомстве вопросы авиации, в ОАК. Это произойдет до конца года. Слюсарь не уточнил новую должность Окулова, сказав лишь, что он будет заниматься гражданской авиацией, пишет агентство ТАСС.

Утвержден новый состав совета директоров компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), следует из решения единственного акционера (документ размещен на сервере раскрытия корпоративной информации). В частности, из совета директоров исключены бывший президент ГСС Владислав Масалов, гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин и заместитель гендиректора по работе с клиентами группы "Аэрофлот" Вадим Зингман. Новыми членами совета директоров стали первый вице-президент—генеральный конструктор корпорации "Иркут" Олег Демченко, заместитель гендиректора по региональным продажам и маркетингу "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Андрей Лебединец, новый президент ГСС Александр Рубцов (бывший глава ИФК). Отметим, что в этом

перечне остались два топ-менеджера — Борис Алешин (председатель комитета по стратегии ОАК) и Алексей Демидов (вице-президент ОАК по экономике и финансам, член правления ОАК).

Airbus назначил нового главу отдела продаж коммерческих самолетов. Им, как и ожидалось, стал Эрик Шульц, который возглавляет отделение гражданской авиации британской компании Rolls-Royce. На новую работу Шульц заступит с конца января 2018 г. Он сменит на этом посту Джона Лихи, занимавшего данную должность с 1994 г.

Кроме того, Airbus попрощается с нынешним техническим директором Павлом Еременко, который в конце этого года перейдет на аналогичную должность в United Technologies Corp. (UTC). В UTC Еременко заменит главного технического специалиста — старшего вице-президента Майкла МакКуада, который уходит на пенсию. Должность технического директора в Airbus займет Марк Фонтанье.

Новым гендиректором и управляющим директором поставщика авиационных компонентов Spairliners (СП немецкой Lufthansa Technik и Air France Industries KLM Engineering & Maintenance) становится Тейс Моллер. Он имеет более чем двенадцатилетний опыт работы на руководящих должностях в Lufthansa Technik, хорошо знаком с отраслью и особенно бизнесом в сфере авиакомпонентов, подчеркнули в Spairliners.

ATO.ru

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин: «Улучшать самолет можно до бесконечности, важно найти баланс между характеристиками и ценой»

В этом году Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) стала крупнейшей российской лизинговой компанией, лизинговые «дочки» ведущих госбанков отстают от нее по размерам портфеля на 100 млрд руб. Правда, компания докапитализируется из бюджета, чтобы покупать и поставлять в лизинг на льготных условиях российскую технику. Другие игроки прямой подпитки из бюджета не имеют. В этом как раз суть ГТЛК как правительственного инструмента: поддерживать, жертвуя прибылью, те российские программы, которые пока не привлекательны на рыночных условиях, объясняет генеральный директор Сергей Храмагин. При этом компания привлекает с рынка средства инвесторов и должна работать рентабельно, уточняет он. В последние годы ГТЛК делает акцент на продвижение авиатехники, которая сейчас составляет почти половину ее портфеля: в 2015 г. стала закупать российские самолеты SSJ100, в этом году – гражданские вертолеты, она же будет поставлять авиакомпаниям модернизированные региональный Ил-114 и широкофюзеляжный Ил-96. Храмагин рассчитывает, что в скором будущем компания начнет экспортировать отечественные самолеты и вертолеты и за несколько лет удвоит лизинговый портфель.





– По оценке «Эксперт РА», вы – самая крупная в России лизинговая компания. Что позволило стать лидером?

– Мы несколько лет были лидерами по росту лизингового портфеля, теперь заняли 1-е место по размеру. Это лидерство приятное, хотя такой задачи ни наш акционер Минтранс РФ, ни мы не ставили. Задача, которую ставят акционер и правительство, – поддерживать российскую промышленность, прежде всего транспортный сектор. Раз вышли на 1-е место, значит, делали это неплохо.

– ГТЛК – единственная из крупнейших лизинговых компаний, которая докапитализируется напрямую из бюджета. Это дает вам конкурентное преимущество?

– Мы элемент государственной программы, и в этом суть того механизма, который ГТЛК реализует с 2009 г.: на бюджетные инвестиции привлечь как можно больше внебюджетных, заемных денег. На каждый бюджетный рубль мы привлекли самостоятельно 5 руб. А чтобы инвесторы доверяли свои средства, они должны быть уверены, что эти деньги вернуться. И бюджетные средства, как я сказал, направляются в сегменты, где еще нет рынка, не интересные другим игрокам. Первая такая программа была реализована в сегменте дорожной техники: бюджетные средства впоследствии были реинвестированы. Выделено было 10 млрд руб., реинвестировано уже 30 млрд руб. Программа завершилась успешно, решив главную задачу: отрасль дорожно-строительной техники зажила своей жизнью, стала рыночной.

– Как будет расти портфель в дальнейшем?

– У нас KPI более сложный: [учитывается] доходность, минимизация просрочек. Качество портфеля очень важно. Если просто гнаться за ростом, то потеряем в качестве. Сейчас мы формируем стратегию развития компании до 2026 г. В базовом сценарии к 2023 г. лизинговый портфель ГТЛК превысит 1 трлн руб., в сценарии опережающего роста этой цифры достигнем на год раньше. Сейчас наш лизинговый портфель – 490 млрд руб. Такая динамика будет возможна при запуске запланированных и пролонгации текущих программ с государственным участием. При этом ожидаем, что в структуре портфеля доли трех видов транспорта будут более сбалансированы. Авиация, водный и железнодорожный транспорт – это наши три кита, но на авиацию сейчас приходится 48% портфеля, 33% – у железнодорожного транспорта, 12% – у водного. Есть еще дорожная техника, автобусы.

– ГТЛК – публичное акционерное общество, выпускает облигации, в том числе евробонды. При этом у вас есть так называемые программы некоммерческого лизинга. Некоммерческая составляющая не смущает инвесторов?

– Мы к выпуску евробондов (первый состоялся осенью 2016 г.) готовились три года. Сделали публичной отчетность, аудировали ее несколько лет. Потом встречались с инвесторами, разъясняли нашу позицию. Благодарен, что с нами всегда ездило руководство Минтранса. Понятие «некоммерческий лизинг» – это наш термин, он даже в нормативные документы вошел. Это не значит, что он убыточный. Это те направления, куда пока не идут лизинговые компании на коммерческих условиях, где не сформировался рынок, но которые государство поддерживает. Эти программы все равно доходные, там есть минимальная маржа, деньги не выбрасываются на ветер. Но задачи



получить по ним сверхприбыль нет. Поэтому ставки мы делаем в рублях, стараемся устанавливать максимальный срок, минимизировать авансы – сделать в целом условия максимально комфортными. Некоммерческий лизинг составляет не больше 25% нашего портфеля, вокруг идет обычный бизнес. Мы это объясняли инвесторам, они понимают эту историю.

Сделать рыночным SSJ100

– *Насколько востребована ваша самая крупная некоммерческая программа – по поставкам самолета SSJ100? Ведь вторую докапитализацию ГТЛК для закупок SSJ100 сократили с 30 млрд до 5 млрд руб.*

– Она востребована. Из первого заказа, в 32 самолета, уже поставлены авиакомпаниям 24, к концу года будут поставлены все. Вторую партию, из четырех самолетов, мы поставим в 2018 г. Мы впервые на российском рынке перешли на лизинг в рублях, избавив клиентов от валютных рисков. Нам удалось создать новых крупных эксплуатантов SSJ100. Большая благодарность авиакомпании «Ямал» за то, что в эту программу поверила.

Некоторые авиакомпании вообще состоялись, по сути, только после того, как вошли в нашу программу SSJ100. «Ираэро», например. «Азимут» (в парке только SSJ100. – «Ведомости»), который начал полеты в сентябре, ГТЛК практически помогала создавать: всю их бизнес-модель вместе просчитывали с первого дня, обсуждали маршрутную сеть, торговались по ценам, вместе ходили в Росавиацию и защищали проект, когда регулятор выдавал им сертификат эксплуатанта.

– *Но Минэкономразвития тем не менее настаивало, что докапитализировать ГТЛК для покупки SSJ100 дальше не стоит, что нет достаточного спроса на этот самолет.*

– Минэкономразвития – большая организация, там тоже есть различные точки зрения. Да, такие споры были. Но они носят скорее идеологический характер. Эта программа докапитализации не вычеркнута совсем, она обсуждается в правительстве. Ее оценивают позитивно авиакомпании и государство. Если появятся источники в бюджете, программа будет продолжена.

– *А сколько еще вы можете получить на SSJ100?*

– Глобально мы защитили 30 млрд руб., пока так о них и говорим. Мы 4 млрд руб. уже получили (1 млрд руб. предназначался для закупок и поставок легкого самолета L-410. – «Ведомости») и профинансировали. Еще рассчитываем на 25–26 млрд руб. Все зависит от параметров бюджета. В принципе, наша задача, как и с дорожной техникой, состоит в том, чтобы через какое-то время SSJ100 ушел в рыночные механизмы.

– *Когда это может произойти?*

– Когда ГТЛК поставит на крыло 100 самолетов, а всего на рынке будет 300 SSJ100. В рамках второй докапитализации мы предусматриваем и экспорт SSJ100. Самолет должен летать везде.



– Ведете переговоры по экспорту?

– Ведем. Прежде всего с авиакомпаниями из СНГ, из азиатского пространства. В частности, с Казахстаном разговариваем. Сейчас особое внимание будем уделять вопросам сервисного обслуживания. Например, мы рассматриваем покупку силовых установок для SSJ100. Также в планах оказание логистических услуг для нужд авиакомпаний, поставка востребованных запасных частей и расходных материалов. Все эти меры позволят увеличить утилизацию флота и поднять имидж SSJ100. Цена и комфорт

– Какой предусмотрен размер докапитализации для закупок и поставок модернизированного регионального самолета Ил-114, начало поставок которого ожидается в 2021 г.?

– В программу заложено примерно 23 млрд руб. По Ил-114 мы работаем глубоко – не как с SSJ100, который начали покупать в 2015 г., когда самолет уже несколько лет серийно выпускался. Мы участвуем в обсуждении облика самолета, его характеристик. Наши технические специалисты активно работают с КБ и авиакомпаниями, помогают ответить на вопросы, что надо заказчикам, возможно ли это сделать. Уже на этом этапе стараемся контролировать цену самолета, чтобы она не ушла вверх. Ведь самолеты идут в региональную нишу, а она всегда низкомаржинальная. Улучшать самолет можно до бесконечности, важно найти баланс между характеристиками и ценой.

– Сколько будет стоить Ил-114?

Точной цены пока нет. В ближайшее время мы определимся с несколькими параметрами: ценой самолета, объемом докапитализации ГТЛК, соотношением в программе бюджетных и привлеченных нами с рынка средств.

– Всего планируется выпустить около 100 модернизированных Ил-114, которые будут называться Ил-114-300. Сколько купит ГТЛК?

Для гражданских целей планируется выпустить порядка 50 Ил-114 (остальное должно купить как транспортный самолет Минобороны. – «Ведомости»), и мы рассчитываем выкупить их все. Соответствующее соглашение мы подписали с Объединенной авиастроительной корпорацией [ОАК] на авиасалоне МАКС в этом году. Сейчас с ОАК и потенциальными эксплуатантами прорабатываем облик и компоновку самолета. Считаем, что сможем разместить самолет в рынке.

– Какие требования выдвигаете вы и авиакомпании к Ил-114?

Мы прежде всего заинтересованы в контроле стоимости, чтобы цена была рыночная. Отталкиваясь от нее, должны быть обеспечены комфорт пассажиров и конкурентоспособность по операционным характеристикам. Отдельным пунктом стоят надежность и способность летать в условиях Севера. Адекватные требования к комфорту: размещение багажа, удобные кресла, туалет. Люди к этому привыкли, они летали на импортных самолетах, посадить их на табуретки не получится.

– У производителя – ОАК и ее структур получается все эти пожелания выполнить?



Проект ведет серьезная команда, с опытом работы на внешних рынках. Подход ОАК мне нравится: мы совместно собираем потенциальных эксплуатантов, обсуждаем все вопросы. Понятно, это не будет роскошный бизнес-джет, но сделать удобное кресло – это решаемая задача. Работа с шумом [снижением уровня] – реальная задача. Так же как и эргономичность.

– Какие авиакомпании будут летать на Ил-114?

Понятно, что это будут не «Аэрофлот», S7 или другие лидеры. Это небольшие региональные перевозчики, которые работают на Ямале, за полярным кругом, на Дальнем Востоке. В большой части это те же клиенты, которые работают с нами по программе санитарной авиации. Для них Ил-114 по нашей программе с низкой и прогнозируемой рублевой ставкой лизинга – это единственный вариант обновить парк.

– По обновленному широкофюзеляжному Ил-96-400М, который начнут выпускать в 2019 г., есть лизингополучатели?

Надо сказать, что широкофюзеляжный самолет может эксплуатировать не любая авиакомпания. Это должна быть компания с определенной маршрутной сетью, с определенной компетенцией. Потенциальных эксплуатантов интересуют характеристики Ил-96-400М, экономика, которую покажет машина. Много будет зависеть от того, на каком направлении воздушное судно будет летать, кто будет оператором. Сейчас мы ведем переговоры с несколькими авиакомпаниями, в том числе Royal Flight, выполняющей чартерные пассажирские авиаперевозки для туроператоров Coral Travel и Sunmar. Вообще, есть общая проблема со всеми программами. Чтобы полетели эти истории – с региональным Ил-114, с дальне магистральным Ил-96, – надо объединить множество усилий. И мы как раз позиционируем ГТЛК как государственную платформу, которая способна объединить возможности бюджетов разных министерств и ведомств, региональных бюджетов. Только объединив все эти возможности и программы, можно сконцентрировать деньги и получить результат.

– Минфин запрещает перекрестное субсидирование?

Есть такой запрет, и мы по этому поводу с Минфином стратегически спорим. Если с SSJ100 как-то отбиваемся, то программе L-410 и в будущем Ил-114 и Ил-96 этот запрет может повредить. Без одновременного субсидирования по разным постановлениям правительства рухнет вся схема доходности авиакомпаний, это грозит серьезными проблемами.

– ГТЛК планировалось докапитализировать на 42 млрд руб. на закупку шести Ил-96. Деньги на это нашлись?

В бюджетах 2017 и 2018 гг. пока 13,8 млрд руб. – на два самолета.

– Есть ли планы создать программу рублевого лизинга по среднемагистральному MC-21? Это же самая перспективная гражданская программа.



МС-21 пойдет в коммерческий сектор. И производитель – входящая в ОАК корпорация «Иркут» – уже 175 машин законтрактовал, это несколько первых лет производства, поставки МС-21 авиакомпаниям начнутся в конце 2019 г. Мы готовы будем подключаться, но с 2023-2024 гг. и с нашей лизинговой платформой GTLK Europe (ирландская «дочка» ГТЛК. – «Ведомости»), которую сейчас активно развиваем. В том числе для импорта МС-21. Наши приоритетные задачи сейчас – SSJ100, L-410 и Ил-114.

– ГТЛК в 2017-2018 гг. купит у «Вертолетов России» 60 легких вертолетов в санитарной версии и поставит в регионы в некоммерческий лизинг. Другие планы по вертолетам есть?

Конечно. Программа санитарной авиации будет реализована. Мы смотрим на рынок, в том числе и на внешний. ГТЛК станет лизинговой платформой с большим парком, где-то будем предлагать поддержанные вертолеты, где-то новые. Набор наших возможностей будет выше, техобслуживание станет дешевле. Мы проводили в 2016 г. маркетинговое исследование российского рынка и получили около 120 запросов на «Ансат» и Ми-8. Но нам интересны и тяжелые вертолеты, ждем выхода на рынок Ми-26Т2.

– Сколько гражданских вертолетов думаете закупать у «Вертолетов России»?

При хорошем раскладе до 50 машин в год могли бы. Хотя и здесь есть проблема с Минфином и перекрестным субсидированием.

– Сейчас «Вертолеты России» производят 200 плюс-минус вертолетов в год, из них гражданских – меньше 10%. Гражданская составляющая сможет совершить такой прорыв?

Вариантов нет. Рынок вооружений циклический, поставки базовым клиентам не могут всегда сохраняться на одном уровне. Руководство холдинга четко понимает, что возможности военного сектора ограничены и надо все больше вкладываться в гражданский рынок. А на гражданском рынке все привыкли получать машину с финансовым продуктом – в лизинг, с опциями, скидками. Нашему гражданскому авиастроению всегда не хватало хорошего финансового продукта и хорошего сервиса. И у нас есть очень серьезный стратегический план с «Вертолетами России» в этом направлении взаимодействовать.

– «Вертолеты России» одним из приоритетов называют развитие своей Вертолетной сервисной компании.

Вот. А вертолетный парк ГТЛК будет расти, у нас все больше аргументов требовать качественного сервиса. Я не говорю, что есть какое-то противостояние. Это нормальная работа, и «Вертолеты России» в этом отношении, кстати, чуть впереди нашей авиастроительной отрасли. То же самое надо делать «Гражданским самолетам Сухого» [производитель SSJ100], для них это задача номер один.

– В какие страны планируете экспортировать вертолеты?



Мы пока переговоров не ведем, пока жестко ориентированы на внутренний рынок. Но такую задачу ставим, развиваем GTLK Europe. В целом наши традиционные внешние рынки – это Латинская Америка, Африка, Азия. Там серьезная конкуренция.

– Потенциально велики ли потребности в вертолетах у нефтегазовой отрасли? Хотя нефтяники, кажется, вертолетами себя уже сами обеспечили.

Сейчас – да. Но через какое-то время мы, возможно, поспорим. Скажем, зачем вам владение непрофильными активами, когда мы вам можем дать гарантированную услугу с понятной ценой и обслуживанием, вплоть до «мокрого» лизинга (с экипажем). Я вас уверяю, нефтегазовые компании деньги считают очень хорошо, поэтому такие богатые. И они с удовольствием сбросят с себя непрофильные активы. Мы за этот рынок еще поборемся.

– С 2018 г госкомпаниям надо будет согласовывать с правительством покупки авиатехники дороже 400 млн руб. и судов дороже 1 млрд руб. Это по бизнесу ГТЛК не ударит? Вы планируете покупать иностранные корабли и самолеты?

По самолетам планов нет, покупать иностранные суда вообще не видим смысла. Мы работаем в классах «река – море», нефтеналивных, в арктическом классе – у России большие потребности в таких судах. Флот или изношен, или его мало. При этом наши компании – Объединенная судостроительная корпорация, «Роснефть» на заводе «Звезда», «Окская судостроительная» – способны делать уже почти по конкурентным ценам и точно качественный продукт. Поэтому мы уже активно инвестируем в эту отрасль. Сейчас у нас в портфеле есть иностранные самолеты (около 15%) и суда около 40%), а весь железнодорожный состав – отечественный.

Недостатком российских лизинговых компаний считается то, что их бизнес сосредоточен в России, нет географической диверсификации. Поэтому, когда случается кризис, они не могут перейти на растущие рынки.

Мы к политике рисков относимся очень серьезно. Во-первых, мы серьезно изменили структуру заимствований. У нас есть рублевые бонды, евробонды, кредиты в европейских и китайских банках. Надо так же вести себя и в бизнесе. Надо иметь возможность работать и на китайском рынке, и на африканском, и на рынках Латинской Америки и Европы. Мы работаем на внешних рынках, стоит задача там зарабатывать. Наша стратегическая цель – развить компетенции на международных рынках, научиться предоставлять сервис. Там мы можем конкурировать и планируем это делать – с отечественной техникой, хорошим сервисом и финансовым продуктом. Есть много ниш, где можно устаревший флот заменить на тот же SSJ100.

– В сентябре ГТЛК разместила на верфи «Звезда», которую строит «Роснефть», заказ на строительство пяти танкеров Aframax, они будут переданы в лизинг структуре «Роснефти». Сделка оценивалась в \$1-1,25 млрд. Это крупнейшая для ГТЛК сделка в сегменте судов? Будут ли еще сделки со «Звездой»?

Да, это крупнейшая для нас сделка в сегменте морских судов как по объему инвестиций, так и по размерности судов. «Звезда» – крупнейшее в России предприятие по строительству гражданских судов, конечно, мы заинтересованы в развитии сотрудничества с ней.

– Нет планов частично приватизировать компанию, хотя бы небольшой пакет, с целью получить оценку рынка?

Когда-то мы стояли в прогнозном плане приватизации, сейчас даже там нас нет. Пока государству инструмент в лице ГТЛК удобен, нужен, какого-то смысла его продавать нет

[\(Ведомости\)](#)

Истребитель Су-57 совершил первый полет с новым двигателем

Вчера, 5 декабря 2017 года, новейший российский истребитель Су-57 совершил первый полет с двигателем второго этапа. Самолет получил силовую установку пятого поколения разработки Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).



Как говорится в сообщении Минпромторга России, полет продолжительностью 17 минут прошел штатно в соответствии с условиями полетного задания. Полет выполнил Герой Российской Федерации, шеф-пилот компании «Сухой» Сергей Богдан.

«Успешный полет с новым двигателем придает дополнительный импульс программе истребителя пятого поколения. Это доказательство высокого потенциала российского авиастроения, способного создавать высокоинтеллектуальные передовые системы – уникальный планер, инновационная



цифровая начинка, новейшие двигатели», – прокомментировал министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

Напомним, что Су-57 летали на промежуточном двигателе АЛ-41Ф1 («изделие 117»). Это авиационный турбореактивный двухконтурный двигатель с форсажной камерой и управляемым вектором тяги производства ОДК. По своей конструкции он аналогичен двигателю истребителя Су-35С. Одновременно с этим в рамках программы создания истребителя пятого поколения проходили испытания двигателя под условным названием «изделие 30».

Как сообщал в феврале этого года представитель ОДК Антон Чечуков в эфире радио Sputnik, «изделие 30» не является модернизацией, а полностью новая разработка. Этот двигатель может быть полностью отнесен к условному пятому поколению, потому что отвечает всем предъявляемым требованиям и выполняет все основные параметры.

В сравнении с АЛ-41Ф1 его тяга увеличена до 17,5-19,5 тонн, а также повышена топливная эффективность и снижена стоимость жизненного цикла. К основным характеристикам «изделия 30» можно отнести новый вентилятор, полностью перепрофилированный компрессор, также новейшую, полностью цифровую систему управления. «Много новшеств, которые в некоторых случаях не имеют и близкого аналога в мире. Мы считаем, что с этим двигателем Т-50 будет еще более прорывным проектом, более тяговооруженным, более совершенным», – подчеркнул Антон Чечуков.

Истребитель Су-57 (ПАК ФА, Т-50) впервые поднялся в воздух в январе 2010 года, представлен публике на авиасалоне МАКС-2011. В настоящее время в летных испытаниях участвуют 9 образцов.

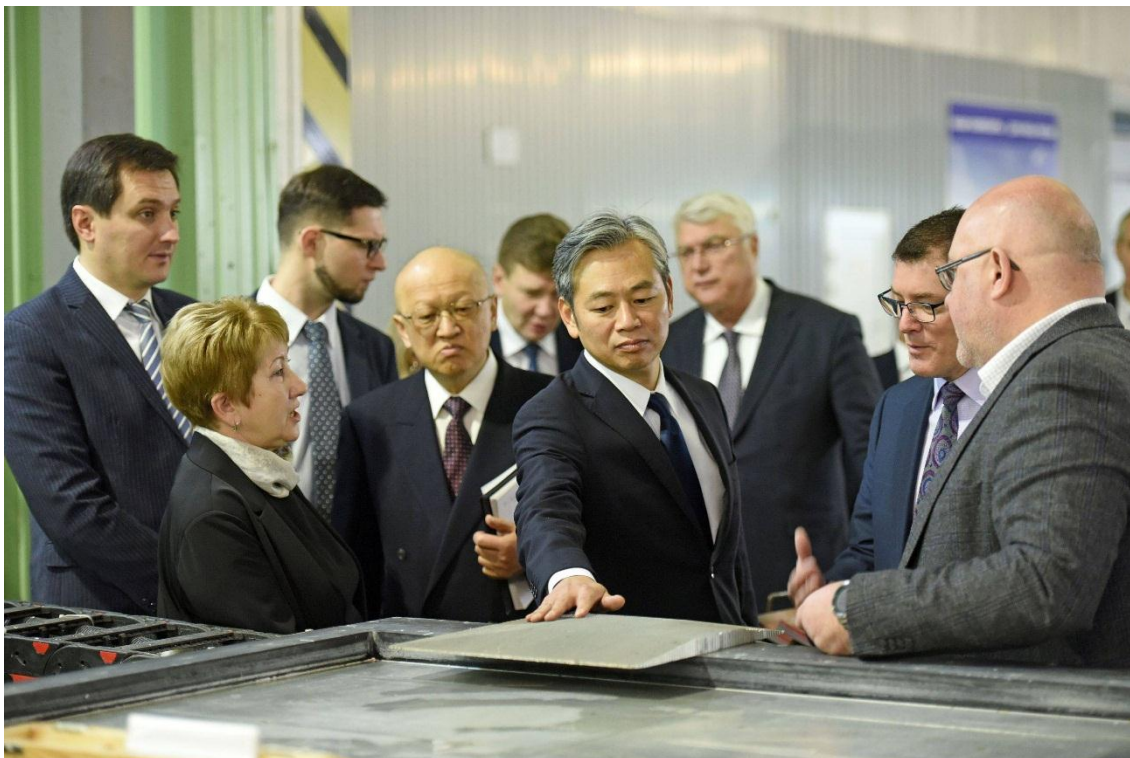
Су-57 обладает рядом уникальных особенностей, сочетая в себе функции ударного самолета и истребителя. Машина оснащена принципиально новым комплексом интегрированной авионики, обладающим высоким уровнем автоматизации управления и интеллектуальной поддержки экипажа. Бортовое оборудование нового самолета позволяет осуществлять обмен данными в режиме реального времени как с наземными системами управления, так и внутри авиационной группы, а также выполнять задачи автономно.

Самолет имеет широкую номенклатуру вооружения, как класса «воздух-воздух», так и класса «воздух-поверхность», что обеспечивает решение истребительных и ударных задач. Также Су-57 обладает возможностью осуществления скрытых действий, благодаря низкому уровню заметности.

[\(Ростех\)](#)

ОНПП «Технология» и Setouchi Holdings Inc обсудили возможности сотрудничества

Представители Setouchi Holdings Inc (Япония) познакомились с производственными мощностями ОНПП «Технология». В ходе встречи были обсуждены возможности сотрудничества предприятий в сфере экспорта технологий и продукции.



Гостям были продемонстрированы компетенции ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина в области разработки, серийного производства продукции из полимерных композиционных материалов и изделий конструкционной оптики. В частности, представлены возможности предприятия в создании крупногабаритных углепластиковых конструкций для авиационно-космической отрасли.

«Наиболее перспективным направлением сотрудничества с Setouchi Holdings Inc является поставка одного из самых передовых видов продукции нашего предприятия — изделий остекления для кабин экипажа, мы также заинтересованы в совместных работах в области современного скоростного судостроения», - отметил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

Президент Setouchi Holdings Inc Казуюки Окада (Kazuyuki Okada) выразил благодарность руководству ОНПП «Технология» за предоставленную возможность познакомиться с производственными мощностями предприятия. Стороны также обсудили возможность создания рабочей группы, главной задачей функционирования которой станет реализация достигнутых в ходе встречи договоренностей. Визит на «Технологию» представителей Setouchi Holdings Inc состоялся по приглашению губернатора Калужской области Анатолия Артамонова.

[\(ОНПП «Технология»\)](#)

Владимир Путин наградил сотрудников Ростеха

Сегодня в Доме приёмов в Ново-Огарево состоялась торжественная церемония награждения сотрудников Госкорпорации Ростех, приуроченная к десятилетнему юбилею, который Ростех отмечает в этом году. Президент России Владимир Путин поздравил коллектив Госкорпорации и



отметил специалистов орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени, орденом Почета и орденом Дружбы за достижения в развитии промышленности.

«Прежде всего хотел бы поздравить весь большой коллектив Ростеха – это сотни тысяч рабочих, инженеров, квалифицированных специалистов – с 10-летием создания Корпорации. Благодарю вас за добросовестный труд, весомые, значимые результаты, которых вы достигли, за ваш вклад в укрепление индустриального, технологического потенциала России, ее обороноспособности», – заявил Владимир Путин.

Президент также отметил, что за прошедшие годы Ростех стал флагманом, инструментом качественного развития промышленности России, увеличения отечественного высокотехнологичного экспорта.

Генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов поблагодарил президента за оценку работы Госкорпорации. «Мы понимаем и принимаем весь груз ответственности, который возложен на нас. Наша страна пережила тяжелый период распада советской промышленности, многие предприятия утратили накопленный технологический задел, пережили лихие 90-е годы. Фактически перед нами стояли очень амбициозные задачи – сохранить то, что осталось на плаву, возродить целые производственные отрасли, обеспечить обороноспособность страны, вернуть России статус промышленной державы. Конечно, для достижения такой глобальной цели нужно время. Но не без гордости могу сказать, что был выбран правильный вектор развития. И уже сегодня по ряду отраслей мы конкурируем с мировыми производителями – причем как в части военной продукции, так и в гражданских отраслях», – отметил Сергей Чемезов.

Владимир Путин наградил орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени первого заместителя генерального директора компании «Рособоронэкспорт» Ивана Гончаренко.

Кавалерами ордена Почета стали: слесарь-инструментальщик цеха общей сборки механосборочного производства НПК «Уралвагонзавод» Сергей Бахматов; начальник управления НПО «Высокоточные комплексы» Анатолий Бамзуров; главный специалист Концерна радиостроения «Вега» Александр Давыдкин; начальник отдела Департамента экспорта продукции военного назначения Сухопутных войск компании «Рособоронэкспорт» Анатолий Казанцев; директор по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации Ростех Виктор Кладов; директор по кадровому администрированию Госкорпорации Ростех Александр Козин; генеральный конструктор системы РЭБ, заместитель генерального директора Концерна «Радиоэлектронные технологии» Юрий Маевский; первый заместитель генерального директора компании «СИБЕР» Михаил Мальченков; парашютист-испытатель Научно-исследовательского института парашютостроения Владимир Нестеров; главный комплаенс-инспектор Госкорпорации Ростех Александр Рябенко; начальник механосборочного комплекса Московского машиностроительного предприятия имени В.В. Чернышева Василий Шатилов.

Ордена Дружбы из рук президента страны были удостоены: начальник службы Госкорпорации Ростех Валерий Евдокимов; начальник Департамента экспорта специмущества и услуг ВВС компании «Рособоронэкспорт» Сергей Корнев; директор по правовому обеспечению и корпоративному



управлению Госкорпорации Ростех Алла Лалетина; начальник комплексно-конструкторского отдела Уфимского научно-производственного предприятия «Молния» Ильфир Низамов; директор по внутреннему аудиту Госкорпорации Ростех Наталия Смирнова; заместитель управляющего директора по экономике и административному управлению Ростовского вертолетного производственного комплекса ПАО «Роствертол» имени Б.Н. Слюсаря Михаил Флек; руководитель направления Госкорпорации Ростех Алексей Черноусенко.

[\(Ростех\)](#)

Путин запретил «Ростеху» бесконечно расширяться

Госкорпорация «Ростех» должна точно соответствовать своим целям, сказал президент России Владимир Путин. Об этом сообщает «Интерфакс».

«Нельзя расширяться бесконечно, бесконтрольно, и нужно точно понимать, для чего корпорация создана, куда она должна двигаться, в каких параметрах она должна функционировать с тем, чтобы ее работа была оптимальной и максимально эффективной, конкурентоспособной», — сказал Путин на церемонии вручения наград сотрудникам «Ростеха» по случаю десятилетия корпорации.

Глава государства также отметил роль госкорпорации в оснащении российских спецслужб и армии. По словам Путина, Вооруженные силы России не были бы «такими современными и эффективными, если были бы утрачены критически важные предприятия для государства».

Руководитель «Ростеха» Сергей Чемезов на той же церемонии сообщил, что компания в 2018 году планирует продать акции нескольких своих холдингов. Каких именно, он не сказал. В ноябре Чемезов объявил о намерении продать 26 процентов минус одна акция концерна «Калашников», который входит в корпорацию, в частные руки.

«Ростех» создали в 2007 году для развития в России высокотехнологичной гражданской и военной промышленности, госкорпорация объединяет больше десяти холдингов.

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

Через несколько лет в мире заработает служба воздушного такси Volocopter

Разработчики беспилотных вертолетов Volocopter с уверенностью заявляют, что служба автономных летающих такси начнет функционировать в одной из стран мира в течение 3-х лет. Время полета будет рассчитано на 30 минут, а для безопасности предусмотрят все меры.

Полностью автоматизированные летающие аппараты с вертикальным взлетом будут передвигаться со скоростью 60 миль в час. Заказать воздушное такси можно будет через специально разработанное коммерческое мобильное приложение. О стоимости услуги пока никакой информации не давали. Разработчики предусмотрят любые внештатные ситуации. Для самых крайних мер в кабине каждого летательного аппарата поместят несколько спасательных парашютов.



На недавней конференции в Берлине один из основателей компании Алекс Зозель выступил с речью: «Мы уверены, что через несколько лет где-то в мире появится наша служба воздушного такси. Пока решаются планы по оптимизации работы мобильного приложения. В частности, рассматриваются ситуации с полетом через труднодоступные участки местности, такие как узкие расстояния между зданиями, высокие деревья и большие водоемы. Сначала мы планируем создать наиболее простые маршруты полета из точки в точку, будет организован флот из 10-20 летающих такси. В скором времени мы все это сможем увидеть на деле».

Разработанное немецкой фирмой «E-volo» воздушное такси предусматривает в кабине 2 пассажирских места, а базовый полет аппаратов будет длиться более 30 минут. Недавние испытания в ОАЭ беспилотируемого вертолета показали, что прогресс есть и в скором времени мир на деле узнает о службе воздушного такси.

[\(Актуальные Новости\)](#)

«Ростех» заплатил Сбербанку миллиард для спасения завода-банкрота

Холдинг АО «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») погасил долг Савеловского машиностроительного завода (СМЗ) в размере около 916,5 млн руб. перед Сбербанком, чтобы не допустить приостановки деятельности предприятия, входящего в одну из структур «Ростеха» и являющегося градообразующим предприятием города Кимры (Тверская область). Об этом РБК сообщили в пресс-службе «Ростеха».

СМЗ занимается техническим оснащением военно-промышленного и машиностроительного комплексов. «Самостоятельно исполнить обязательства СМЗ не мог ввиду сложного финансового состояния», — сообщили в госкорпорации.



Что такое СМЗ

Завод основан в 1915 году, сказано на сайте СМЗ. С 1943 года специализируется на станкостроении. Его производственные площади составляют более 120 тыс. кв. м. Предприятие поставляло оборудование для РЖД и МЧС, изготавливало металлическую мебель. С 2014 года 100-процентным владельцем СМЗ является холдинг «Станкопром» (100-процентная «дочка» «Ростеха»), следует из базы данных «СПАРК-Интерфакс». Как минимум последние пять лет предприятие является убыточным. Согласно финансовой отчетности за 2016 год, убыток СМЗ составил более 1 млрд руб. В сложном финансовом состоянии СМЗ находится давно. Как рассказал РБК собеседник, проработавший на заводе более 15 лет, еще в 2012 году на предприятии начались перебои с выплатой зарплаты. «До сих пор перед некоторыми работниками задолженности не погашены или погашены частично», — рассказал источник РБК. В настоящее время возбуждено уголовное дело по факту невыплат десяткам работников завода.

РБК направил запрос на Савеловский машиностроительный завод по поводу текущего состояния. По телефону, указанному на сайте СМЗ, сказали: «Какая пресс-служба? Мы теперь банкроты! Вы хоть знаете, что это такое?»

Попытка оздоровления

В 2013–2014 годах Сбербанк открыл Савеловскому заводу несколько кредитных линий на общую сумму около 1,5 млрд руб. Деньги предназначались на модернизацию, капитальный ремонт, пополнение оборотных средств и пр. Поручителем по договору выступил владелец СМЗ — холдинг «Станкопром», принадлежащий «Ростеху». В качестве залога выступало 100% завода.

Однако кредиты не помогли заводу выйти из кризиса. В феврале 2017 года решением суда СМЗ был признан банкротом. К этому времени завод использовал кредитные средства на сумму чуть менее 1 млрд руб.

Суд со Сбербанком

В апреле 2017 года Сбербанк обратился в суд с требованием взыскать с поручителя — АО «Станкопром» — сумму использованного кредита в размере около 916,5 млн руб., следует из решения Арбитражного суда. Свои обязательства по своевременному погашению кредита СМЗ перед Сбербанком не выполнил, «допускалась систематическая просрочка платежей», указано в судебном акте. Представители АО «Станкопром» в суде против удовлетворения требований банка не возражали, сказано в материалах дела.

27 ноября Арбитражный суд Москвы удовлетворил требования Сбербанка в полном объеме. По решению суда права на акции СМЗ, предмет залога, должны были перейти к Сбербанку.

В декабре 2017 года, до обнародования мотивировочной части решения суда, по просьбе Сбербанка произошла замена истца. Банк указал, что в июле 2017 года он продал права на долг СМЗ «Вертолетам



России», поэтому и права на залог в рамках судебного спора должны перейти к этому холдингу. Финансовые условия сделки стороны раскрывать не стали.

В Сбербанке и «Вертолетах России» от комментариев отказались.

4 декабря Арбитражный суд Москвы опубликовал мотивировочную часть решения. Как указано в судебном акте, требования банка удовлетворены в полном объеме. Одновременно суд удовлетворил просьбу Сбербанка и обратил взыскание на акции СМЗ в пользу «Вертолетов России».

Для того чтобы погасить долг, суд постановил продать 100% доли СМЗ с публичных торгов. Ее начальную стоимость суд установил в размере 558,7 млн руб.

Операция по спасению

«Ростеху» потребовалось использовать схему с выкупом акций СМЗ у Сбербанка и их последующей продажей с публичных торгов, чтобы спасти СМЗ от приостановки деятельности, рассказали РБК в госкорпорации.

Как уточнил РБК близкий к «Ростеху» источник, затем на базе СМЗ будет создано совместное предприятие с частным партнером. Это будет новое юрлицо, потому что «с этим юрлицом ничего хорошего уже не получится», подытожил собеседник РБК.

Выставить предприятие на торги — это формальная обязанность, отмечает источник РБК, близкий к «Ростеху». «Когда идет речь об истребовании долгов, суд по формальным признакам обязан вынести решение о реализации предмета залога. Но имущество реализовано быть не может, потому что оно находится в процедуре банкротства. А доли в юрлице ничем не обременены, и они должны быть проданы», — пояснил он. Стоимость этих долей определяется исходя из стоимости активов, добавил собеседник РБК. «Однако 558,7 млн руб. — цифра не реалистичная, она завышена в разы», — утверждает источник, отмечая, что в «Ростехе» как раз рассчитывают на то, что за эту сумму СМЗ никто не купит и завод останется в собственности его структур.

Опрошенные РБК юристы подтвердили такой порядок реализации судебного решения. «Суд не может напрямую обратить взыскание на акции компании, которая находится в процедуре банкротства. Это можно сделать только через публичные торги», — пояснил партнер Tertychny Agabalyan Марат Агабальян. «Закон об исполнительном производстве предусматривает единственную форму реализации заложенного имущества стоимостью свыше 500 тыс. руб. — в форме публичных торгов», — добавил юрист компании «Лемчик, Крупский и партнеры» Кирилл Захаров.

Частно-государственное будущее

Потенциальный частный партнер «Ростеха» по восстановлению СМЗ — станкостроительная компания «Стан», рассказали РБК в госкорпорации, подтвердив планы создания СП и образования нового юрлица. Согласно бизнес-плану, «Стан» предоставит технологическое оборудование и привлечет дополнительные кадры.



Компания «Стан» не смогла предоставить РБК оперативный комментарий.

Что такое ООО «Стан»

«Стан» — крупнейшая российская интегрированная компания в сфере проектирования и производства станкостроительного оборудования, сказано на ее официальном сайте. У компании семь производственных площадок — в Москве и Московской области, Башкирии, Рязани, Тверской и Ростовской областях.

Основные заказчики — «Ростех», предприятия ПАО «ОАК», «Роскосмос», «Росатома», РЖД, а также компании нефтегазового комплекса.

99,98% «Стана» принадлежат компании «Ивескон», которой владеют Сергей Недорослев (63%) и Максим Гущин (37%), следует из «СПАРК-Интерфакса». Оставшиеся 0,02% принадлежат Руслану Звягинцеву.

По итогам 2016 года выручка «Стана» составила 1,3 млрд руб., чистая прибыль — около 6 млн руб. Если переговоры завершатся успешно, то создаваемое СП и «Станкопром» выкупят долг СМЗ, сообщили в госкорпорации. СП будет специализироваться на механической обработке деталей, уточнили в «Ростехе».

Каким образом будут распределены доли в предполагаемом СП, говорить пока рано, так как необходимые решения еще не приняты, отмечают в «Ростехе», подчеркивая, что доля госкорпорации будет такой, чтобы «Ростех» мог формировать стратегию развития предприятия и влиять на его ключевые процессы.

Сроки создания СП и другие значимые параметры будут определены в процессе оценки активов и структурирования сделки, подытожили в «Ростехе».

[\(РБК\)](#)

Новости беспилотной авиации

«Вертолеты России» представили арктический беспилотник VRT300 Дмитрию Рогозину

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) в рамках международного форума "Арктика: Настоящее и будущее" представил вице-премьеру РФ Дмитрию Рогозину беспилотник вертолетного типа VRT300 Arctic Supervision, предназначенный для эксплуатации на Северном морском пути.

Прототип беспилотника, разработанный конструкторским бюро "BP-Технологии" был представлен на экспозиции холдинга. В рамках форума с VRT300 ознакомились руководители арктических регионов Российской Федерации, а также президент Межрегиональной ассоциации полярников Артур Чилингаров.

Кроме того, специалисты "ВР-Технологий" приняли участие в деловой программе форума, выступив с докладом, посвященным сферам применения беспилотных вертолетов в Арктике.



"Вертолетная техника внесла огромный вклад в освоение Арктики и по сей день остается незаменимой для выполнения широкого круга задач в этом регионе. Значительная часть нашей страны находится за Северным полярным кругом, что делает беспилотники, приспособленные к эксплуатации в суровых арктических условиях, чрезвычайно востребованными. Мы отмечаем интерес к проекту VRT300 со стороны потенциальных заказчиков и рассчитываем, что к моменту запуска этого комплекса в серийное производство сформируем соответствующий пул заказов", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Приоритетными задачами комплекса VRT300 Arctic Supervision являются развитие транспортной системы Северного морского пути, а также помощь в освоении Арктики. Для этих целей комплекс оснащен бортовым радиолокатором бокового обзора X-диапазона высокого разрешения, который позволяет оперативно проводить работы по ледовой разведке. Наличие дизельного двигателя и возможности корабельного базирования делает арктическую версию VRT300 незаменимой как на ледоколах и судах ледового класса, так и на буровых платформах.

Благодаря большой массе целевой нагрузки (70 кг), комплекс может использоваться для транспортировки различных грузов, таких как продукты и медикаменты, с корабля на полярную станцию и обратно. Также к задачам комплекса относятся оценка толщины льда по курсу судна, метеоразведка, экологический мониторинг, обеспечение поисково-спасательных работ и

определение параметров крупных ледяных полей, пригодных для размещения на них научных полярных станций.

[\(Вертолеты России\)](#)

Американцы показали контейнерный беспилотник для запуска с истребителя

Американская компания Northrop Grumman представила новый разведывательный беспилотный летательный аппарат Dash X, предназначенный для запуска с борта истребителя из специального контейнера. Как пишет National Defense, после запуска такой аппарат будет собирать различные разведывательные данные, включая радиоэлектронное обнаружение, и передавать истребителю.



Во время боевых действий многофункциональные истребители нередко используются для нанесения ударов по наземным целям. При этом информацию о целях предоставляет разведка, которая иногда может допускать ошибки. Результатом таких ошибок становится или разрушение гражданской инфраструктуры, или гибель гражданских.

Использовать обычные беспилотники перед нанесением бомбового или ракетного удара не всегда возможно, в том числе из-за того, что относительно крупный аппарат могут сбить. Кроме того, существующие разведывательные аппараты невозможно запускать с боевых самолетов, хотя системы связи и позволяют передачу данных с аппарата истребителю.



Наконец, применение небольших аппаратов, запускаемых с борта истребителя, позволяет проводить оперативную разведку без захода самого боевого самолета в зону действия систем противовоздушной обороны противника.

Новые беспилотники Dash X, которые в Northrop Grumman также обозначают как Remedy, размещаются в небольшом контейнере, по форме напоминающем корпус авиационной бомбовой кассеты. Этот контейнер должен сохранять беспилотник от возможных повреждений. Параметры контейнера не уточняются.

Dash X оснащен складными крылом и хвостовым оперением. После запуска и раскладывания размах его крыла составляет 3,7 метра. Аппарат способен выполнять полеты на скорости до 110 километров в час и находиться в воздухе до десяти часов. Испытания двух прототипов аппарата состоялись в Северной Калифорнии в аэропорту Футхилл. Аппараты запускались с легкого турбовинтового самолета Bombardier Dash 8.

По оценке Northrop Grumman, если компании удастся получить финансирование проекта, разработка Dash X может быть завершена уже к началу 2019 года. Новые аппараты предлагается использовать в качестве дополнительных средств разведки на палубных истребителях F/A-18E/F Super Hornet и самолетах радиоэлектронной борьбы EA-18G Growler.

В октябре прошлого года Управление стратегических возможностей министерства обороны США провело испытательный запуск с истребителя стаи одноразовых беспилотников Perdix. Такие аппараты предназначены для запуска с самолета и быстрого сбора важных данных, которые позволяют летчикам точнее идентифицировать цели и наносить удары.

Perdix спроектированы таким образом, чтобы истребители могли запускать их из стандартных автоматов отстрела ложных тепловых целей. Беспилотники имеют складные переднее и заднее крыло. После запуска аппараты низко пролетают над целью и передают на борт самолета разведывательные данные.

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

Без пилотов и без мозгов. Квадрокоптеры все чаще угрожают большой авиации

Аэродромные службы готовятся переписать правила безопасности и с помощью патрулей отлавливать в районе аэропортов нерадивых владельцев квадрокоптеров. На эти меры пошли после поручения министра транспорта Максима Соколова и предупреждения от Росавиации. Согласно документам, в России за 2017-й год вдвое выросло количество опасных ситуаций, созданных беспилотниками. Их владельцы повадились запускать свои "игрушки" близ аэропортов и военных баз, нервировав летчиков и провоцируя опасные ситуации. Пилотам приходится идти на резкие маневры, чтобы избежать столкновения, подвергая себя (и пассажиров) опасности.

В распоряжение Лайфа попало поручение главы Минтранса Максима Соколова и письмо руководителя Росавиации Александра Нерадько. В них собрана статистика инцидентов с беспилотниками и рекомендации, как их избежать.



Росавиация сообщает, что только за первую половину 2017-го было зарегистрировано 28 случаев, тогда как за полгода 2016-го - только 12. А за весь прошлый год насчитали 41 инцидент. Маленькие "вертушки" способны доставить множество проблем, оказавшись не в том месте: угрожают людям на земле и крупным самолетам в воздухе.

- Наибольшую угрозу для безопасности представляют случаи, когда беспилотники без разрешения запускают в районе аэродромов, - сообщает Нерадько в своем письме подчиненным в регионы.

Традиционно существенная часть происшествий приходится на весенние праздники и начало лета, когда устраивают авиационные шоу. 9 мая этого года в Хабаровске беспилотник опасно приблизился к группе самолетов, выполнявших демонстрационный полет. А ровно год назад, на тренировке мероприятий ко Дню Победы в Екатеринбурге, беспилотник едва не стал причиной катастрофы. Экипаж ведущего вертолета вынужден был сделать резкий маневр, чтобы уйти от столкновения с квадрокоптером, неожиданно вынырнувшим у правого борта.

Однако и в обычные дни экипажам гражданских судов не приходится расслабляться. Окрестности аэропортов каждый год оккупируют споттеры. Так называют людей, чье хобби - съемка самолетов, и чем необычней, тем лучше. В былые годы споттеры мирно дежурили по периметру с фотокамерами, нацелив в небо зум-объективы. В последние годы они обзаводятся и квадрокоптерами. По словам источника Лайфа в авиаотрасли, иногда это увлечение оборачивается неприятностями.

- Во Внуково уже были опасные инциденты. Экипаж самолета "Боинг-737" недавно докладывал, что при выполнении посадки был замечен беспилотник, летевший аккуратно на уровне глиссады снижения, - говорит он. - В Шереметьево они регулярно кружат, причем залетают на территорию. Снимают стоянку самолетов, технические здания.

Но и в отдалении от аэропортов проблема не уходит.

- В прошлом году в музее-заповеднике "Куликово поле" задержали мужчину, который на малой высоте вел БПЛА. В непосредственной близости проходила экскурсия для детей, - добавляет источник.

Проблем добавляют и организованные вылеты целых групп квадрокоптеров, не согласованные с властями. Так, в мае этого года над центром Красноярска в импровизированном воздушном параде участвовало 20 квадрокоптеров, которые летели относительно низко - всего 70 метров.

Поэтому Соколов и Росавиация рекомендуют подчиненным и всем аэропортам в стране усилить работу служб безопасности.

Среди прочего они просят рассмотреть возможность сформировать патрули из аэродромных безопасников, которые будут обходить окрестности и ловить владельцев квадрокоптеров. Авиационные чиновники собираются переписать процедуры безопасности под беспилотники, чтобы заблаговременно на расстоянии до двух километров отслеживать их появление. Кроме того, впервые



в России собираются создать и опробовать единый реестр расследований авиационных происшествий с беспилотниками, куда будут собирать информацию о каждом инциденте.

Чиновники полагают: инциденты происходят по незнанию. Большинство владельцев БПЛА не в курсе правил использования воздушного пространства, и вряд ли они заглядывали в инструкции по безопасности полетов. Поэтому Росавиация рекомендует наладить работу с кружками авиамodelистов, любительскими летными объединениями и подключить СМИ, чтобы как можно больше людей стало ответственно относиться к полетам.

Life.ru