



Анонсы новостей:

Новости выставки HeliRussia 2016

- Революционный Volocopter VC200 будет представлен в Москве
- На HeliRussia 2016 обсудят полеты вертолетов, самолетов и беспилотников в общегражданском воздушном пространстве
- Airbus Helicopters впервые проводит демонстрационные полеты вертолета H135 в России
- Airbus Helicopters представит на выставке HeliRussia 2016 эффективные решения для санитарной авиации
- Обнинские ученые примут участие в международной выставке вертолетной индустрии
- Группа «Кронштадт» на HeliRussia 2016: модернизация авиационных тренажеров, «стеклянная кабина» для Ка-62 и новое светотехническое оборудование
- «Вертолеты России» примут участие в выставке HeliRussia 2016
- Новые разработки ОДК для вертолетов будут представлены на HeliRussia-2016
- «Вертолеты России» организуют виртуальный тур на Ми-171А2 для посетителей выставки HeliRussia-2016
- «Вертолеты России» впервые покажут три новейших БПЛА в рамках выставки HeliRussia 2016
- «Вертолеты России» и НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» заключили соглашение о сотрудничестве
- «Вертолеты России» разработали уникальную систему для выявления скрытых повреждений лопастей вертолетов
- Презентация HeliData на HeliRussia 2016
- На Helirusia-2016 «Технодинамика» покажет новые разработки, которые придут на смену иностранным системам
- Сыктывкарец стал лауреатом международного фотоконкурса
- Гонки по вертикали
- В Москве начала работу крупнейшая европейская вертолетная выставка HeliRussia 2016
- На выставке HeliRussia в Москве презентовали вертолет Ми-38
- Репортаж "Вести": HeliRussia 2016: новинки и чудеса вертолетной техники
- «Вертолеты России» и «Рособоронэкспорт» наращивают усилия по продвижению на экспорт военных вертолетов
- «Вертолеты России» представляют на выставке в Москве Ми-171А2
- HeliRussia 2016: Портфель «Рособоронэкспорта» по вертолетам составляет \$8 миллиардов
- «Вертолеты России» и «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выведут новые вертолеты на российский рынок
- Министерство обороны станет первым заказчиком вертолета Ми-38
- Российские вертолеты получают аварийстойкую топливную систему
- Оптимистичная HeliRussia
- Холдинг «Вертолеты России» и спецэкспортер «Рособоронэкспорт» наращивают усилия по продвижению на экспорт военных вертолетов
- Холдинг «Вертолеты России» и южнокорейская компания RH Focus Corp. подписали меморандум о взаимопонимании



- «Вертолеты России» создают крупнейший в России авиационный складской комплекс «Шереметьево»
- Репортаж агентства ТАСС: Что показали на международной вертолетной выставке HeliRussia 2016
- «Вертолеты России» и Lom Praha наладят ремонт вертолетов для Минобороны Чехии
- Репортаж телеканала "Звезда": Выставка HeliRussia 2016 в Москве
- «Вертолеты России» впервые заключили контракт на ремонт техники для Минобороны Лаоса
- О ходе выставки вертолётной индустрии HeliRussia 2016
- Подведены итоги конкурса проектных и конструкторских разработок «Вертолеты XXI века»
- Эксплуатация беспилотников в России попала в серую зону
- «Вертолеты России» и «ОПК» намерены совместно развивать перспективные радиоэлектронные технологии
- Медицинский модуль вертолета Ка-32А11ВС получил одобрение авиационных властей
- Холдинг «Вертолеты России» диверсифицирует модельный ряд ремонтируемой техники
- В России могут создать институт независимого контроля качества создаваемой авиатехники
- Холдинг «Вертолеты России» готовит смену поколений в вертолетостроении
- В долине вертолетов
- Холдинг «Вертолеты России» совершенствует систему послепродажного обслуживания
- Производство противолодочных Ми-14 будет возобновлено
- «Технодинамика» за 4 года заместит импортные двигатели для Ка-226Т
- "ЮТэйр-Инжиниринг" отчиталась о техобслуживании вертолетных двигателей Safran
- Все дело в контакте
- КРЭТ анонсировал завершение испытаний лазерной системы защиты Ми-28НМ от ракет
- «ОПК» представила на HeliRussia 2016 «умное железо» для вертолетов
- Игра начинается: новыми российскими вертолётками можно будет управлять джойстиком
- Новые корзины для вертолетов R44/R66
- Стахановские темпы: Вертолетная отрасль РФ набирает обороты
- Главное: вертолетная индустрия набирает скорость
- "Швабе" показал оптические системы на HeliRussia 2016
- Группа «Кронштадт»: новинки авиационной светотехники на выставке HeliRussia 2016
- Россия рассчитывает стать лидером на беспилотном рынке
- Ульяновские компании приняли участие в выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016
- В Москве прошла выставка HeliRussia 2016
- Полет в автоматическом режиме: главные секреты современного боевого вертолета
- Россия готовит вертолетный рывок
- «Аллигаторы» и «Ночные охотники» российской сборки взорвут рынок

Новости вертолетных программ

- Полицейский вертолет «Ансат» представят на международном салоне в Москве
- ОМО им. Баранова в Омске выпустит двигатель к вертолету Ми-38 взамен украинского к 2019 г.
- Первый вертолёт Ми-171А2 может быть поставлен инозаказчику



- Сервисный центр холдинга «Вертолеты России» готов проводить техническое обслуживание AW 189

Новости вертолетной индустрии в России

- Казанский вертолетный завод сократил прибыль в 4 раза
- «Вертолеты России» представят свои разработки на выставке Asia Pacific China Police-2016
- «Вертолеты России» покажут свою продукцию на международном салоне «Комплексная безопасность»
- Круглый стол «Контрафакт в поставках»
- МАК сформировал комиссию для расследования крушения вертолета в Ленобласти
- HeliVert допущен к техобслуживанию вертолетов AW189
- «Вертолеты России» отмечают риск недопоставок иностранных комплектующих
- Посадка на авторотации: «винты» KB3 стремительно теряют обороты
- Совершила ли Россия прорыв в создании скоростных вертолетов?
- «Вертолеты России» выпустят акции на 60 млрд рублей, в числе потенциальных приобретателей

Новости вертолетной индустрии в мире

- Дания получила первые три вертолета MH-60R Seahawk
- Как собирают вертолеты Airbus Helicopters

Новости аэрокосмической промышленности

- Генеральный директор о результатах деятельности холдинга «Технодинамика» в 2015 году
- Отказ от услуг МАК парализовал сертификацию метеорологического оборудования
- Презентация нового самолета MC-21 состоится в Иркутске 8 июня
- Таиланд решил купить у России вертолеты вместо танков
- Airbus Helicopters поставил в первом квартале 42 вертолета
- Руководитель Росавиации Александр Нерадько посетил с рабочим визитом г.Калининград
- «ВСМПО-Ависма» планирует увеличить поставки для Airbus до 15%
- СОГАЗ застраховал работников авиастроительного завода в Ульяновске
- Россия поставит два SSJ-100 для ВВС Таиланда

Новости беспилотной авиации

- Беспилотный вертолет ТБ-29В впервые задействован в учениях МЧС

Новости выставки HeliRussia 2016

Новости 16 – 18 мая:

Революционный Volocopter VC200 будет представлен в Москве

В рамках выставки HeliRussia 2016, которая пройдет в МВЦ «Крокус Экспо» с 19 по 21 мая 2016 г., немецкая компания E-Volo представит свой проект пилотируемого электрического мультикоптера Volocopter VC200, способного кардинальным образом изменить облик современного воздушного транспорта.

Помимо электрической силовой установки, отличительными чертами Volocopter VC200 являются безопасность, а также простота конструкции и управления, достигнутая высокой степенью автоматизации.



Аппарат совершил свой первый пилотируемый полет 30 марта 2016 года.

В отличие от вертолетов, в Volocopter отсутствуют такие элементы как автомат перекоса, изменяемый шаг винта, хвостовой винт и руль управления. Винты неподвижно закреплены на осях электродвигателей, а изменение высоты и направления движения обеспечивается за счет изменения тяги двигателей. Положение и направление полета автоматически поддерживается несколькими независимыми компьютерными системами, управляющими индивидуальной скоростью вращения каждого из двигателей, а также отвечающих за автоматическую компенсацию изменений в воздушных потоках.

По словам разработчиков, в отличие от традиционных вертолетов, требующих длительной и дорогостоящей профессиональной подготовки, пилотированию Volocopter VC200 можно обучиться буквально за несколько часов.

Планируется, что аппарат будет производиться нескольких вариантах: пилотируемом, с дистанционным управлением, а также в полностью беспилотном варианте.

Разработчики считают, что данный тип летательных аппаратов найдет свое применение не только в качестве персонального авиатранспорта, но также и в санитарной и сельскохозяйственной авиации. Презентация Volocopter VC200 состоится в первый день выставки, 19 мая, на сцене в выставочном зале №3 в 12:30.

[\(HeliRussia 2016\)](#)

На HeliRussia 2016 обсудят полеты вертолетов, самолетов и беспилотников в общегражданском воздушном пространстве

Активное распространение применяемых в различных сферах беспилотных авиационных систем (БАС) подвергает риску вертолеты и самолеты, что в свою очередь вызывает необходимость регламентации применения БАС.



20 и 21 мая 2016 года в Москве в рамках девятой Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016 состоится конференция «Индустрия БАС», являющаяся одним из первых столь масштабных тематических мероприятий в нашей стране. В рамках конференции пройдет круглый стол на тему «БАС и пилотируемая авиация – противостояние или единая система». Круглый стол поможет ответить на вопросы о степени рисков применения БЛА в общем воздушном пространстве и выработать адекватные подходы к их интеграции в сложившуюся систему.

В круглом столе принимают участие специалисты «Росавиации», НП «ГЛОНАСС», Международной ассоциации воздушного транспорта «ИАТА», Межрегиональной Общественной Организации пилотов и граждан владельцев воздушных судов (РАОПА), а также «Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ). Со стороны профессионального отраслевого сообщества, круглый стол посетят эксперты концерна «Международные аэронавигационные системы», фирмы «НИТА», научно-исследовательского Московского комплекса ЦАГИ, компании Dronex и других компаний. Участники поделятся взглядами своих организаций на порядок доступа БЛА в общегражданское воздушное пространство, а также на потенциальные методы противодействия безответственному и рискованному применению беспилотников.

Организаторами конференции «Индустрия БАС» на HeliRussia 2016 выступают Рабочая Группа направления «АэроНэта» Национальной технологической инициативы, Ассоциация ЭРБАС, Ассоциация Вертолетной Индустрии и дирекция выставки HeliRussia. Во всех мероприятиях

конференции принимают участие представители федеральных и региональных органов власти, отраслевые объединения, эксперты, разработчики, производители и поставщики БАС, а также компании, занимающиеся эксплуатацией беспилотных летательных аппаратов.

[\(HeliRussia 2016\)](#)

Airbus Helicopters впервые проводит демонстрационные полеты вертолета H135 в России

Компания Airbus Helicopters впервые в России проведет демонстрационные полеты вертолета H135 в медицинской конфигурации. Они состоятся 17 и 18 мая в "Крокус Экспо", а 19 – 21 мая машина будет представлена на стенде компании на выставке HeliRussia 2016.

Легкий двухдвигательный вертолет H135, ранее известный как EC135 T3/P3, австрийской компании ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) активно используется оператором для предоставления услуг экстренной медицинской помощи и эвакуации. Салон оснащен медицинским оборудованием для оказания помощи пациенту непосредственно в полете. В кабине могут разместиться 2 пилота, 2 медика и 1 пассажир на носилках. Машина также может быть оперативно дооснащена необходимым медицинским оборудованием в зависимости от поставленной задачи.



В феврале 2016 года Airbus Helicopters и Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) заключили соглашение о лицензионной сборке легких двухдвигательных вертолетов H135 в Екатеринбурге. Стороны также договорились о техническом обслуживании двигателей вертолетов.

"Прекрасные летные характеристики и кабина с гибкой модульной компоновкой сделали вертолет H135 эталоном в сфере санитарной авиации и медицинской эвакуации. Мы уверены, что эта машина идеально соответствует нуждам формирующегося рынка вертолетных медицинских услуг в России и в будущем поможет спасти сотни и даже тысячи жизней", – отметил Эмерик Ломм, генеральный директор компании Airbus Helicopters Vostok.

На сегодняшний день в мире эксплуатируются более 1200 воздушных судов этого типа (включая ранние поколения EC135). Благодаря низкому уровню шума H135 может использоваться в непосредственной близости от больниц, которые часто располагаются в густонаселенных районах.

Вертолеты производства Airbus Helicopters уже не первое десятилетие используются в России для медицинской перевозки и эвакуации: с 1995 года МЧС России использует три вертолета модели Bo-105, Московский авиационный центр эксплуатирует пять вертолетов H145, один EC135 авиакомпания "ПАНХ", два AS350 B3e помогают спасать жизни жителей Приморья.



Узнать больше о продуктах и услугах Airbus Helicopters можно на стенде D в павильоне №1 выставочного-центра "Крокус Экспо" на выставке HeliRussia с 19 по 21 мая 2016 года.

[\(АВИ\)](#)

Airbus Helicopters представит на выставке HeliRussia 2016 эффективные решения для санитарной авиации

Компания Airbus Helicopters примет участие в Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016, которая пройдет с 19 по 21 мая в Москве.

"Доля вертолетов нашей компании на мировом рынке санитарной авиации составляет более 50%, и мы готовы активно содействовать развитию зарождающегося рынка медицинской авиации в России. Выставка HeliRussia – это уникальная возможность представить наши решения ключевым участникам рынка и продемонстрировать их соответствие требованиям российского рынка", – сказал Эмерик Ломм, генеральный директор компании Airbus Helicopters Vostok.

В феврале 2016 года компании Airbus Helicopters и АО "УЗГА" подписали соглашение о лицензионной сборке вертолетов H135 на заводе российского производителя в Екатеринбурге. Модель H135 является мировым эталоном в сегменте санитарной авиации и медицинской эвакуации, в мире используется более 500 вертолетов этого типа.

"Вертолет H135 полностью отвечает нуждам развивающегося в России рынка санитарной авиации. Компания Airbus Helicopters готова не только инвестировать в становление этого сегмента в рамках партнерства с УЗГА, но также делиться опытом и технологическим ноу-хау с российскими коллегами и партнерами", – отметил г-н Ломм.

Легкий двухдвигательный вертолет H135 австрийской компании OAMTC (Osterreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) будет представлен на стенде Airbus Helicopters. В кабине могут с комфортом разместиться 2 пилота, 2 медика и 1 пассажир на носилках. Вертолет оснащен всем необходимым медицинским оборудованием для оказания интенсивной помощи пациенту в полете. Машина активно используется оператором для выполнения задач санитарной авиации и медицинской эвакуации.

На стенде Airbus Helicopters также представит последнюю разработку компании Airbus Helicopters – модель вертолета H160 в виде макета. Этот вертолет представляет собой сочетание функциональности и футуристического дизайна. В ходе его проектирования производитель зарегистрировал 68 патентов на новейшие инженерные решения. Модель H160 подходит для выполнения задач санитарной авиации, нефтегазовой отрасли, а также общественных работ, частных и корпоративных перевозок.

Airbus Helicopters представит свое видение развития российского рынка санитарной авиации на 5-ой Межведомственной научно-практической конференции "Санитарная авиация и медицинская эвакуация – 2016", которая состоится 19 мая в рамках выставки.



Узнать больше о продуктах и услугах Airbus Helicopters можно на стенде D в павильоне №1 выставочного-центра "Крокус Экспо" на выставке HeliRussia с 19 по 21 мая 2016 года.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

Обнинские ученые примут участие в международной выставке вертолетной индустрии

Продукция Государственного научного центра ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина» станет основой экспозиции Холдинга «РТ-Химкомпозит» на Международной выставке вертолетной индустрии «HeliRussia – 2016». Мероприятие пройдет в Крокус Экспо, г. Москва с 19 по 21 мая, сообщает пресс-служба предприятия.

В числе экспонатов будет представлено уникальное остекление для отечественного вертолета Ка-62 - птицестойкий органический триплекс, обладающий повышенной прочностью к динамическим нагрузкам и абразивной устойчивостью. Также посетителям будут продемонстрированы органо-силикатный электрообогреваемый вариант остекления кабины вертолётa, светофильтры для бортовых аэронавигационных огней летательных аппаратов, не имеющие аналогов: «Технология» - единственный центр компетенций в стране, занимающийся разработкой и производством цветных термостёкол. Участники «HeliRussia – 2016» увидят и другую наукоёмкую продукцию, в числе которой - композитные панели для отделки интерьера вертолётов, сотовые наполнители, применяемые при изготовлении лопастей, а также керамические бронезащитные элементы. В рамках выставки планируется подписание ряда соглашений с российскими и зарубежными партнерами.

Выставочная экспозиция Холдинга «РТ-Химкомпозит» будет представлена на стенде 1К1, павильон 1, зал 4 Международного выставочного центра «Крокус Экспо» (Московская область, г. Красногорск, 65 – 66 км МКАД).

[\(Весть \(Калужская область\)\)](#)

Группа «Кронштадт» на HeliRussia 2016: модернизация авиационных тренажеров, «стеклянная кабина» для Ка-62 и новое светотехническое оборудование

На HeliRussia-2016 (19-21 мая, Москва) Группа "Кронштадт" анонсирует несколько звездных проектов для вертолетной индустрии:

- широкая программа модернизации и сервисной поддержки высокотехнологичных авиационных тренажеров производства Группы "Кронштадт". Лучшая в России система визуализации АВРОРА-3 - инновационный прорыв этого года;
- "стеклянная кабина" для новейшего вертолета Ка-62: самое современное бортовое оборудование, установленное сегодня на трех вертолетах, соответствует требованиям, предъявляемым к бортовому оборудованию вертолетов категории А;
- новинки светотехнического оборудования: прожектор со встроенной камерой высокого разрешения, управляемые микропроцессором переносные огни.

"Участие в HeliRussia для нас традиционно", - комментирует заместитель генерального директора Группы "Кронштадт" Вадим Смирнов, - "Это крупнейший специализированный форум страны, и мы



готовимся к этому мероприятию очень серьезно - обещаю, участники в этом году вновь будут впечатлены нашим стендом. Мы делаем акцент, прежде всего, на отечественные высокие технологии для вертолетной индустрии - речь и о тренажерной составляющей и о качественной авионике".

[\(Группа Кронштадт\)](#)

«Вертолеты России» примут участие в выставке HeliRussia 2016

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2016, которая пройдет в московском выставочном центре «Крокус Экспо» с 19 по 21 мая. На одном из главных событий российской вертолетостроительной отрасли холдинг продемонстрирует свои новейшие разработки.

В рамках выставки HeliRussia-2016 «Вертолеты России» покажут актуальный модельный ряд гражданских и военных вертолетов, а также предоставят информацию о перспективных программах и новейших разработках холдинга.

«В этом году мы представляем на выставке широкую линейку техники производства холдинга «Вертолеты России» и надеемся, что она заинтересуют наших нынешних партнеров, а также всех потенциальных покупателей российских вертолетов», - сказал заместитель генерального директора по маркетингу холдинга «Вертолеты России» Александр Щербинин.

Посетители выставки смогут увидеть натурные образцы вертолетов Ми-38, Ансат в медицинской и VIP модификациях, и новейшего Ми-171А2, а в павильоне расположатся модели вертолетов Ка-226Т и Ми-26Т2. Кроме того, зрители смогут увидеть красочное мультимедийное шоу с участием Ми-171А2, а специалисты компании представят обзор тенденций развития отрасли вертолетостроения и перспектив российской техники на международном вертолетном рынке.

Помимо красочных экспозиций участников мероприятия ожидает большая деловая программа. Представители холдинга «Вертолеты России» примут участие в форумах и конференциях, а также проведут ряд встреч и презентаций для партнеров компании.

Выставка HeliRussia берет свое начало в 2008 году и является одним из ключевых событий, призванном способствовать развитию международной кооперации в вертолетостроении. Холдинг «Вертолеты России», ежегодно участвующий в выставке, выступает титульным спонсором HeliRussia-2016.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новые разработки ОДК для вертолетов будут представлены на HeliRussia-2016

АО «Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию, ОДК) в рамках своей экспозиции представит на Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2016 новейшие вертолетные двигатели ТВ7-117В и ВК-2500ПС в полноразмерных макетах.



Турбовальный двигатель ТВ7-117В получил сертификат типа в 2015 г. Он предназначен для установки на новом отечественном вертолете Ми-38 и его модификациях. Сертификация двигателя стала серьезной вехой в развитии программы отечественного вертолетостроения и является примером реализации программы импортозамещения: ТВ7-117В заменил двигатель разработки компании Pratt&Whitney, который ранее планировался к эксплуатации на Ми-38.

ТВ7-117В является вертолетной версией самолетного турбовинтового двигателя ТВ7-117СМ разработки «Климова». По показателям экономичности, ресурсов, надежности базовый двигатель стоит в ряду лучших мировых образцов данного класса. Среди выдающихся характеристик вертолетной модификации — обеспечение безопасности полета при экстремальных ситуациях путем введения чрезвычайных режимов мощностью 3000-3750 л.с. На ТВ7-117В установлена новая цифровая электронная система управления и контроля типа FADEC, также разработанная и произведенная «Климовым».



Турбовальный двигатель ВК-2500ПС в классе мощности 2200 — 2500 л.с. является глубокой модификацией ВК-2500 с использованием современной цифровой системы автоматического управления типа FADEC собственной разработки и производства. Предназначен для установки на новый вертолет Ми-171А2. Благодаря новым конструктивным решениям ВК-2500ПС обеспечит более надежную эксплуатацию вертолетной техники в районах не только с умеренным климатом, но и с высокой температурой, а также в условиях высокогорья. В настоящее время «Климов» проводит комплекс сертификационных работ. В формате современной мультимедийной презентации посетители HeliRussia-2016 смогут увидеть перспективные разработки компании.

Восемнадцатого мая, накануне открытия выставки, «Климов» проведет традиционную конференцию для эксплуатантов российских вертолетов. На встрече ведущие конструкторы и специалисты сервисного направления представят актуальную информацию по сервисному обслуживанию семейства двигателей ВК-2500, ТВ7-117В, главных редукторов, систем автоматического управления (САУ) разработки и производства «Климова». Будут затронуты важные практические вопросы, связанные с ремоторизацией вертолетной техники и преимуществах использования двигателя ВК-2500.

В этом году в конференции примут участие 25 российских и зарубежных компаний. Организаторы отмечают возросший интерес зарубежных партнеров к продукции «Климова» и системе послепродажного обслуживания от разработчика. Иностранную делегацию на конференции представят эксплуатанты из стран Балтии, Болгарии, Южной Кореи, Вьетнама, ОАЭ, Перу и Колумбии.

[\(Климов\)](#)

«Вертолеты России» организуют виртуальный тур на Ми-171А2 для посетителей выставки HeliRussia-2016

На HeliRussia-2016 посетители смогут не только увидеть натурные образцы вертолетов, но и познакомиться с продукцией холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) с



помощью мультимедийной технологии 3D-mapping, представленной в специальном павильоне компании.

Помимо демонстрации вертолетов в натуральную величину вниманию посетителей будет представлено красочное интерактивное шоу с участием вертолета Ми-171А2 в офшорной модификации. Действие будет происходить на выставочной площадке холдинга в обособленном темном помещении, внутри которого будет располагаться модель вертолета.

При помощи инновационных технологий зрители смогут совершить виртуальное путешествие с вертолетом, доставляющим грузы или вахтенную команду на буровую платформу. Кроме того, на модели вертолета будет отображаться установленное офшорное оборудование, присущее модификации. В рамках шоу посетителям будут показаны основные конкурентные преимущества этой машины: система аварийного приводнения, увеличенная до 800 км максимальная дальность полета; улучшенная управляемость; способность совершать круглосуточные полеты в простых и сложных метеоусловиях, в том числе над морской поверхностью.

Ми-171А2 – новейший представитель семейства вертолетов Ми-8/17, воплотивший в себя лучшие характеристики этих всемирно известных машин. Ми-171А2 будет выпускаться в транспортной, пассажирской, противопожарной, поисково-спасательной, медико-эвакуационной и VIP-конфигурациях. В планах холдинга «Вертолеты России» - сертифицировать средний многоцелевой вертолет Ми-171А2 в первом квартале 2017 г.

В настоящее время большой интерес к вертолету проявляют представители российского нефтегазового сектора, поскольку летно-технические характеристики машины позволяют ему совершать офшорные работы, а модернизация основных систем наделяет машину высочайшим уровнем надежности, безопасности и комфорта. Новая модель найдет свое применение на традиционных для российского вертолетостроения рынках: страны СНГ, государства Азиатско-Тихоокеанского региона, Африки и Латинской Америки.

Холдинг «Вертолеты России» примет участие в XI Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2016, которая пройдет с 19 по 21 мая в столичном МВЦ «Крокус Экспо» и традиционно станет одним из главных отраслевых событий года.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» впервые покажут три новейших БПЛА в рамках выставки HeliRussia 2016

Посетителям выставки будут продемонстрированы беспилотный вертолет, мультикоптер и модернизированный конвертоплан. Разработчиком этих аппаратов стало конструкторское бюро «ВР-Технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

В рамках проведения опытно-конструкторских работ по созданию беспилотного летательного аппарата конвертопланного типа специалистами «ВР-Технологии» была изготовлена экспериментальная летающая лаборатория аппарата для отработки системы автоматического управления и навигации на различных режимах полета. Кроме того, были проведены работы по



синхронизации бортового оборудования конвертоплана с элементами полезной нагрузки (фото- и видеокамеры, сканеры, газоанализаторы, дымоуловители, различные датчики и тепловизоры).

«По сравнению с моделью, показанной на авиасалоне МАКС-2015, проведение дальнейших исследований привело к изменению планера конвертоплана. На выставке HeliRussia-2016 зрители смогут увидеть конвертоплан уже в модернизированном варианте с добавлением несущего крыла», - рассказал генеральный директор «ВР-Технологии» Александр Охонько, отметив, что изменения в конструкции конвертоплана способствовали увеличению дальности полета, а также повышению безопасности полета на переходных режимах этой перспективной машины.

Конвертоплан, вес которого составляет 35 кг, способен подниматься на высоту до двух километров и нести до 6 кг полезной нагрузки. Дальность полета беспилотника в автоматическом режиме составляет около 450 км, а в движение его приводит гибридная силовая установка, позволяющая разгоняться до 140 км/ч.

Посетители выставки также смогут ознакомиться с натурными образцами еще двух моделей БПЛА: вертолета и мультикоптера, которые уже успешно прошли серию летных испытаний. Обе модели являются полностью автономными и способны выполнять задания по заранее заданному алгоритму без участия оператора.

Беспилотный 8-винтовой мультикоптер приводится в движение электродвигателем и способен провести в воздухе около часа, неся 3 килограмма полезной нагрузки. Максимальная скорость БПЛА не будет превышать 60 км/ч.

БПЛА вертолетного типа также оснащен электродвигателем и способен подниматься на высоту до двух километров, неся с собой до 5 кг полезной нагрузки, максимальная скорость полета при этом составляет до 120 км/ч. Конструкция вертолета позволяет применять и гибридную силовую установку для увеличения времени и дальности полета.

Беспилотные комплексы, представленные на выставке HeliRussia-2016, предназначены для решения задач, связанных с осуществлением мониторинга и охраны окружающей среды, проведения мероприятий по контролю над экологической обстановкой, ведением аэрофотосъемки, а также доставкой небольших грузов, например медикаментов, в труднодоступные районы. Интерес к перспективным моделям проявляют как компании нефтегазового сектора, так и различные российские ведомства.

«Рынок беспилотных летательных аппаратов один из самых быстрорастущих сегментов в авиации. Правда на данный момент вертолетная техника составляет незначительную долю этого рынка и представлена в основном различными малоразмерными quadro- и мультикоптерами. Однако тенденция развития этого рынка в сторону увеличения требуемой грузоподъемности открывает перспективы и для нас. В связи с этим, мы определили разработку беспилотной техники как одну из наиболее приоритетных задач», - сказал Александр Охонько.

[\(Вертолеты России\)](#)



«Вертолеты России» и НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» заключили соглашение о сотрудничестве

Специалисты компаний будут заниматься совместным исследованием рынка мирового вертолетостроения, координировать взаимодействие с научными центрами, а также осуществлять реализацию и внедрение в вертолетные проекты полученных результатов работ по развитию перспективных технологий.

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) и НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» в рамках выставки HeliRussia-2016 заключили соглашение о сотрудничестве. Подписи под документом поставили заместитель генерального директора «Вертолетов России» по производству и инновациям Андрей Шибитов и генеральный директор «Института имени Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов.

Соглашение направлено на укрепление сотрудничества, а также расширение взаимодействия по исследованию и анализу ситуации в отечественном и мировом вертолетостроении. Документ также предполагает проведение совместных научно-исследовательских работ по внедрению накопленного опыта и научно-технического задела в вертолетные проекты холдинга для поддержания конкурентоспособности отечественных вертолетов в условиях существенного усиления конкуренции на современном авиационном рынке.

«Холдинг «Вертолеты России» стремится постоянно поддерживать высокую конкурентоспособность выпускаемой продукции. Для этого необходимы, как собственные опытно-конструкторские разработки, так и совместная работа с ведущими российскими научно-исследовательскими центрами. Поэтому подписание соглашения о сотрудничестве с НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» позволит находить новые решения и использовать результаты комплексных научных исследований и достижений в производстве перспективной вертолетной техники», - отметил заместитель генерального директора «Вертолетов России» Андрей Шибитов.

В рамках подписанного соглашения специалисты обеих компаний будут осуществлять совместную работу по формированию и актуализации ряда программных документов отраслевого и федерального уровня. Кроме того, им предстоит заняться разработкой предложений в части вертолетных технологий для внесения в Комплексный план научно-исследовательских работ Национального плана развития науки и технологий в авиастроении.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» разработали уникальную систему для выявления скрытых повреждений лопастей вертолетов

Использование новейших технологий позволит производителям и эксплуатантам вертолетной техники производить сканирование лопастей несущих и рулевых винтов вертолетов с целью выявления в них скрытых дефектов. Применение данной системы призвано увеличить срок службы лопастей и будет способствовать повышению безопасности полетов.



Разработкой уникальной в России технологии сканирования лопастей несущих и рулевых винтов вертолетов занимаются специалисты конструкторского бюро «ВР-Технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех»). В настоящее время ведется создание опытного образца устройства, и проводятся испытания. Планируется, что последние этапы испытаний будут завершены в течение ближайших двух лет.

Кроме того, специалисты «ВР-Технологии» завершают выпуск рабочей конструкторской документации по проекту модернизации несущих и рулевых винтов вертолетов. Согласно проекту, конструкция не будет иметь традиционного лонжерона и сотового наполнителя в хвостовой части пера лопасти, а производство лопастей будет происходить по технологии одношагового формования с использованием полимерных материалов. Данная технология увеличит прочность лопастей, снизит вибрации и будет способствовать повышению уровня качества их изготовления на этапе серийного производства, в том числе за счет применения современных технологических операций.

[\(Вертолеты России\)](#)

Презентация HeliData на HeliRussia 2016

В рамках 9-ой международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016 на сцене выставочного зала 19 мая в 11.30 состоится презентация ERP системы HeliData. Данная система предназначена для компаний занимающихся вертолетным бизнесом. Система позволяет не только управлять ресурсами и клиентами, но и осуществлять расчет оплаты труда в зависимости от налета и квалификации, контролировать расход топлива, осуществлять работу АУЦ. Система без труда сгенерирует все необходимые документы для полета, осуществит расчет стоимости чартерного или экскурсионного рейса. HeliData - умная система, которая ведет учет взлетов и посадок, времени стоянки ВС - осуществит расчет стоимости и выставит счет.

Приложение позволяет использовать его на любом устройстве будь то компьютер, планшет или даже телефон.

HeliData - ERP система, которая позволяет получать удовольствие от работы!

[\(АвиаПорт\)](#)

На Helirussia-2016 «Технодинамика» покажет новые разработки, которые придут на смену иностранным системам

Холдинг "Технодинамика" госкорпорации Ростех примет участие в VIII Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016, которая пройдет в Москве в период с 19 по 21 мая. Компания впервые продемонстрирует две уникальных разработки для вертолетов, которые уже в ближайшем будущем смогут заменить иностранные аналоги.

"Участие в новейших вертолетных программах - один из наших приоритетов, - считает глава "Технодинамики" Максим Кузюк. - Поэтому сегодня холдинг разрабатывает, испытывает и предлагает рынку самые современные системы".



Оценивая общую перспективу рынка агрегатов и систем для вертолетов, Максим Кузюк отмечает, что в период общего замедления темпов роста рынка в связи с мировым кризисом, разработчики и производители вертолетной техники стараются экономить и с большей осмотрительностью подходят к экономическим параметрам комплектующих. Это, а также снизившаяся стоимость национальной валюты, дает преимущество российским инновационным компаниям, готовым предложить российским и мировым производителям современные продукты по приемлемой цене.

Так, "Технодинамика" впервые презентует на HeliRussia 2016 новейшую авариестойкую топливную систему для вертолетов, которая уже прошла испытания на работоспособность. Система помогает предотвратить возгорание топлива при жестких посадках вертолетов. При аварии баки сохраняют свою целостность, а разрывы соединений происходят в специальных элементах, которые предотвращают вытекание топлива. В российском производстве используются только российские материалы. Данная разработка уже заинтересовала не только отечественных, но и иностранных производителей вертолетной техники.

Второй новейший продукт, который в данный момент создается Холдингом для новых вертолетных программ - стартер-генератор. Он сконструирован по схеме двух электрических машин - магнитоэлектрического генератора (основного) и индукторного генератора (генератор управления) и соединяет в себе лучшие свойства машин этих типов. Разработка ведется по государственному контракту с Минпромторгом, для нужд одного из российских производителей вертолетов.

Прочие разработки "Технодинамики", в том числе новейшие ВСУ разных типов размерности, будут представлены при помощи уже традиционных для холдинга современных технологий: посетители стенда смогут ознакомиться с 3D-макетами продукции на видеостене в интерактивном формате.

[\(Технодинамика\)](#)

Сыктывкарец стал лауреатом международного фотоконкурса

Наш коллега, региональный корреспондент газеты гражданской авиации России «Воздушный флот» и журнала «Авиация общего назначения», сыктывкарец Андрей Пархачев стал лауреатом IX Международного фотоконкурса «Красота винтокрылых машин – 2016», организованного Ассоциацией вертолетной индустрии России.

В конкурсе приняли участие профессиональные фотографы иллюстрированных печатных изданий, а также фотолюбители из России и зарубежных стран. Задача фотоконкурса – показать красоту винтокрылых машин, а так же способствовать привлечению интереса к вертолетной тематике, популяризации вертолетного туризма и продвижению вертолетного спорта России.

Организаторы определили победителей и лауреатов фотоконкурса.

Фоторабота Андрея Пархачева «Авиалесоохрана спешит на таёжный пожар» в числе других работ лучших фотохудожников, работающих в этой области, будет представлена в выставочном зале МВЦ «Крокус Экспо» в дни работы Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2016 с 19 по 21 мая.



Лучшие работы фотоконкурса увидят десятки тысяч участников IX Международного вертолетного форума – от частных владельцев до представителей крупнейших международных компаний.

[\(Информационное агентство БНК\)](#)

Гонки по вертикали

Международный вертолетный салон открылся в Москве. В смотре принимают 219 компаний, в том числе 45 иностранных из 16 стран мира. Показываются 14 вертолетов зарубежного и отечественного производства, а также 16 беспилотных летательных аппаратов.

С очень насыщенной программой выступает холдинг "Вертолеты России". Планируется провести около 135 деловых встреч. Интересной обещает быть конференция "Авиационное бортовое оборудование". На ней рассмотрят в том числе вопросы полного перехода на цифровые технологии при переоборудовании вертолетных бортов. Впервые показываются два вертолета "Ансат" - один в варианте VIP, а другой в медико-эвакуационной комплектации. Также презентуются новейший Ми-38 и значительно обновленный Ми-171А2, уже окрашенный в цвета первого потенциального зарубежного заказчика.

Без сомнений, выставка обещает быть интересной. Но ее отличие от первых салонов HeliRussia в отсутствии прорывных концепт-проектов, нацеленных на будущее. Все очень практично и ориентировано на запросы вполне конкретных заказчиков сегодняшнего дня. Хотя даже в условиях кризисных явлений вряд ли стоит забывать о перспективе.

Незадолго до открытия HeliRussia 2016 было заявлено, что в июне прототип нашего перспективного скоростного вертолета разгонится до 450 км/час.

Семь лет назад на HeliRussia 2009 объявили, что начинаются работы над отечественным скоростным вертолетом, это стало главной сенсацией проходившей тогда выставки. В качестве рабочей концепции выбрали проект вертолета Ка-92. По заявленным характеристикам машина должна была перевозить 30 пассажиров на полторы тысячи километров с крейсерской скоростью 450 км/час, взлетать и садиться на любой необорудованной, но ровной площадке.

Предполагалось, основными его заказчиками станут нефтегазовые компании, продвигающиеся на Север и даже в Арктику. Лучшей машины для обеспечения вахтовых смен и ликвидации возможных



аварийных ситуаций там, где не сядет никакой самолет, а обычным вертолетом лететь долго и накладно, не придумаешь.

На реализацию проекта должно было уйти не более восьми лет. По словам же разработчиков, при надлежащем финансировании Ка-92 можно было поднять в воздух уже через пять лет, то есть в 2014-2015 годах. Со дня показа макета перспективного скоростного вертолета прошло семь лет. Где машина? В металле Ка-92 так и не появился. Вместо него построили летающую лабораторию, которую и назвали ПСВ - перспективный скоростной вертолет. Как сейчас выясняется, его облик определили менеджеры и финансисты. Критерий был один. Скоростная машина должна оказаться не намного дороже классических. И форма у нее должна быть классической, что, как считают специалисты-вертолетостроители, невозможно в принципе.

Если говорить о стоимости, то скоростной вертолет никак не сможет по цене конкурировать с привычными ныне машинами - он будет дороже. Эффективные управленцы почему-то проигнорировали и мнение аэродинамиков - действительно скоростной вертолет нельзя строить по классической схеме с несущим и компенсирующим винтами. Неизбежно наступит момент, когда силу заваливания винтокрыла не удастся компенсировать никаким рулевым винтом. Высокие скоростные характеристики обеспечивает только соосная схема. При этом несущие винты должны быть уже не длинными и гибкими, а короткими, жесткими и быстро вращающимися. Эти винты обеспечивают достаточную подъемную силу.

А вот для придания необходимой скорости необходим толкающий винт или даже реактивный двигатель. В этом случае скорость в 450, 500 км/час и даже выше станет привычной, экономичной и безопасной. По такой схеме и предполагалось строить Ка-92.

Прекращение финансирования озвученного много лет назад проекта объяснили сокращением доходов нефтегазового комплекса, уменьшением его амбиций. Но надо же думать о завтрашнем дне и о государственных интересах во всем их комплексе.

У нас практически рухнуло региональное авиасообщение. Многие аэродромы в российской глубинке представляют собой жуткое зрелище. На их восстановление необходимы, наверное, уже не сотни миллиардов, а триллионы, рублей.

И если учесть расходы на восстановление по всей стране региональной аэродромной инфраструктуры, в сравнении с расходами на создание скоростного вертолета, тут даже эффективные менеджеры должны понять, что выгоднее для страны с любой точки зрения.

Увы, сейчас почти всегда вопрос решается не с точки зрения общей государственной выгоды, а с учетом интересов отдельно взятых холдингов или корпораций. Салоны HeliRussia должны быть той площадкой, на которой рассматривают не одни лишь проблемы, важные для производителей и эксплуатантов вертолетов именно сегодня. Она прекрасно подходит для понимания того, какие именно винтокрылые машины нужны стране и обществу в целом и сегодня, и завтра, и, главное, послезавтра.



Наш выдающийся соотечественник Игорь Сикорский, создавший вертолетную индустрию США, когда-то сказал, что "Бог создал Россию для вертолетов". Будем об этом помнить.

[\(Российская газета\)](#)

Новости 19 мая:

В Москве начала работу крупнейшая европейская вертолетная выставка HeliRussia 2016

Сегодня, 19 мая, в Москве торжественно открылась 9-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016. Это знаковое ежегодное событие для вертолетной индустрии, которое подводит итоги года для всех отраслевых компаний. Выставка проходит в залах №3 и 4 павильона № 1 МВЦ «Крокус Экспо» (метро «Мякинино») до 21 мая.

HeliRussia 2016 проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2015 г. № 1140-р и организована Минпромторгом при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии. Титульный спонсор – холдинг «Вертолеты России», генеральный спонсор – Exclasses Holding, эксклюзивный дистрибьютор вертолетов марки AgustaWestland. HeliRussia 2016 уникальна тем, что демонстрирует продукцию как гражданского, так и военного назначения.

В этом году на выставке отмечается повышенный интерес к медицинским вертолетам и к беспилотным летательным аппаратам (БЛА). Так, на HeliRussia 2016 представлено 14 вертолетов, два из которых – российский «Ансат» и европейский H135 – в медико-эвакуационной версии, а также 16 моделей БЛА.

HeliRussia 2016 собрала 219 компаний, в том числе 45 зарубежных, из 16 стран: России, Беларуси, Литвы, США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Испании, Австрии, Бельгии, Норвегии, Канады, Швейцарии, ЮАР и Чехии. Масштаб вовлечения интернациональных компаний к участию в выставке ежегодно растет: к примеру, в этом году GIFAS (Французская ассоциация авиационно-космической промышленности) организует экспонирование отраслевых французских компаний на едином французском стенде.

Среди российских разработок будут представлены новые многоцелевые вертолеты Ми-171А2 и Ми-38, а также легкий вертолет «Ансат», который помимо медико-эвакуационной демонстрируется в VIP-версии. Новое поколение отечественных вертолетов выходит на рынок и призвано укрепить позиции российского вертолетостроения. К примеру, вертолет Ми-171А2 представлен в цветовой схеме потенциального зарубежного заказчика.

Экспозиция вертолетов от западных компаний AgustaWestland, Airbus Helicopters, Bell Helicopter и Robinson Helicopter не менее насыщена: среди моделей будут представлены популярные в России легкие R44 и R66, а также VIP-версия AW119KE для корпоративных клиентов. Среди вертолетов большей размерности посетители смогут увидеть AW139 и Bell 407 – к слову, в рамках международной кооперации производство обоих этих вертолетов по лицензии организовано в России. Помимо этого, на HeliRussia 2016 будут представлены H130 и H135. Кстати, H135 в медико-эвакуационной версии



впервые посещает Россию в рамках демонстрационного турне, а соглашение о его сертифицированной сборке в нашей стране было подписано в феврале этого года.

Помимо продукции титанов вертолетостроительной промышленности, HeliRussia 2016 демонстрирует разработки небольших независимых разработчиков как из России, так и из других стран – посетители смогут познакомиться с проектом легкого вертолета АП-55 и увидеть воздушный скутер «Микрон». Оба аппарата выполнены по соосной схеме несущих винтов и ориентированы на массовый рынок. Немецкая компания Volocopter проведет презентацию уникального электрического вертолета-мультикоптера VC200.

Грандиозный охват HeliRussia 2016 включает в себя производственные и сервисные предприятия вертолетной индустрии, поставщиков услуг, операторов вертолетной техники. Выставка ежегодно демонстрирует богатейший ассортимент вспомогательного и дополнительного оборудования для вертолетов, а также аксессуаров. В этом году среди новинок представлены новые модели авиационных гарнитур Tango, процедурный тренажер вертолета Airbus Helicopters H145, а также специальное наземное оборудование из алюминиевых сплавов для обслуживания авиатехники.

Большое внимание со стороны российских и международных участников ожидается к инновационным российским системам серийных и перспективных вертолетов – на HeliRussia 2016 будет демонстрироваться комплекс бортового оборудования для вертолетов и самолетов авиации общего назначения КБО-42Т, лазерная станция оптико-электронного подавления из состава новой системы защиты вертолетов «Президент-С», система целеуказания и индикации НСЦИ-В и бортовая РЛС Н-025Э ударного вертолета Ми-28Н(Э) «Ночной охотник», а также авионика и системы нового российского вертолета Ка-62.

Среди моделей БЛА следует отметить многоцелевые аппараты Dan-2, модели аппаратов «Геоскан» и проекты CopterExpress, а также Delta-M, Supercam S350, «Ворон-500» и другие БЛА отечественной и зарубежной сборки. Для посетителей выставки организована школа пилотов БЛА, демонстрационные полеты серийных моделей, а также новое и зрелищное мероприятие – «Гонки дронов», которые пройдут в субботу, 21 мая.

Деловая программа выставки состоит из более чем 50 международных конференций, семинаров и круглых столов, посвященных проблемам, стоящим перед вертолетной индустрией и смежными отраслями, а также презентации компаний и церемонии награждений победителей и лауреатов авиационных конкурсов. В этом году HeliRussia 2016 стала площадкой для международной конференции «Индустрия беспилотных авиационных систем», которая охватывает правовые и технические вопросы формирующейся отрасли.

Визитной карточкой HeliRussia уже много лет является конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы» на которой выступают специалисты американской компании Honeywell с анализом и прогнозом мирового рынка вертолетов, а также приводятся показатели по развитию рынка вертолетов в России.



Еще одним традиционным мероприятием HeliRussia выступает Международная научно-практическая конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация», которая проводится в рамках выставки с 2012 года. За это время конференция стала крупнейшей площадкой в России по обсуждению комплекса вопросов по развитию санитарной авиации, медицинской эвакуации и совершенствованию авиационно-спасательных технологий. Формат открытой дискуссии и междисциплинарный подход привлекает на мероприятие профессионалов из разных областей.

На HeliRussia 2016 специалисты и представители государственных ведомств будут также обсуждать оффшорные полеты вертолетов, дизайн летательных аппаратов, контрафакт в поставках авиационных компонентов и другие важные темы. Деловая программа выставки HeliRussia выступает признанным двигателем развития вертолетной индустрии и способствует внедрению самых передовых методик, стандартов и подходов.

[\(HeliRussia 2016\)](#)

На выставке HeliRussia в Москве презентовали вертолет Ми-38

На выставке HeliRussia-2016 в Москве представили новейший российский многоцелевой транспортный вертолет среднего класса Ми-38, передает корреспондент «Ленты.ру». Второй летный экземпляр вертолета показали на статической экспозиции салона, проходящего в выставочном центре «Крокус-Экспо».

Представленная машина оборудована двигателями PW127TS компании Pratt & Whitney Canada, однако серийные Ми-38 будут использовать российские ТВ7-117В производства компании «Климов». Ранее моторы P&W предполагалось использовать на вертолетах для коммерческих заказчиков, в том числе иностранных, однако после войны «888» между Россией и Грузией Конгресс США запретил поставку этих двигателей в Россию.

Многоцелевой Ми-38 начали проектировать в 1981 году на замену широко распространенному вертолету Ми-8 (Ми-17). Ми-38 может использоваться для перевозки грузов и пассажиров, в качестве поисково-спасательного вертолета и летающего госпиталя, для полетов над водной поверхностью. Он оснащен несущим и хвостовым винтами из композитных материалов. Серийное производство новой машины должно начаться в 2016-2017 годах.

Девятая по счету международная вертолетная выставка HeliRussia открылась в Москве в четверг, 19 мая. В работе салона участвуют 219 компаний из 16 стран (45 зарубежных): России, Белоруссии, Литвы, США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Испании, Австрии, Бельгии, Норвегии, Канады, Швейцарии, ЮАР и Чехии.

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

Репортаж "Вести": HeliRussia 2016: новинки и чудеса вертолетной техники

16 стран мира - такова география международной выставки HeliRussia-2016, которая начала работу в Москве. Она проходит уже 9 год. На этот раз выставка собрала вертолетную продукцию свыше 200 компаний. Впервые так широко представлены беспилотные системы.

[\(Вести\)](#)



«Вертолеты России» и «Рособоронэкспорт» наращивают усилия по продвижению на экспорт военных вертолетов

Холдинг «Вертолеты России» и единственный российский государственный посредник по экспорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения «Рособоронэкспорт» (входят в госкорпорацию Ростех) подписали на выставке HeliRussia 2016 программу совместной деятельности по продвижению на внешний рынок продукции военного и двойного назначения.

Документ был подписан генеральным директором холдинга «Вертолеты России» Александром Михеевым и генеральным директором АО «Рособоронэкспорт» Анатолием Исайкиным.

Программа холдинга по продвижению вертолетной техники военного и двойного назначения на период с 2016 по 2019 гг. ставит своей целью увеличение объема экспортных поставок боевых и многоцелевых вертолетов. Специалисты холдинга «Вертолеты России» и АО «Рособоронэкспорт» проанализируют зарубежные вертолетные рынки и по результатам исследований проведут ряд маркетинговых мероприятий, в том числе встреч с потенциальными клиентами и презентаций техники.

«Мы констатируем повышение мирового спроса на вертолетную продукцию. Несмотря на то, что портфель заказов боевых вертолетов производства холдинга «Вертолеты России» значительно вырос, мы еще не реализовали в полной мере всех своих возможностей по поставке боевой техники за рубеж, - сообщил на церемонии подписания программы генеральный директор холдинга Александр Михеев. - Холдинг «Вертолеты России» обладает существенным потенциалом по разработке, производству и модернизации вертолетов, ориентированных на экспорт. Речь идет, прежде всего, о продвижении российских боевых, транспортно-боевых, многоцелевых и учебных вертолетов на рынки стран Ближнего Востока, Латинской Америки и Южной Азии», - заявил Александр Михеев.

«Маркетинговая деятельность «Рособоронэкспорта» и «Вертолетов России» выходит на принципиально новый уровень. Подписание программы повысит эффективность нашего взаимодействия и будет способствовать укреплению позиций России в одном из важнейших сегментов международного рынка вооружений. В условиях возрастающей конкуренции это позволит сохранить высокий темп контрактации как по боевым, так и по многоцелевым, транспортным и учебным вертолетам», - отметил генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин.

На 2017 год по действующим контрактам по линии «Рособоронэкспорта» запланирована поставка за рубеж свыше 50 единиц боевых вертолетов производства холдинга «Вертолеты России», а в 2018 году объем поставок практически вдвое превысит показатели 2013 года. Всего же в период с 2016 по 2018 год в интересах инозаказчиков будут изготовлены и поставлены свыше 150 боевых вертолетов.

[\(i-Mash\)](#)



«Вертолеты России» представляют на выставке в Москве Ми-171А2

Холдинг «Вертолеты России», входящий в госкорпорацию «Ростех», впервые представит модернизированный вертолет Ми-171А2 на IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2016, которая пройдет в Москве с 19 по 21 мая, сообщает пресс-служба предприятия.

«Посетители выставки смогут увидеть натурные образцы вертолетов Ми-38, "Ансат" в медицинской и VIP модификациях и новейшего Ми-171А2, а в павильоне расположатся модели вертолетов Ка-226Т и Ми-26Т2», — говорится в сообщении.

Ми-171А2 — это многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и новейшие технические решения. Вертолет разработан на базе Ми-171А1. Он способен перевозить на внешней подвеске грузы до 5 тонн, осуществлять полеты при температуре окружающего воздуха от -50 °С до 50 °С. Дальность полета с основными топливными баками увеличена до 850 км.

[\(RNS\)](#)

HeliRussia 2016: Портфель «Рособоронэкспорта» по вертолетам составляет \$8 миллиардов

Портфель зарубежных заказов на российские вертолеты составляет порядка 8 миллиардов долларов, сообщил журналистам в четверг глава делегации "Рособоронэкспорта" на выставке HeliRussia-2016 Сергей Корнев.

"На сегодняшний день это порядка 8 миллиардов долларов", — сказал он, отвечая на вопрос журналиста.

Таким образом, он скорректировал озвученные ранее холдингом "Вертолеты России" цифры, согласно которым портфель экспортных заказов на вертолеты составляет примерно 6 миллиардов долларов.

[\(РИА Новости\)](#)

«Вертолеты России» и «ЮТэйр - Вертолетные услуги» выведут новые вертолеты на российский рынок

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) и АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» подписали меморандум о сотрудничестве в области продвижения гражданской вертолетной техники на российский рынок. Церемония подписания документа генеральным директором холдинга «Вертолеты России» Александром Михеевым и генеральным директором АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андреем Ильменским состоялась на выставке HeliRussia 2016.

Вертолеты России как один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли и единственный разработчик и производитель вертолетной техники в России и компания «ЮТэйр - Вертолетные услуги», которая является крупнейшим вертолетным оператором в России, одним из лидеров мирового вертолетного бизнеса, а также ключевым эксплуатантом вертолетной техники российского



производства обоюдно заинтересованы в выводе на российский рынок образцов новой вертолетной техники российского производства.

На фото слева-направо: генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев и генеральный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андрей Ильменский.

Согласно меморандуму, основными направлениями сотрудничества станут совместное продвижение и вывод на российский рынок легкого многоцелевого вертолета «Ансат», в том числе в медицинском исполнении в рамках развития программы санитарной авиации. Специалисты холдинга «Вертолеты России» и АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» также оптимизируют технико-эксплуатационную документацию на вертолет «Ансат» и организуют систему его послепродажного обслуживания.

«Сотрудничество с компанией «ЮТэйр - Вертолетные услуги» поможет нам открыть новые рынки в России для поставок средних и легких многоцелевых вертолетов», - заявил в ходе церемонии подписания генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. – Мы сможем предложить потенциальным операторам нашей авиатехники всестороннюю поддержку: новые выгодные финансовые условия, техническую поддержку, комплексную систему послепродажного обслуживания на протяжении всего жизненного цикла вертолетной техники, включая оперативную поставку запасных частей», - сообщил Александр Михеев.

«Группа «ЮТэйр» на протяжении многих лет осуществляет успешное сотрудничество с холдингом «Вертолеты России». В рамках подписанного меморандума мы рады поддержать проекты холдинга, связанные с продвижением российских вертолетов на отечественном авиационном рынке, и продолжить тем самым курс на развитие наших партнерских отношений», - прокомментировал генеральный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андрей Ильменский.

[\(Вертолеты России\)](#)

Министерство обороны станет первым заказчиком вертолета Ми-38

Министерство Обороны Российской Федерации станет первым заказчиком нового многоцелевого вертолёта Ми-38 производства ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ) холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

Министерство Обороны России совместно с АО «Вертолеты России» приняло решение о порядке и сроках поступления вертолётов Ми-38 в ВКС РФ. Прорабатывается возможность закладки определенных решением параметров поставок вертолета в проект следующей программы вооружения.

Данное решение предусматривает проведение совместных летных испытаний новой версии среднего многоцелевого вертолета Ми-38, оснащённого и оборудованного под нужды Министерства Обороны и имеющего в составе исключительно агрегаты и комплектующие отечественного производства. Транспортная версия вертолёта Ми-38 позволяет наращивать функционал и расширять область его применения, создавая специализированные версии, в том числе «арктический» вариант вертолета.



Новая машина пройдет ряд летных испытаний на соответствие требованиям армии. По их результатам будут спланированы закупки вертолета Ми-38 для нужд ВКС.

«Одним из главных приоритетов холдинга «Вертолеты России» является укрепление обороноспособности страны. Мы осознаем всю необходимость независимости нашей продукции от зарубежных поставок комплектующих и агрегатов. В связи с этим мы работаем над обеспечением максимального импортозамещения в рамках производства вертолетной техники, которая поставляется Министерству обороны в рамках гособоронзаказа», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

Ми-38 – многоцелевой вертолет средней грузоподъемности. Он оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства и интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях. Вертолет имеет много прогрессивных особенностей — на машине используются композитные материалы, в том числе в несущем и хвостовом винтах. Ми-38 – один из самых высокоавтоматизированных гражданских вертолетов в мире: пилотажно-навигационный комплекс позволяет выполнять в автоматическом режиме полет по маршруту, посадку, висение и стабилизацию на любом режиме полета. Установленный на Ми-38 интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 обеспечивает экипаж информацией в объеме и качестве, обеспечивающем высокий уровень безопасности выполнения полетов. Первый фюзеляж серийного Ми-38 уже собран на Казанском вертолетном заводе.

Многоцелевой вертолет Ми-38 может применяться для перевозки грузов и пассажиров, в том числе VIP, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолета и летающего госпиталя, а также для полетов над водной поверхностью. Благодаря использованным техническим решениям Ми-38 превосходит другие вертолеты своего класса по грузоподъемности, пассажироместности и основным летно-техническим характеристикам. Кроме того, он может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты.

Потенциальные возможности вертолета в сочетании с упрощенными процедурами технического обслуживания, высокими летно-техническими характеристиками и возможностью обеспечения повышенного комфорта в салоне делают Ми-38 весьма привлекательным как для Минобороны России, так и для иных потенциальных эксплуатантов техники.

[\(Вертолеты России\)](#)

Российские вертолеты получают аварийную топливную систему

В рамках выставки HeliRussia 2016 холдинг "Технодинамика" представляет на своем стенде аварийную топливную систему для вертолетов. Ее разработка начата с чистого листа, и сегодня она прошла этап заводских испытаний, рассказал гендиректор "Технодинамики" Максим Кузюк.

Первым разработкой холдинга оборудуют воздушное судно, которое получит одобрение Росавиации с учетом требований по безопасности к топливной системе. "Вопрос в том, когда появится объект, на котором можно будет испытать эту систему. Мы ведем переговоры с "Вертолетами России". Пока не



определено, что будет первым объектом, под который мы сделаем конкретную систему с соблюдением всех размерностей", — подчеркнул Кузюк.

Авиариестойкую топливную систему первым может получить Ка-62, а также Ми-38, транспортная версия которого в конце прошлого года была сертифицирована российскими авиавластями. "В ближайшей перспективе подобных машин больше нет, а, например, для Ми-8/17/171 такие требования не установлены. Но появятся потребители, которые захотят установить авиариестойкую топливную систему на свои вертолеты. Тогда мы будем готовы поставлять эту разработку им", — подчеркнул Кузюк.

В прошлом году "Технодинамика" создала первые образцы и провела три цикла испытаний системы со сбросами с высоты 15,4 м (по стандартам Европейского агентства по безопасности авиаперевозок, EASA). "Топливный бак не должен протекать. Все трубопроводы — их невозможно сохранить в целостности — рвутся в нужных местах, а специальные клапаны закрываются и предотвращают протечки. Это достаточно сложная система, и ее никогда раньше не разрабатывали в РФ, потому что не было таких требований. И есть альтернатива: либо купить ее на Западе, либо разработать самостоятельно", — рассказал Кузюк.

Ранее в "Технодинамике" сообщали, что авиариестойкая топливная система может пойти в серию в 2017 г. Разработкой российского холдинга уже сегодня интересуются иностранные компании.

На стенде "Технодинамики" представлен также генератор для вертолета Ка-62. Для данной модели, летные испытания которой начались в апреле этого года, холдинг также разрабатывает шасси и ряд других элементов.

ATO.Ru

Оптимистичная HeliRussia

В прошлом году совокупный флот винтокрылых машин в реестре Росавиации пополнили 70 бортов, а общий налет вертолетного парка составил 360 тыс. ч. Об этом рассказал председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков на торжественном открытии HeliRussia.

Первый заместитель министра промышленности и торговли Глеб Никитин подчеркнул, что в этом году расширилась география участников выставки. Если в 2015 г. на HeliRussia были представлены экспоненты из 11 стран, то сейчас их число выросло до 16. "Это говорит о том, что наши коллеги демонстрируют повышающийся интерес к сотрудничеству с российскими компаниями и, наоборот, снижают значение геополитических, санкционных и прочих факторов", — подчеркнул первый замминистра промышленности и торговли.

Никитин напомнил, что в рамках выставки впервые представлены беспилотные летательные аппараты, перспективы применения которых в различных отраслях очень велики. "На днях была утверждена дорожная карта AeroNet — национальная техническая инициатива, одна из первых дорожных карт", — сообщил он.



В HeliRussia принимают участие более 219 компаний, в том числе 45 зарубежных. Среди 16 стран-участниц помимо России здесь представлены компании из Беларуси, Литвы, США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Испании, Австрии, Бельгии, Норвегии, Канады, Швейцарии, ЮАР и Чехии. (ATO.Ru)

Холдинг «Вертолеты России» и спецэкспортер «Рособоронэкспорт» наращивают усилия по продвижению на экспорт военных вертолетов

Холдинг «Вертолеты России» и единственный российский государственный посредник по экспорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения «Рособоронэкспорт» (входят в Госкорпорацию Ростех) подписали на выставке HeliRussia 2016 программу совместной деятельности по продвижению на внешний рынок продукции военного и двойного назначения. Документ был подписан генеральным директором холдинга «Вертолеты России» Александром Михеевым и генеральным директором АО «Рособоронэкспорт» Анатолием Исайкиным.

Программа холдинга по продвижению вертолетной техники военного и двойного назначения на период с 2016 по 2019 гг. ставит своей целью увеличение объема экспортных поставок боевых и многоцелевых вертолетов. Специалисты холдинга «Вертолеты России» и АО «Рособоронэкспорт» проанализируют зарубежные вертолетные рынки и по результатам исследований проведут ряд маркетинговых мероприятий, в том числе встреч с потенциальными клиентами и презентаций техники.

«Мы констатируем повышение мирового спроса на вертолетную продукцию. Несмотря на то, что портфель заказов боевых вертолетов производства холдинга «Вертолеты России» значительно вырос, мы еще не реализовали в полной мере всех своих возможностей по поставке боевой техники за рубеж, - сообщил на церемонии подписания программы генеральный директор холдинга Александр Михеев. - Холдинг «Вертолеты России» обладает существенным потенциалом по разработке, производству и модернизации вертолетов, ориентированных на экспорт. Речь идет, прежде всего, о продвижении российских боевых, транспортно-боевых, многоцелевых и учебных вертолетов на рынки стран Ближнего Востока, Латинской Америки и Южной Азии», - заявил Александр Михеев.

«Маркетинговая деятельность «Рособоронэкспорта» и «Вертолетов России» выходит на принципиально новый уровень. Подписание программы повысит эффективность нашего взаимодействия и будет способствовать укреплению позиций России в одном из важнейших сегментов международного рынка вооружений. В условиях возрастающей конкуренции это позволит сохранить высокий темп контрактации как по боевым, так и по многоцелевым, транспортным и учебным вертолетам», - отметил генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин. На 2017 год по действующим контрактам по линии «Рособоронэкспорта» запланирована поставка за рубеж свыше 50 единиц боевых вертолетов производства холдинга «Вертолеты России», а в 2018 году объем поставок практически вдвое превысит показатели 2013 года. Всего же в период с 2016 по 2018 год в интересах инозаказчиков будут изготовлены и поставлены свыше 150 боевых вертолетов.

([Вертолеты России](#))



Холдинг «Вертолеты России» и южнокорейская компания RH Focus Corp. подписали меморандум о взаимопонимании

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) и южнокорейская компания RH Focus Corp. подписали меморандум о взаимопонимании. Документ был подписан генеральным директором АО «Вертолеты России» Александром Михеевым и генеральным директором RH Focus Corp.

Предметом меморандума о взаимопонимании является создание сервисного центра на основании дилерской модели, осуществляющего послепродажное обслуживание вертолетов марки «Ка» и «Ми» в соответствии со стандартами холдинга «Вертолеты России» с целью обеспечения холдингом качественного и бесперебойного послепродажного обслуживания российской вертолетной техники на территории Южной Кореи.

Согласно подписанному документу, «Вертолеты России» имеют намерение назначить южнокорейскую RH Focus Corp. дилером, осуществляющим весь спектр работ по ППО российских вертолетов в Корее. Также на базе создаваемого сервисного центра будет налажена операционная интеграция предприятий холдинга «Вертолеты России» по проведению послепродажного обслуживания.

«Холдинг «Вертолеты России» неукоснительно выполняет свои обязательства по обеспечению своих клиентов качественным и своевременным послепродажным обслуживанием вертолетной техники российского производства на территории стран, в которых эта техника эксплуатируется», - сообщил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. – Надеемся, что сотрудничество с новым партнером в сфере ППО значительно укрепит позиции холдинга «Вертолеты России» на рынке Республики Южная Корея».

В настоящее время Южная Корея эксплуатирует обширный парк вертолетов российского производства: многоцелевые Ми-172, выполняющие задачи выполнения специальных операций в интересах Национальной полиции Республики Корея, и 60 единиц Ка-32. Эти вертолеты выполняют широкий круг задач для ряда государственных ведомств Южной Кореи: от борьбы с пожарами до поисково-спасательных операций и патрулирования морской акватории. Кроме того, Ка-32 применяются и коммерческими службами этой страны в качестве «летающих кранов» для выполнения строительно-монтажных работ.

Ка-32 — это гражданская версия поисково-спасательного вертолета Ка-27ПС, транспортный вертолет с соосной схемой несущего винта, разработанный ОКБ им. Н. И. Камова. Ка-32 серийно производится на Кумертауском авиационном производственном предприятии, входящем в холдинг «Вертолеты России». Помимо Южной Кореи Ка-32 в различных модификациях эксплуатируется также в Австрии, Бразилии, Индонезии, Испании, Канаде, Казахстане, Китае, Швейцарии и других странах.

[\(Вертолеты России\)](#)



«Вертолеты России» создают крупнейший в России авиационный складской комплекс «Шереметьево»

«Вертолетная сервисная компания» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») реализует проект по строительству складского комплекса, который расположится в 1,5 км от грузового терминала подмосковного аэропорта Шереметьево.

Строительство современного специализированного складского комплекса класса «А» для авиационно-технического имущества (АТИ) вертолетной техники российского производства началось в 2016 году. Проект реализуется в Химкинском районе Московской области вблизи квартала Яковлево и расположен в 1,5 км от грузового терминала международного аэропорта Шереметьево. Складской комплекс «Шереметьево» станет крупнейшим распределительным комплексом для запасных частей к вертолетной технике в России и будет введен в эксплуатацию в декабре 2016 года.

Современная инфраструктура складского комплекса, оснащенная высококачественным оборудованием, всеми системами жизнеобеспечения, а также современной системой управления «Warehouse management system», позволит создать наилучшие условия для хранения и распределения высокотехнологичного АТИ и расходных материалов для вертолетной техники.

Площадь СК «Шереметьево» составит 5000 кв. м. Комплекс разместится на земельном участке общей площадью в 1,7 га. Благодаря этому «Вертолеты России» увеличат объем хранимого авиационно-технического имущества в 2-2,5 раза, и как следствие, значительно расширит перечень имущества, предлагаемого к моментальной поставке.

Инфраструктура нового складского комплекса повысит качество условий перевалки, хранения и обработки грузов, снизит текущую перегруженность складских помещений, повысит эффективность обработки заказов на АТИ и сократит сроки поставки, а также позволит сформировать условия для досрочного завоза и создания постоянного резерва АТИ с целью бесперебойного обеспечения заказчиков.

Таким образом, СК «Шереметьево» позволит холдингу «Вертолеты России» расширить свое присутствие на рынке материально-технического обеспечения вертолетной техники на 25-30% к 2020 году за счет расширения перечня имущества, готового к отгрузке со склада, сокращения времени обработки заявок и поставки АТИ конечному заказчику, улучшения качества предоставляемых услуг.

[\(Вертолеты России\)](#)

Репортаж агентства ТАСС: Что показали на международной вертолетной выставке HeliRussia 2016

19 мая в Москве открылась IX Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2016. Она является знаковым событием для вертолетной индустрии, именно на ней подводят итоги года для всех отраслевых компаний. Также выставка уникальна еще тем, что демонстрирует продукцию как гражданского, так и военного назначения.

Выставка разместилась в двух павильонах московского выставочного центра "Крокус Экспо". В этом году HeliRussia собрала 219 компаний, в том числе 45 зарубежных из 16 стран: России, Белорусии,



Литвы, США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Испании, Австрии, Бельгии, Норвегии, Канады, Швейцарии, ЮАР и Чехии.

Что показали российские предприятия

Холдинг "Вертолеты России" показал:

- натуральный образец новинки отечественного вертолетостроения в сегменте средних многоцелевых вертолетов станет Ми-171А2,
- модель медико-эвакуационного вертолета Ми-38,
- модели многоцелевых Ка-226Т и "Ансат" в медицинском исполнении,
- беспилотная авиационная система вертолетного типа RHH-10,
- беспилотная авиационная система конвертопланного типа RHV-35,
- мультикоптер RHM-12.

АО "Климов" показал в полноразмерных макетах:

- турбовальный двигатель ТВ7-117В. Он получил сертификат типа в 2015 году. Двигатель предназначен для нового отечественного вертолета Ми-38 и его модификаций. ТВ7-117В заменил двигатель разработки американской компании Pratt & Whitney, который ранее планировалось устанавливать на Ми-38;
- турбовальный двигатель ВК-2500ПС. В классе мощности 2200-2500 л.с. он является глубокой модификацией ВК-2500 с использованием современной цифровой системы автоматического управления. Предназначен для установки на новый вертолет Ми-171А2.

Холдинг "Технодинамика" представил на своем стенде аварийную топливную систему для вертолетов. Она уже прошла этап заводских испытаний.

КРЭТ, РПКБ "Раменское" и другие представили унифицированный пилотажно-навигационный комплекс для создания информационно-управляющего поля кабины гражданских вертолетов различных типов и решения задач пилотирования и навигации.

[\(ТАСС\)](#)

Новости 20 мая:

«Вертолеты России» и Lom Praha наладят ремонт вертолетов для Минобороны Чехии

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») и государственная чешская компания Lom Praha заключили контракт на ремонт агрегатов для вертолетов Ми-8, принадлежащих военному ведомству этой европейской страны.

Согласно соглашению, специалисты российского холдинга выполняют ремонт комплектующих для Ми-8Т Минобороны Чехии. Ремонт этих агрегатов будет осуществлен до конца 2016 года.

Кроме того, на выставке стороны заключили дополнительное соглашение о поставке авиационного имущества для вертолетов Ми-24, а также машин семейства Ми-8/17, эксплуатирующихся в Чехии.



Подписанный контракт имеет большое значение не только для «Вертолетов России» и компании Lom Praha, но и для двусторонних отношений между государствами. В настоящее время в Чехии эксплуатируются несколько десятков вертолетов российского производства, которые нуждаются в своевременном обслуживании и поставках комплектующих. «Вертолеты России» готовы обеспечить ремонт техники качественно и в срок.

Предприятие Lom Praha, созданное чешским министерством обороны и подконтрольное этому ведомству, специализируется на ремонте военной авиатехники и обладает большим опытом сервисного обслуживания и модернизации вертолетов семейства Ми-8/17, а также Ми-24 и Ми-35.

[\(Вертолеты России\)](#)

Репортаж телеканала "Звезда": Выставка HeliRussia 2016 в Москве

В Москве открылась выставка HeliRussia 2016, на которой 219 компаний из 16 стран мира представили свои разработки.

На выставке представлены новые вертолеты, двигатели, беспилотники, навигационные приборы и другие разработки для винтокрылых машин.

На открытии присутствовал заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов, которому показали тренажер, позволяющий имитировать полет на вертолете.

[\(ТВ «Звезда»\)](#)

«Вертолеты России» впервые заключили контракт на ремонт техники для Минобороны Лаоса

Соглашение было подписано в рамках выставки HeliRussia-2016. Российские специалисты займутся ремонтом четырех вертолетов на существующей базе техобслуживания, расположенной в Лаосе. Холдинг «Вертолеты России» и Минобороны Лаоса впервые подписали контракт на ремонт продукции военного назначения. В ходе выставки HeliRussia-2016 стороны подтвердили намерения о реализации контракта в согласованные сроки и подписали уведомительные обращения о завершении необходимых внутригосударственных процедур и вступлении контракта в силу 20 мая 2016 года. Со стороны российского холдинга документ подписал заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков, а со стороны Минобороны Лаоса – полковник Сенгпхачан Кхамлек.

По условиям соглашения, специалисты российского холдинга проведут ремонт четырех вертолетов, среди которых два Ми-17-1В и два Ми-17. Вертолеты Ми-17 в ходе ремонта будут модернизированы до Ми-17-1В. Проект будет реализован в течение года на существующей базе техобслуживания минобороны Лаоса. Кроме того, в рамках выставки стороны провели переговоры о перспективах сотрудничества.

«Данное соглашение имеет большое значение для обеих сторон и послужит дальнейшему развитию взаимоотношений наших дружественных государств. Мы рассматриваем Лаос как нашего постоянного надёжного партнера и готовы провести ремонт вертолетов в максимально сжатые



сроки», - заявил заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков после подписания документов.

Выставка HeliRussia является ключевым отраслевым мероприятием, которое ежегодно проводится в Москве. Это единственная выставка в России, где российские и зарубежные компании представляют мировые достижения всего спектра продукции и услуг вертолетной индустрии – от проектирования и производства до эксплуатации. Мероприятие призвано способствовать развитию международной кооперации в вертолетостроении. Холдинг «Вертолеты России», ежегодно участвующий в выставке, выступает титульным спонсором HeliRussia-2016.

[\(Вертолеты России\)](#)

О ходе выставки вертолётной индустрии HeliRussia 2016

Продолжается выставка HeliRussia-2016, которая начала свою работу 19 мая в российской столице. Это 9-я международная выставка вертолётной техники, которая проводится в России. Место проведения выставки – центр «Крокус-Экспо».

Организаторы выставки сообщают о том, что участие в HeliRussia-2016 принимают 219 компаний из самых разных стран мира, включая Германию, США, Францию, Италию, Чехию, Белоруссию, Норвегию, Швейцарию, ЮАР и др. В общей сложности представлены объекты вертолётной индустрии из 16 стран, включая Россию.

Из сообщения пресс-службы оргкомитета HeliRussia-2016:

Среди российских разработок представлены новые многоцелевые вертолеты Ми-171А2 и Ми-38, а также легкий вертолет «Ансат», который помимо медико-эвакуационной демонстрируется в VIP-версии. Новое поколение отечественных вертолётов выходит на рынок и призвано укрепить позиции российского вертолетостроения. К примеру, вертолет Ми-171А2 представлен в цветовой схеме потенциального зарубежного заказчика.

Сообщается о том, что в выставке принимают участие компании AgustaWestland, Airbus Helicopters, Bell Helicopter и Robinson Helicopter. Они представили модели вертолётов R44 и R66, VIP-версию AW119KE и др.

Сегодня (20 мая) начал работу ещё один из выставочных кластеров HeliRussia-2016. Это кластер беспилотных винтокрылых машин.

Пресс-служба HeliRussia-2016:

Помимо продукции титанов вертолетостроительной промышленности, HeliRussia 2016 демонстрирует разработки небольших независимых разработчиков как из России, так и из других стран – посетители смогут познакомиться с проектом лёгкого вертолёта АП-55 и увидеть воздушный скутер «Микрон». Оба аппарата выполнены по соосной схеме несущих винтов и ориентированы на массовый рынок. Немецкая компания Volocopter проведет презентацию уникального электрического вертолета-мультикоптера VC200.



О ходе выставки вертолётной индустрии HeliRussia-2016

В ходе выставки подписаны и важные документы. Так, российские и французские компании подписали соглашение, носящее название «Перспектива создания Центра прототипирования и развития аддитивных технологий в городском округе Жуковский». Интерес к созданию такого центра проявили представители французской компании VeAM и Французской ассоциации авиационно-космической промышленности.

На выставке озвучены и цифры пополнения вертолётного парка России. По данным Росавиации, в прошлом году число вертолётных часов, эксплуатируемых в РФ, выросло на 70 единиц. Общий налёт вертолётного парка страны составил 360 тысяч часов.

Выставка HeliRussia-2016 завершится 21 мая.

[\(Военное обозрение\)](#)

Подведены итоги конкурса проектных и конструкторских разработок «Вертолеты XXI века»

20 мая 2016 года в рамках IX международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia состоялась церемония награждения победителей инженерного конкурса «Вертолеты XXI века – 2016». В мероприятии приняли участие студенты технических вузов, расположенных в разных городах России, а также молодые работники основных производственных предприятий и конструкторских бюро холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

В 2016 году награды получили 7 студенческих команд по четырем номинациям, в том числе «Конструкторская разработка», «Расчетная работа», «Разработка проекта управления жизненным циклом технологий и материалов» и «Разработка новых материалов для авиационных конструкций». Студенты не только стали обладателями денежных премий, но и получили возможность пройти практику на ведущих предприятиях холдинга «Вертолеты России» по своей специальности.

Также призерами стали специалисты предприятий холдинга, представившие лучшие проекты по следующим кейсам: «Система активного управления вибрациями для легких вертолетов», «Система винта измеряемого шага для конвертоплана», «Концепция применения аддитивных технологий на вертолетостроительном предприятии». Рассматривается возможность использования предложенных молодыми инженерами технологий в рамках авиастроительного производства.

Призы и почетные грамоты молодым инноваторам вручили председатель конкурсной комиссии генеральный директор компании «ВР-Технологии» Александр Охонько и директор по персоналу и организационному развитию холдинга «Вертолеты России» Евгений Кузьменков.

«Для успешного позиционирования современной вертолетной техники на международном и внутреннем рынках необходимо идти в ногу с современными технологиями и успевать за развитием мировой инженерной мысли, – отметил в ходе церемонии награждения Александр Охонько. – В связи с этим холдингу необходимы молодые, перспективные, высококвалифицированные кадры, способные создавать конкурентоспособный продукт нового поколения».



«Конкурс «Вертолеты XXI века» – коммуникационная площадка, позволяющая находить молодых талантливых инженеров, готовых развиваться в рамках холдинга, – подчеркнул Евгений Кузьменков. – Начиная с 2008 года, более 20 работников предприятий «Вертолетов России» после победы в конкурсе получили продвижение по карьерной лестнице».

Холдинг «Вертолеты России» уже в восьмой раз проводит конкурс, нацеленный на повышение престижа инженерных профессий, вовлечение молодых специалистов в инновационную деятельность, а также на формирование резерва молодых талантливых конструкторов для предприятий компании. В 2016 году заявки на участие в конкурсе «Вертолеты XXI века» подал 101 человек.

[\(Вертолеты России\)](#)

Эксплуатация беспилотников в России попала в серую зону

На HeliRussia 2016 впервые особое внимание уделяется беспилотным летательным аппаратам, которые все более активно применяются в различных отраслях промышленности. В конце 2015 г. президент России Владимир Путин подписал федеральный закон, вносящий поправки в Воздушный кодекс России, в соответствии с которым беспилотные летательные аппараты (БПЛА) подлежат обязательной регистрации. В марте 2016 г. закон вступил в силу, однако говорить о его выполнении пока не приходится.

По закону, регистрации подлежат все беспилотники, масса которых превышает 250 г. Фактически под это определение подпадают и радиоуправляемые игрушки. Оператор беспилотного аппарата должен наделяться статусом командира воздушного судна, права и обязанности которого во многом отражают права и обязанности КВС пилотируемых воздушных судов. В частности, документ обязывает его оформлять свидетельство внешнего пилота. Другие лица, которые так или иначе отвечают за эксплуатацию БПЛА, становятся членами его экипажа.

Пока закон, который создавался ради наведения порядка в сфере управления беспилотниками, больше ставит вопросов, чем отвечает на них. Так, неясно, как именно оператор БПЛА должен получать упомянутое свидетельство внешнего пилота и существуют ли критерии, которым он должен соответствовать. Не говорится в законе и о том, подлежат ли беспилотные аппараты маркировке. Впрочем, слов об освобождении БПЛА от нанесения на них опознавательных знаков в документе также не содержится.

Наконец, нет самого главного — порядка регистрации БПЛА. Единственный документ (проект постановления правительства), в котором описывается этот процесс, пока находится на стадии подготовки. В соответствии с ним регистрацией беспилотников должна заниматься Росавиация, которую планируют обязать собирать данные об аппаратах и их владельцах. Еще одним постановлением, которое также пока готовится, эти сведения предлагается передавать и ФСБ, которой хотя бы поручить вести учет БПЛА.

Тем временем эксплуатанты беспилотников сетуют, что пока вся система подзаконных актов не готова, легальное использование БПЛА фактически находится под запретом.



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

«Вертолеты России» и «ОПК» намерены совместно развивать перспективные радиоэлектронные технологии

Холдинги «Вертолеты России» и «Объединенная приборостроительная корпорация» (входят в Госкорпорацию «Ростех») в рамках выставки «HeliRussia 2016» подписали соглашение о сотрудничестве в области разработки, производства, поставок аппаратуры связи и управления для российской вертолетной техники. Подписи под документом поставили руководители предприятий – гендиректор «Вертолетов России» Александр Михеев и генеральный директор ОПК Александр Якунин.

Компании намерены совместно работать над развитием авиационной техники. Для этого предстоит сформировать единую научно-техническую политику и организовать взаимодействие дочерних предприятий. В кооперации планируется выполнять научно-исследовательские, опытно-конструкторские, экспериментальные работы по созданию перспективного бортового оборудования. Также компании договорились сотрудничать в области развития автоматизированных систем управления (АСУ) авиационными группировками.

«Соглашение о сотрудничестве с «Объединенной приборостроительной корпорацией» является важным шагом в отношениях между предприятиями и предполагает выполнение большого объема совместной работы по созданию и развитию бортового оборудования отечественной вертолетной техники», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

«Наша стратегическая задача – внедрить перспективные технологии связи и управления в современном вертолетостроении, создать технику будущего, с «умными» и надежными системами на борту, способными решать большой комплекс задач, - прокомментировал генеральный директор «Объединенной приборостроительной корпорации» Александр Якунин.

Приоритетными задачами сотрудничества на ближайшую перспективу являются летная отработка режимов эффективных групповых действий вертолетов Ка-52 и Ми-28НМ, а также интеграция боевой вертолетной техники в войсковые автоматизированные системы управления. Это повысит боевые возможности машин, позволит непрерывно контролировать состояние вертолетов и оперативно реагировать на изменения окружающей обстановки в ходе выполнения различных задач.

Для планирования и координации совместных работ будет сформирован совместный научно-технический координационный совет с участием генерального конструктора АСУ и связи ВС РФ.

[\(Вертолеты России\)](#)

Медицинский модуль вертолета Ка-32А11ВС получил одобрение авиационных властей

Многоцелевой средний вертолет Ка-32А11ВС в медицинском исполнении производства холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) получил одобрение главного изменения на медицинский модуль. Соответствующий документ был торжественно вручен в ходе международной выставки HeliRussia 2016.



Одобрение главного изменения на медицинский модуль вертолета Ка-32А11ВС существенно расширяет круг решаемых вертолетом задач. Машина сможет более эффективно использоваться в санитарной авиации: прежде всего для медико-эвакуационных работ, а также для оказания неотложной медицинской помощи во время транспортировки больных в лечебные учреждения и проведения реанимационных работ. Установленный на борту медицинский модуль, а также специализированное оборудование для интенсивной терапии позволяет выполнять широкий спектр медико-реанимационных процедур непосредственно во время полета.

«Получение одобрения на медицинский модуль для вертолета Ка-32А11ВС открывает широкие возможности его использования как на российском рынке и, при необходимости, на зарубежном рынке», - сообщил в ходе выставки HeliRussia-2016 исполнительный директор АО «Камов» Владимир Макарейкин. – Это уникальная машина будет незаменима в качестве летающего госпиталя и усилит позиции холдинга на конкурентном рынке вертолетов для санитарной авиации», - подчеркнул Владимир Макарейкин.

Вертолет Ка-32А11ВС предназначен для перевозки крупногабаритных грузов на внешней подвеске, строительно-монтажных работ, трелевки леса, выполнения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, эвакуации больных и пострадавших, патрулирования и поддержки операций спецслужб, а также для перевозки людей и грузов в транспортной кабине и других целей. Вертолет успешно эксплуатируется в условиях плотной городской застройки, труднодоступной горной и лесистой местности, способен приземляться на неподготовленные площадки. Кабина вертолета может быть оснащена дополнительным функциональным оборудованием. Габариты транспортной кабины вертолета Ка-32А11ВС в медицинском исполнении обеспечивают размещение пострадавшего на реанимационном модуле или до 4-х пострадавших на носилках.

[\(Вертолеты России\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» диверсифицирует модельный ряд ремонтируемой техники

Авиаремонтные заводы холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) расширяют модельный ряд ремонтируемой вертолетной техники.

В рамках проводимой технической политики по диверсификации модельного ряда авиационные ремонтные заводы холдинга «Вертолеты России» проводят комплекс мероприятий по освоению ремонта современной вертолетной техники: боевых вертолетов Ми-28Н, Ка-52, Ми-35М, десантно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1, Ми-17В-5, Ми-8АМТШ, Ми-171Ш и учебного вертолета Ансат-У, серийные поставки которых были начаты в период 2008-2011 годов.

В настоящее время первые партии поставленных вертолетов «подошли» к плановому капитальному ремонту, который будет осуществлен на ремонтных предприятиях холдинга.

«Освоение ремонта новой вертолетной техники позволит обеспечить сопровождение жизненного цикла всей продуктовой линейки, выпускаемой холдингом «Вертолеты России», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Григорий Козлов. - Мы будем готовы



выполнять все виды ремонта и сервисного технического обслуживания современных вертолетов на мощностях наших авиационных ремонтных предприятий, а также на территории и в организациях эксплуатантов. Это станет еще одним шагом в формировании эффективной, конкурентоспособной системы послепродажного обслуживания, советуемой лучшим мировым стандартам».

В состав холдинга «Вертолеты России» входят 6 авиационных ремонтных заводов, которые осуществляют комплексное техническое обслуживание, капитальный ремонт и модернизацию всех модификаций военных и гражданских вертолетов российского (советского) производства и их агрегатов.

Богатый опыт ремонта и обслуживания вертолетов позволяет авиаремонтным заводам холдинга обеспечивать самое высокое качество работ по максимально конкурентоспособным ценам.

[\(Вертолеты России\)](#)

В России могут создать институт независимого контроля качества создаваемой авиатехники

Холдинг «Технодинамика» госкорпорации Ростех выступил с предложением создать институт независимого контроля качества создаваемой авиационной техники и внедрить унифицированную с международной систему сертификации и квалификации авиационных властей.

Холдинг «Технодинамика» госкорпорации Ростех в рамках IX Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016 выступил с предложением создать институт независимого контроля качества создаваемой авиационной техники; развить механизмы валидации результатов сертификации Росавиации в международных авиационных властях, а также сократить сроки приведения в соответствие нормативной базы Росавиации актуальным требованиям международных авиационных властей (EASA/FAA).

«Для обеспечения независимого контроля качества создаваемой авиационной техники, в дополнение к институту военных представительств Минобороны РФ России, необходимо создать институт независимых гражданских инспекторов Авиарегистра Межгосударственного авиационного комитета, - считает заместитель генерального директора «Технодинамики» по инновациям, развитию и продажам Александр Литвинов - Данная мера позволит ускорить прикрепление независимых инспекторов к частным и вновь созданным предприятиям-разработчикам и поставщикам».

Сегодня, основным механизмом подтверждения соответствия созданных образцов авиационной техники установленным требованиям является сертификация как в российских авиационных властях, так и в международных (EASA/FAA). Прохождение сертификации в последних предусматривает возможность для иностранных компаний валидации результатов сертификации в Росавиации, для ускорения прохождения сертификационных процедур и снижения расходов на эти мероприятия. Однако, благодаря несовершенству существующих в России механизмов валидации, при прохождении российскими разработчиками сертификации в EASA/FAA зачастую приходится проходить повторные сертификационные мероприятия, а часто и вносить изменения в конструкции авиационной техники для подтверждения соответствия установленным требованиям.



По мнению представителей Технодинамики, для решения этой проблемы, российским авиационным властям необходимо принять все меры для развития механизмов валидации результатов сертификации Росавиации в международных авиационных властях и сократить сроки приведения в соответствие нормативной базы Росавиации к актуальным требованиям международных авиационных властей (EASA/FAA).

[\(i-Mash\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» готовит смену поколений в вертолетостроении

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) поддерживает научно-техническое детское и молодежное творчество, оказывая финансовую поддержку фестивалю «От Винта!». Тем самым холдинг «Вертолеты России» способствует привлечению молодежи к занятиям инновационной деятельностью и повышению престижа научно-технических специальностей.

Поддержка и развитие детского и молодежного научно-технического творчества, которую осуществляет холдинг в рамках сотрудничества с фестивалем «От Винта!», соответствуют актуальным стратегическим национальным приоритетам России: по поручению Президента и Правительства РФ рядом министерств уже разработана программа, направленная на создание условий для развития детей в сфере научно-технического творчества.

«В современных условиях научно-техническое творчество - это фундамент для формирования инженерной мысли у подрастающего поколения. Мы, как заинтересованная организация, стремимся всячески поддерживать развитие изобретательства, научного потенциала у детей и молодежи. Холдинг также ведет активную работу по популяризации технического образования, профессии инженера и привлечению внимания юных талантов к авиации и вертолетостроению для дальнейшей подготовки будущих, высококлассных специалистов», - сказал в ходе выставки HeliRussia 2016 директор по маркетингу и развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» Александр Щербинин.

Международный фестиваль детского и молодежного научно-технического творчества «От винта!» - это творческое мероприятие, направленное на привлечение внимания детей и молодежи к авиации, космонавтике и воздухоплаванию, развитие у подрастающего поколения интереса к профессиям, связанным с данными отраслями промышленности. Фестиваль «От Винта» проходит на постоянной основе с 2006 г. Почетным президентом фестиваля является Владимир Путин.

[\(Вертолеты России\)](#)

В долине вертолетов

С 19 по 21 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо» проходит XI международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016. На данный момент это единственная выставка в России, где представлены мировые достижения всего спектра продукции и услуг вертолетной индустрии — от проектирования и производства до эксплуатации. Из года в год количество экспонентов на мероприятии увеличивается, в этот раз свои достижения представили 219 компаний.

Многоцелевой вертолёт Ми-38 может применяться для перевозки грузов и пассажиров, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолета и летающего госпиталя, а также для



полетов над водной поверхностью. Вертолет создан на Московском заводе вертолетостроения им. М.Л. Миля совместно с ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ). «Он имеет уникальные возможности в своем классе. На нем установлена современная трансмиссия, силовая часть, бортовой навигационный комплекс, авионика и что особенно важно, машина оснащена российским двигателем. Отмечу, что по всем летно-техническим, тактико-техническим характеристикам он не уступает, а в отдельных случаях и превосходит зарубежные аналоги. Этот вертолет был предложен Министерству обороны РФ. Мы уже преступили к реализации технического задания, которое представлено ведомством», - сказал генеральный директор АО «Вертолеты России» Александр Михеев.

АО «ЮТэйр» представило вниманию посетителей Airbus Helicopters H125. Это легкий однодвигательный вертолет, отличающийся низкими эксплуатационными расходами. Данная модель модернизируется уже на протяжении длительного времени и остается востребованной при решении разнообразных задач. Машина оснащена мощным двигателем и цифровой системой управления двигателем. Вертолет подходит для использования в корпоративных целях, а также для выполнения аэровизуальных полетов, мониторинга трубопроводов, ЛЭП и т.д. Он может подниматься с полной коммерческой загрузкой на высоту чуть более 7 км. и адаптирован для полетов в экстремальных условиях, в частности, в высокогорной местности и при жарком климате.

Легкий многоцелевой вертолет "Ансат" имеет просторную грузопассажирскую кабину, которая переоборудуется под различные варианты целевого применения. Он также может быть задействован в широком спектре задач. От доставки грузов до проведения поисково-спасательных операций. А модификация вертолёта повышенной комфортности (VIP) предлагается для организации перевозки высокопоставленных пассажиров. В этот раз вертолет представлен в медицинском исполнении.

Также в рамках выставки был подписан ряд важных документов. В частности, меморандум об организации на территории Heliports of Russia авиационного учебного центра по подготовке пилотов на новейший вертолет вертолет Bell 505 Jet Ranger X. Документ подписали генеральный директор Jet Transfer Александр Евдокимов и председатель совета директоров ГК «Хелипорты России» Александр Хрусталева.

Bell 505 является легким пятиместным вертолетом, с крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км и полезной нагрузкой 1,5 тыс. кг. Поставки первых вертолетов данной модели планируется начать уже в IV квартале 2016 года. "Сотрудничество с Heliports of Russia нам особенно интересно в отношении будущего обучения пилотов на вертолет Bell 505, так как интерес на российском рынке к данному типу растет. К моменту начала поставок вертолетов в Россию мы уже будем иметь центр для обучения, что крайне важно для поддержания и продвижения продукта на рынке!" – сообщил после подписания А. Евдокимов.

В рамках проекта «От винта», котором принимают участие как дети, школьники, так и студенты до 20 лет, Был представлен целый ряд разработок. Выпускник московской школы №315 Александр Заколужский представил проект, позволяющий обеспечить увеличение эффективности обычных самолетов. Как правило, стабилизатор на самолетах жестко закреплен. Соответственно его эффективность снижается. Здесь же стабилизаторы выставлены постоянно, но за счет своей гибкости,



во время полета они могут чутко реагировать на все изменения. В результате центр масс смещается, и грузоподъемность самолета увеличивается на 12%.

[\(РЖД-Партнер\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» совершенствует систему послепродажного обслуживания

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) представил на выставке HeliRussia 2016 новую стратегию послепродажного обслуживания вертолетной техники российского производства. Комплексная реализация новой стратегии позволит холдингу выйти на принципиально новый уровень оказания услуг ППО, соответствующий мировым стандартам, а также увеличить долю выручки от этого вида услуг и повысить конкурентоспособность своей продукции на мировом рынке. «Качественное послепродажное обслуживание – это один из ключевых факторов повышения конкурентоспособности холдинга на мировых рынках. В настоящее время рынок послепродажных услуг развивается от простого устранения технических неисправностей до максимизации эффективности вертолетной техники заказчика, - сообщил заместитель директора по послепродажному обслуживанию холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков. – В связи с этим холдинг реализует новую стратегию по ППО. Комплексный подход к осуществлению услуг в рамках послепродажного обслуживания даст нам возможность повысить их качество и эффективность».

Особое внимание в новой стратегии уделяется созданию и продвижению пакетных предложений и услуг по ППО, развитию глобальной сети сервисных центров по всему миру, совершенствованию логистики и системы планирования поставок запчастей под потребности эксплуатанта, а также разработке программ модернизации вертолетной техники с целью продления летного ресурса и улучшения ее эксплуатационных характеристик.

Первые результаты работы уже есть. Холдинг «Вертолеты России» значительно улучшил доступность авиационного технического имущества (АТИ), а также расширил ассортимент покупных комплектующих изделий, что позволило заказчикам приобретать весь необходимый перечень запчастей централизованно и в короткий срок.

В ближайшее время мы планируем запустить услугу поставки авиационного технического имущества в ситуации AOG (Aircraft on Ground), которая предполагает возможность срочной поставки АТИ, создать сервис технической поддержки, а также расширить каталог доступных модернизаций, позволяющих повышать производительность техники клиента», - заявил Игорь Чечиков.

[\(Вертолеты России\)](#)

Производство противолодочных Ми-14 будет возобновлено

Минобороны РФ решило возобновить производство вертолётов-амфибий Ми-14, сообщает Взгляд со ссылкой на замминистра обороны Юрия Борисова.

Производство противолодочных Ми-14 будет возобновлено



«Да, и уже ведутся работы по соответствующему вопросу», – сказал Борисов на выставке «HeliRussia-2016», отвечая на вопрос корреспондента о возобновлении производства Ми-14.

«Ближе к концу холодной войны в конце 1980-х годов Ми-14 получил известность после того, как он успешно обнаружил западную подлодку (предположительно американскую) в советских территориальных водах. Якобы из-за сильного давления со стороны США, Россия была вынуждена отказаться от всего своего Ми-14 флота в 1996 году», – цитирует газета издание The Diplomat.

«Взгляд» напоминает, что производство машины было прекращено ещё в 1980-х, а в 1996 г. Россия сняла Ми-14 с вооружения.

Возобновить производство планируется на Казанском вертолётном заводе.

Отмечается, что «модернизированная версия будет оснащена новыми двигателями, современным электронным оборудованием и улучшенной системой наведения». Машина будет дольше оставаться в воздухе и лучше держаться на водной поверхности.

[\(Военное обозрение\)](#)

«Технодинамика» за 4 года заместит импортные двигатели для Ка-226Т

Российские вертолеты легкого класса Ка-226 и "Ансат" в ближайшие четыре года получат отечественные двигатели, которые придут на смену силовым установкам американского и французского производства, заявил РИА Новости в пятницу в ходе выставки HeliRussia-2016 официальный представитель компании-разработчика новых двигателей – холдинга "Технодинамика".

"Технодинамика" в рамках программы импортозамещения разрабатывает маршевые двигатели серии ТД-700, предназначенные для легких вертолетов Ка-226 и "Ансат". Предполагается, что в течение четырех лет они заменят существующие двигатели производства Pratt & Whitney (США) и Turbomeca (Франция)", – сказал собеседник агентства.

По его словам, в настоящий момент работы находятся на этапе эскизного проектирования – за четыре года будет создано 12 установок (5 из них – для летных испытаний).

"Новые двигатели будут рассчитаны на более широкий диапазон эксплуатационных температур, по сравнению с зарубежными аналогами. ТД-701 будет сертифицирован по международным стандартам и будет предложен, в том числе, на зарубежных рынках, его стоимость будет снижена на 15% по сравнению с аналогами", – добавил он.

"Ансат" – легкий двухдвигательный газотурбинный многоцелевой вертолет на семь-девять мест, разработан по одновинтовой схеме с рулевым винтом и производится на Казанском вертолетном заводе. Вертолет сертифицирован и может применяться для перевозки грузов и пассажиров (в том числе VIP), использоваться для наблюдения, поисково-спасательных и медико-эвакуационных работ. Он отличается самой большой кабиной в классе, может перевозить 1,3 тысячи килограммов полезной нагрузки в кабине и имеет возможность быстрой трансформации компоновки салона.



Холдинг "Технодинамика" специализируется на разработке, производстве и обслуживании систем и агрегатов самолетов. Кроме того, холдинг производит детали и агрегаты для таких отраслей промышленности, как нефтяная и газовая, автомобилестроение, транспорт, энергетика. "Технодинамика" включает в себя 36 предприятий в РФ.

[\(РИА Новости\)](#)

"ЮТэйр-Инжиниринг" отчиталась о техобслуживании вертолетных двигателей Safran

На базе ведущего российского провайдера услуг ТОиР вертолетов и постоянного участника выставок HeliRussia — компании "ЮТэйр-Инжиниринг" — продолжает работу сервисный центр по техническому обслуживанию двигателей и их компонентов производства компании Safran Helicopter Engines (ранее известной как Turbomeca).

В "ЮТэйр-Инжиниринг" АТО.ru рассказали, что на сегодняшний день на постоянном обслуживании у провайдера находятся 24 турбовальных двигателя: десять силовых установок типа Arriel 2 и 14 типа Arrius 1.

Техобслуживание моторов осуществляют 28 специалистов, прошедших обучение на заводе Safran Helicopter Engines. Из них семь специалистов прошли дополнительное практическое обучение по второму уровню обслуживания и допущены к выполнению замен любых компонентов на указанных двигателях, в том числе к замене модулей.

Весь технический персонал сервисного центра имеет авторизованный доступ к актуальной технической документации и другим сервисам на интернет-ресурсах Safran Helicopter Engines. Между "ЮТэйр-Инжиниринг" и производителем двигателей налажен постоянный контакт по вопросам технической эксплуатации силовых установок. Помимо персонала, "ЮТэйр-Инжиниринг" имеет необходимое оборудование, стенды и инструмент для выполнения всех видов обслуживания двигателей типа Arriel 2 и Arrius 1 (за исключением капитального ремонта).

На сегодняшний день освоенные "ЮТэйр-Инжиниринг" типы двигателей — самые распространенные силовые установки Safran Helicopter Engines, эксплуатируемые в России (устанавливаются на вертолеты производства Airbus Helicopters и Leonardo Helicopters).

"Дальнейшее расширение линейки иностранных моторов, обслуживаемых на базе "ЮТэйр-Инжиниринг", будет зависеть от количества поставляемых в Россию вертолетов с двигателями Turbomeca", — отметили в российском провайдере.

Соглашение о создании сервисного центра в Тюмени было подписано между "ЮТэйр-Инжиниринг" и Turbomeca на выставке HeliRussia 2012.

В России скоро появится новый центр обслуживания двигателей Safran Helicopter Engines. Как рассказал 19 мая на выставке HeliRussia исполнительный вице-президент французского производителя по продажам и связям с вертолетостроительными компаниями Максим Фарибо, уже достигнуто соглашение о том, что этим займется Уральский завод гражданской авиации (УЗГА). Это



предприятие, расположенное в Екатеринбурге, будет заниматься ремонтом двигателей Arrius 2G1 и Ardiden 3G, которые будут использоваться на российских вертолетах Ка-226Т и Ка-62 соответственно.

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

Все дело в контакте

В авиации нет мелочей. Напротив, именно небольшие детали зачастую служат основой успеха того или иного проекта. Наглядным примером на выставке HeliRussia 2016 служит стенд американской компании Amphenol — мирового производителя электрических и оптоволоконных разъемов, кабелей и соединительных систем.

Современное воздушное судно содержит многие тысячи электрических разъемов, которые работают в условиях вибрации, перемены температуры и влажности. А от надежности электрических контактов зависит очень многое, это основополагающее условие безопасной эксплуатации воздушного судна.

Одно из перспективных направлений развития авиастроения — переход на высокочастотные коаксиальные или даже оптоволоконные линии связи, которые имеют высокую пропускную способность, все более востребованную при переходе на цифровые системы в бортовой авионике. В то же время наряду с высокочастотными контактами постоянным спросом пользуются прямоугольные разъемы, высокочастотные контакты, труבודержатели, кабельные держатели, высокоплотные разъемы, разъемы для двигательных установок, круглые штепсельные разъемы из металла или композита, стержневые распределители для больших токов, герметичные штепсельные разъемы типа D-Sub, гнезда реле и многое другое.

При производстве вертолетов продукция Amphenol используется в системах двигателей, трансмиссии, несущего винта, топливообеспечения, бортовой авионики и многих других.

Компания Amphenol выступает традиционным поставщиком известных производителей самолетов и вертолетов, в частности Airbus Helicopters, Airbus, Boeing, Dassault, Alenia, Saab и Pilatus. В России компания Amphenol присутствует с 1995 г. и поставляет свою продукцию для компании "Камов", корпораций "Иркут" и "Сухой", а также для производителей систем для этих авиастроителей.

Важным аспектом работы на рынке авиастроения является не только обеспечение высокого качества продукции, но и соответствие строжайшим сертификационным требованиям и стандартам. Компания Amphenol имеет все необходимые сертификаты и способна выпускать продукцию в соответствии с американскими и европейскими гражданскими и военными стандартами.

Как сообщил изданию Show Observer представитель компании Amphenol, у нее пока нет собственного производства в России, однако она поддерживает тесные связи с местными компаниями, которые используют продукцию Amphenol в своих изделиях, выпускаемых в соответствии с российскими стандартами.

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



КРЭТ анонсировал завершение испытаний лазерной системы защиты Ми-28НМ от ракет

Концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) в ближайшее время завершит испытания лазерной станции подавления, которая защитит модернизированный боевой вертолет Ми-28НМ «Ночной охотник» от ракет противника, сообщил советник первого заместителя гендиректора КРЭТ Владимир Михеев.

«Лазерная станция подавления предназначена для увода атакующих ракет противника от защищаемого вертолета. В ближайшее время планируется завершение испытаний лазерной станции подавления, получение соответствующей литеры для серийного производства и оснащения всех выпускаемых вертолетов указанной системой», - передает ТАСС слова Михеева.

Он добавил, что лазерная станция подавления позволит значительно повысить боевую живучесть вертолета на поле боя, защитить его от существующих и разрабатываемых ракет с тепловыми головками самонаведения.

Кроме того, как рассказал заместитель гендиректора концерна Игорь Насенков, также уже прошли испытания и поставлены заказчику первые серийные образцы другой лазерной станции подавления, предназначенной для защиты вертолетов Ми-28НЭ (экспортная модификация Ми-28Н). Он уточнил, что впервые система была представлена в 2014 году на выставке HeliRussia-2014. К началу 2016 года были завершены испытания системы, первые образцы уже переданы на производство для оснащения экспортных моделей вертолетов.

Боевой вертолет Ми-28Н предназначен для поиска и уничтожения днем и ночью, в простых и сложных погодных условиях малоскоростных воздушных целей, танков, бронированной и небронированной техники, а также живой силы противника.

[Взгляд.ру](http://vzglyad.ru)

«ОПК» представила на HeliRussia 2016 «умное железо» для вертолетов

"Объединенная приборостроительная корпорация" (входит в Госкорпорацию Ростех) представила на выставке HeliRussia 2016 образцы передового БРЭО для вертолетной техники – антенные системы, а также "умную" аппаратуру нового поколения, обеспечивающую связь, скоростную передачу данных и навигацию.

Впервые на выставке демонстрируются интегрированная антенно-фидерная система "Аист-62", построенная по принципу "интеллектуальной обшивки", и новая аппаратура связи для вертолетов, способная без участия человека вести обмен данными с землей, самостоятельно настраивать и восстанавливать свою работу.

"Это "умное железо", где решающее значение имеет не конструкция, а специальное программное обеспечение, - рассказал заместитель генерального директора "Объединенной приборостроительной корпорации" Сергей Скоков, - В отличие от традиционной аппаратуры это очень гибкая техника, способная работать в разных алгоритмах, меняться и совершенствоваться путем обычной "перепрошивки". Такой подход мы активно внедряем во всех разработках для современной



российской авиационной техники. Интеллектуальная аппаратура проходит сейчас испытания в составе разрабатываемых перспективных самолетов и вертолётов, в том числе Ка-62. Созданы модификации подобных элементов БРЭО для военной вертолетной техники, в частности, для вертолетов Ка-52 и "Минога", они обеспечивают совершенно новый уровень возможностей и надежности бортовой радиоэлектроники".

Представленная на выставке аппаратура обеспечивает голосовую связь, передачу видео, данных РЛС и навигации. В ней реализован пакетный обмен данными в цифровой форме, широкополосные каналы радиосвязи, новые методы борьбы с помехами, что увеличивает скорость, дальность и качество связи. Количество внешних антенн (в обычном летательном аппарате их может быть несколько десятков) при этом сведено к минимуму, антенная система "Аист-62" встраивается в обшивку вертолета. Такой подход в 10 раз повышает эффективность антенн, их надежность, одновременно снижая энергопотребление систем связи.

Выставка "HeliRussia 2016" проходит с 19 по 21 мая в Международном выставочном центре "Крокус-Экспо" в Москве. На ее площадке традиционно представляется весь спектр продукции и услуг в области вертолетной индустрии - от проектирования, производства и модернизации до эксплуатации и сервисного обслуживания. Организатором выставки выступает Министерство промышленности и торговли России.

[\(Портал машиностроения\)](#)

Игра начинается: новыми российскими вертолётами можно будет управлять джойстиком

На проходящей в Москве выставке вертолётов HeliRussia 2016 была представлена новая универсальная кабина летательного аппарата. Её уникальная черта — управление с помощью джойстика и трекбола.

Новейшая кабина вертолёта была представлена на выставке HeliRussia 2016. Инновационность решений Объединённой приборостроительной корпорации (входит в «Ростех») заключается в том, что из такой кабины вертолёт управляется не с помощью традиционного штурвала, а посредством джойстика, похожего на используемый для игры на компьютере или приставке. Альтернативное устройство управления — трекбол, ближайшим аналогом которого является компьютерная мышь.

По словам главы АО «Раменское приборостроительное бюро» Даниила Бренермана, которые цитирует газета «Известия», данная техническая новинка уникальна: конкурирующие предприятия её практически не используют.

«Это абсолютно современное, передовое решение, не имеющее прямых аналогов в мире. На Западе только у итальянского универсального вертолёта AgustaWestland есть трекбол. Джойстики в качестве управления не использует ещё никто. Надеемся, что со следующего года наше решение будет интегрировано в конструкцию всех перспективных российских вертолётов», — заявил он.

Универсальность кабины, в которой установлены четыре настраиваемых в удобном для пилота виде жидкокристаллических дисплея и приборная панель с трекболом и джойстиком, создаёт ещё одно



конкурентное преимущество: её можно устанавливать на различные типы вертолётов, включая вышеупомянутые AgustaWestland, которые планируется также производить в России по лицензии.

Джойстики будут установлены и на новых вертолётах Ми-38, производимых компанией «Вертолёты России». Как сообщалось ранее, первыми их получают ВКС РФ, поставки начнутся в 2018 году. На данный момент существует договорённость о приобретении Минобороны трёх машин с возможностью докупить ещё пять.

«Мы уже прошли этап стендовых наземных испытаний и до конца года готовы провести лётные. А со следующего года — начать серийные поставки для оснащения перспективных российских вертолётов новым оборудованием», — добавил Бренерман.

По мнению авиационного эксперта Антона Лаврова, которое приводит газета «Известия», отказ от штурвала в пользу джойстика — это переход на «электронный борт», снимающий с пилота часть функций.

«Эта система называется Fly-by-wire — «пилотируемые по проводам». Главное её достоинство в том, что многие функции снимаются с человека и отдаются под контроль компьютера. То есть от джойстика сигнал идёт сначала в компьютер, анализируется и только потом передаётся непосредственно на исполняющее устройство. Благодаря этому пилот своими неправильными действиями не сможет свалить машину в штопор или выполнить иной опасный манёвр», — подчеркнул Лавров.

Добавим, что Ми-38 называют одним из наиболее автоматизированных вертолётов в мире, позволяющим автоматически осуществлять полёт по маршруту, посадку и висение.

[\(RT на русском\)](#)

Новые корзины для вертолетов R44/R66

На HeliRussia 2016 компания Heliatica впервые в мире демонстрируется прототип корзины для вертолетов Robinson R44/R66 производства канадской компании DART Aerospace. В настоящее время производитель работает над сертификацией этой легкосъёмной модели Heli-Utility-Basket, максимальная нагрузка которой составляет 90 кг.

Получение одобрения канадских авиавластей ожидается летом этого года, после чего корзину можно будет сертифицировать в России, рассказала генеральный директор Heliatica Татьяна Душенкова. Интерес к представленному продукту со стороны российских клиентов уже есть, и в нашей стране его давно ждали. Преимущество данной корзины в том, что она не вешается на стойки шасси, а крепится к нижней части фюзеляжа, подчеркнула Душенкова.

Кроме того, Heliatica впервые в России показывает регистратор полетной информации Gesvol для вертолета Robinson R44. Аппарат устанавливается за сиденьем заднего кресла. Он совмещает в себе не только накопитель полетной информации, но и блок GPS, выдающий точные координаты полета, а также блок GSM. «Ранее эти три блока никто не объединял. Частному владельцу это дает постоянный, непрерывный контроль над воздушным судном и позволяет следить за эксплуатацией машины в том



случае, если она, например, сдана в аренду", — подчеркнули в Heliatica. Новый регистратор уже можно заказывать; процесс его сертификации в России будет завершен летом этого года (ATO.Ru)

Новости 21 мая:

Стахановские темпы: Вертолетная отрасль РФ набирает обороты

Как известно, в столице РФ прошла 9-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016. Свои разработки и технологии представили зрителям 219 компаний, в том числе 45 зарубежных из 16 стран. Несмотря на продолжение санкционной политики Запада, широко были представлены ведущие мировые производители вертолетов Airbus, Bell, AgustaWestland.

Надо сказать, что в прошлом году производство новых вертолетов снизилось впервые за долгие годы: в РФ было выпущено всего 218 машин, против 300 в 2014 году.

Тем не менее, все участники международной выставки выразились оптимистично относительно развития вертолетостроительной отрасли в России. Глава департамента «Рособоронэкспорта» Сергей Корнев сообщил прессе, что портфель заказов по российской вертолетной технике оценивается в 8 млрд долларов. Страны заинтересовались преимущественно машинами Ми-8, Ми-35 и Ка-52, - теми самыми, которые успешно бомбили террористов в САР.

Кроме того, в российских вертолетах заинтересовано и оборонное ведомство РФ: замминистра Юрий Борисов отметил, что Минобороны рассчитывает на приобретение 87 военных машин в текущем году.

Широко обсуждалась на выставке и сфера беспилотной авиации. Как заявил представитель Минпромторга РФ Сергей Емельянов, в скором времени сегмент БПЛА в РФ будет расти с темпами не менее 10% в год, все предпосылки для этого у страны есть. Чиновник отметил, что для координации работ в области беспилотных систем гражданского назначения создана рабочая группа AeroNet. Поставлена задача к 2035 году вывести Россию в мировые лидеры по беспилотной тематике.

На реализацию данного проекта на ближайший год выделено 1,8 млрд рублей. Планируется привлечь также порядка 700 млн рублей внебюджетных средств.

([НьюИнформ](#))

Главное: вертолетная индустрия набирает скорость

В Москве прошла 10-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016. Свои разработки продемонстрировали 219 компаний, в том числе 45 зарубежных из 16 стран. Несмотря на западные санкции, широко были представлены ведущие мировые производители вертолетов — Airbus, Bell, AgustaWestland.

Производство вертолетов в 2015 году снизилось впервые за последние годы. В 2015 году «Вертолеты России» выпустили 218 вертолетов. Это ниже, чем было определено параметрами госпрограммы



развития авиационной промышленности на 2013–2025 годы. Она предусматривала выпуск в 2015 году 385 военных и гражданских вертолетов. В 2014 году «Вертолеты России» поставили заказчикам 271 вертолет, а произвели порядка 300.

Тем не менее, участники HeliRussia 2016 демонстрировали сдержанный оптимизм в отношении перспектив развития российской вертолетной индустрии. Руководитель департамента «Рособоронэкспорта» Сергей Корнев сообщил журналистам на выставке, что портфель заказов по российской военной вертолетной технике оценивается в \$8 млрд. Операция Воздушно-космических сил России в Сирийской Арабской Республике вызвала повышенный интерес у зарубежных заказчиков к российским вертолетам. В Сирии российские ВКС используют вертолеты Ми-8, Ми-35, Ка-52.

Гендиректор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев сообщил журналистам, что российские вертолетостроители исследуют возможность увеличения скорости вертолетов с сегодняшних 400 км/ч до 600–700 км/ч. «Задача стоит — найти схему, движущую силу, которая бы дала возможность достичь 600–700 километров в час. Считаю, в ближайшее время мы заявим о своих разработках, которые возможны к реализации», — сказал Михеев.

Помощник президента РФ по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин также отметил, что «недалек тот день, когда вертолеты перешагнут очередной рубеж скорости». По его словам, вертолеты не просто транспортное средство. «Это явный признак XXI века, без которого невозможно представить ни одну из сфер человеческой деятельности», — сказал Кожин. Он отметил, что проще назвать страны, где нет российских вертолетов, чем те, где они есть.

Поддержку готово оказать Минобороны РФ закупками новой техники. Заместитель министра Юрий Борисов сообщил, в частности, что российское военное ведомство рассчитывает получить 87 военных вертолетов. Стало также известно, что Минобороны РФ может стать первым государственным заказчиком новых пассажирских вертолетов Ми-38. Первые машины могут быть поставлены уже в 2018 году.

На выставке впервые широко был представлен раздел беспилотной авиации. На заседании круглого стола, посвященного перспективам индустрии беспилотной авиации, представитель Минпромторга РФ Сергей Емельянов сообщил, что в ближайшие десять лет сегмент беспилотной авиации будет расти с темпом не менее 10% в год. Он напомнил, что сегодня объем мирового рынка беспилотных авиационных систем составляет \$6,8 млрд. При этом 68% приходится на системы военного назначения, на обеспечение безопасности — 20%, гражданского и коммерческого применения — 14%.

Емельянов сообщил, что для координации работ в области беспилотных систем гражданского назначения создана рабочая группа AeroNet. Поставлена задача к 2035 году вывести Россию в мировые лидеры по беспилотной тематике.

Представитель AeroNet Сергей Жуков сообщил, что из бюджета на реализацию проекта на ближайший год выделено 1,8 млрд руб. Планируется привлечь также порядка 700 млн руб. внебюджетных средств.



«Стоит задача к 2035 году выйти на объем оказания услуг в \$35–40 млрд в год», — сообщил Жуков. Он отметил, что пока упор делается на беспилотные системы в интересах сельского хозяйства, мониторинга, перевозок. «Надеемся, что в 2035 году у нас будет более 100 тысяч аппаратов в воздухе и на низких орбитах», — сказал Жуков.

Представитель Центра компетенции CURPAS (ФРГ) Майнберг Уве, в свою очередь, скептически отнесся к перспективам беспилотных авиационных систем, сославшись на опыт ФРГ. Так, правоохранительные органы ФРГ рассматривают несанкционированное использование беспилотных авиационных систем как серьезную проблему, сказал он в пятницу на международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016.

«У меня нет общей статистики с инцидентами с участием дронов по Германии. Могу только сказать, что в Берлине в прошлом году произошло примерно 70 случаев, которые названы серьезными инцидентами», — сказал Уве на круглом столе, посвященном индустрии беспилотной авиации.

Он уточнил, что при этом на земле никакого ущерба не было. «Был запрет использовать дроны по какой-то причине. Иными словами, фрау Меркель (канцлер ФРГ Ангела Меркель. — RNS) не любит, когда ее снимают, она любит только селфи», — пошутил эксперт.

По его словам, существующие в ФРГ ограничения на применение беспилотных авиационных систем вызваны, в частности, тем, что в полицию стали чаще обращаться по поводу нарушения прав личности. «Многие покупали беспилотники, чтобы следить за соседями», — уточнил эксперт.

[\(RNS\)](#)

Новости 22-23 мая:

"Швабе" показал оптические системы на HeliRussia 2016

Системы оптического наблюдения продемонстрировал российский холдинг "Швабе" на прошедшей в Москве IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia — 2016, сообщает пресс-служба холдинга.

Холдинг на выставке представляло АО "Производственное объединение "Уральский оптико-механический завод" имени Э.С. Яламова" (АО "ПО "УОМЗ").

Пресс-служба отмечает, что выпускаемые холдингом системы оптического наблюдения позволяют решать широкий перечень задач: круглосуточный поиск, обнаружение и распознавание наземных и надводных, подвижных и неподвижных объектов при проведении спасательных операций. Кроме того эта техника также применяется при дистанционном обнаружении очагов лесных пожаров в условиях задымленности и полной темноты, техническом мониторинге нефтегазовых трубопроводов и высоковольтных линий электропередач.

[\(РИА Новости\)](#)



Группа «Кронштадт»: новинки авиационной светотехники на выставке HeliRussia 2016

В рамках международной выставки вертолетной индустрии компания представила вниманию специалистов передовое светотехническое оборудование для отечественных вертолетов.

Группа "Кронштадт" продолжает активные разработки в области светотехнического оборудования. На стенде компании представлен обновленный авиационный прожектор TSL-1600 со встроенной камерой высокого разрешения и модернизированным пультом управления. Видеокамера с 30-тикратным оптическим увеличением и 12-тикратным цифровым увеличением, оснащенная системой стабилизации изображения, установлена в герметичном боксе с подогревом. Модернизированный пульт управления прожектором оснащен эргономичным аналоговым джойстиком, позволяющим удобное перемещение линии визирования, в том числе одновременно в азимутальной и угломестной плоскостях.

Важно, что завершена разработка документации на установку прожекторов на вертолеты Ми-8Т, Ми-8МТВ и Ми-8АМТ, что позволяет монтировать их на вертолеты, уже находящиеся в эксплуатации в авиакомпаниях. Кроме того, в настоящее время на Казанском вертолетном заводе проходят испытания вертолета Ми-8МТВ-5-1 с прожектором TSL-1600.

В текущем году Группа "Кронштадт" также завершила испытания комплекта светотехники и на выставке HeliRussia-2016 представляет вниманию специалистов внешнее светотехническое оборудование - бортовые аэронавигационные огни (БАНО) ТА-К, ТА-З, ТА-Х, в том числе в исполнении, адаптированном для работы с очками ночного видения - БАНО ТА-КА, ТА-ЗА, ТА-ХА, блок управления аэронавигационными огнями (БУАНО), а также огни проблесковые (ОП) ТМ-К, ТМ-С. Всем изделиям была присвоена литера "О", они могут быть установлены на различные типы воздушных судов. До конца 2016 года запланировано проведение межведомственных и квалификационных испытаний, по итогам которых изделия получат свидетельства годности комплектующих (СГКИ) и будут готовы к серийному производству. Также на выставке будут продемонстрированы комбинированные бортовые аэронавигационные огни БАНО ТА-КСХ, БАНО ТА-ЗСХ, предварительные испытания которых были завершены в 2016 году, в марте 2016 года изделиям была также присвоена литера "О".

Среди прочих новинок на стенде компании представлена новая светодиодная выдвижная посадочная лампа-фара ТЛС-7, которая может применяться в составе внешнего светотехнического оборудования воздушных судов и быть использована для замены штатной поисково-посадочной фары. Светодиодная технология позволяет существенно снизить энергопотребление, повысить мощность освещения и надежность прибора.

Специалистам будут продемонстрированы управляемые микропроцессором переносные аэродромные огни KML-5 для временных вертолетных площадок, которые предназначены для использования в экстремальных ситуациях, когда необходимо эффективно и безопасно обозначить место для посадки вертолета, в том числе в визуальном скрытом режиме.

[\(Группа "Кронштадт"\)](#)



Россия рассчитывает стать лидером на беспилотном рынке

Конференция "Индустрия беспилотных авиационных систем", состоявшаяся в рамках IX Международной выставки вертолётной индустрии HeliRussia 2016, собрала экспертов для обсуждения вопросов реализации комплекса мероприятий, нацеленных на развитие отрасли. Перед рабочей группой AeroNet, созданной для координации работы по развитию беспилотных систем гражданского назначения, поставлена задача к 2035 году вывести Российскую Федерацию на лидирующие позиции мирового рынка беспилотных авиационных систем, авиационно-космических систем и малых космических аппаратов, а также продуктов и услуг на их основе.

Беспилотники как элемент Национальной технической инициативы

В ходе конференции директор департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли РФ Сергей Емельянов напомнил, что разработки и реализация плана мероприятий по развитию отрасли беспилотных летательных аппаратов ведутся в соответствии с поручением президента и правительства. Он подчеркнул, что 4 декабря 2014 года в послании Федеральному собранию Владимир Путин обозначил её развитие как один из приоритетов государственной политики.

18 апреля 2016 года правительство утвердило постановление №317 "О реализации Национальной технической инициативы" (НТИ), которым установлены правила разработки и реализации планов мероприятий (дорожных карт) НТИ; положение о разработке, отборе, реализации и мониторинге проектов в целях их реализации, а также правила предоставления субсидий из федерального бюджета. Как пояснил С.Емельянов, НТИ - это долгосрочная комплексная программа по созданию условий для обеспечения лидерства российских компаний, которая будет определять структуру мировой экономики в ближайшие 15-20 лет.

Дорожная карта AeroNet

На следующий день, 19 апреля 2016 года, Межведомственная рабочая группа по разработке и реализации НТИ под руководством заместителя председателя правительства РФ Аркадия Дворковича одобрила редакцию дорожной карты AeroNet. С.Емельянов отметил, что в состав рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты входят представители бизнеса, научного и образовательного сообщества, органов исполнительной власти и другие заинтересованные участники. "В планах стратегического центра Национальной технологической инициативы - превратить к 2035 году AeroNet в глобальную конкурентоспособную отрасль и вывести Российскую Федерацию на лидирующие позиции в ряде сегментов беспилотных летательных аппаратов, - рассказал представитель Минпромторга. - Дорожная карта AeroNet, разработанная с учётом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации, требований и положений воздушного законодательства Российской Федерации, направлена на формирование будущего облика сферы беспилотных авиационных систем". Он также добавил, что план мероприятий НТИ по направлению AeroNet представляет собой комплекс мероприятий, реализуемых в рамках государственно-частного партнёрства в интересах взаимовыязанного развития.



По данным маркетинговых исследований ведущих иностранных компаний, объем рынка беспилотных летательных аппаратов в 2014 году составил \$6,8 млрд. Из них 66% рынка относится к сегменту военных, 20% - к сегменту обеспечения безопасности, и только 14% - к сегменту гражданских коммерческих перевозок и авиационных работ. "В течение последнего десятилетия разработка и производство беспилотных авиационных систем является наиболее динамичным сегментом мировой авиационной отрасли и стабильно обеспечивает совокупный среднегодовой темп роста не менее 10% в год. Даже в периоды общего спада этот сегмент демонстрирует положительную динамику", - сообщил С.Емельянов. Он считает, что в следующий десятилетний период гражданский сегмент будет расти опережающими темпами.

Руководитель рабочей группы AeroNet Сергей Жуков рассказал, что на разработку дорожной карты ушло чуть больше года. По его словам, приоритетными направлениями использования беспилотников станет мониторинг, поиск и спасение, сельское хозяйство и перевозки. "Постараемся зарабатывать как отрасль 35-40 млрд долларов в год уже к 2035 году. В основном, конечно, на оказании услуг. Мы нацелились на экспорт и считаем, что производительность труда должна расти в разы. Мы сегодня работаем примерно с 50 компаниями. Главным образом, это фирмы, которые создавались на рынке с нуля", - сообщил он, добавив, что финансирование из бюджета пока заложено только на один год в размере 1,8 млрд рублей. Также планируется дополнительно привлечь около 800 млн рублей внебюджетных средств.

Законодательные барьеры и возможности их снятия

Однако развитию бизнеса строительства и применения беспилотных комплексов препятствуют недавно принятые ограничения использования беспилотников. Напомним, 30 марта 2016 года в силу вступил Федеральный закон № 462 "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов", согласно которому беспилотные летательные аппараты с максимальной взлётной массой больше 0,25 кг должны пройти государственную регистрацию. Однако схема регистрации до сих пор четко не определена. "Мы понимаем озабоченность тех коллег, которые затормозили нам рынок. Мы понимаем, что двигаться надо. Стараемся привносить разумные формулировки в 462 закон. Нам необходимо технологически отвечать на эти вызовы, и на сегодняшний момент с коллегами из ряда государственных компаний обсуждаем и разрабатываем предложения", - прокомментировал С.Жуков.

Он также отметил, что сейчас идёт формирование саморегулируемых организаций, которые могли бы взять на себя функцию по регистрации беспилотников массой до 30 кг. "Есть Ассоциация эксплуатантов и разработчиков БАС (ЭРБАС - "АвиаПорт"). Думаю, что в ближайшие годы возникнут и другие ассоциации, - сказал он. - Актуальной задачей является сертификация, испытания, стандартизация оборудования. Здесь непаханое поле работы. Мы известили коллег из Минтранса, они благосклонно выслушали наши пожелания относительно того, что аппараты до 30 кг должны регистрироваться в саморегулируемых организациях, там же должна проводиться сертификация судов и обучение внешних пилотов".

С.Жуков также сообщил, что на сегодняшний день сотрудниками ЭРБАС создано программное обеспечение, которое позволило ассоциации на общественных началах начать осуществлять



регистрацию беспилотных воздушных судов. Он подчеркнул, что в Министерстве транспорта об этом знают, и выразил надежду, что в конечном итоге удастся создать программный продукт, который позволит "сливать" ресурсы саморегулируемых организаций с государственным информационным ресурсом. За счёт этого, считает С.Жуков, коллеги из государственных ведомств смогут получить полную картину того, что происходит в сегменте БЛА с взлётной массой менее 30 кг. По его словам, на данный момент уже зарегистрировано более тысячи БЛА. "По нашей дорожной карте мы надеемся, что к 2035 году не меньше 100 тысяч аппаратов будет в воздухе", - сказал руководитель рабочей группы.

Президент Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) Амир Валиев, в свою очередь, добавил, что Федеральный закон №462 "сначала всех напугал", однако уже после его вступления в силу началась активная работа. "К сожалению, работать с ним начали не с самого начала, но тем не менее. И сейчас появилось понимание, что в каком-то смысле Россия лидирует, потому что уже принят закон, хотя он не обеспечен подзаконными актами. Необходимо внести изменения в существующие авиационные правила и подзаконные акты для того, чтобы было обеспечено выполнение ФЗ №462", - заключил А.Валиев.

[\(АвиаПорт\)](#)

Ульяновские компании приняли участие в выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016

Наш регион представляли резидент ОЭЗ компания 1А, УКБП и фирма «Хелипорты России», в которую входит и «Хелипорт Ульяновск».

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2016 – это единственная выставка в России, где представлены мировые достижения всего спектра продукции и услуг вертолетной индустрии — от проектирования и производства до эксплуатации. Она проводится по приказу правительства Российской Федерации, что предполагает демонстрацию продукции и военного назначения. Организатор выставки — министерство промышленности и торговли.

ООО «1А» — логистический центр по обеспечению российских эксплуатантов самолетов и вертолетов отечественного и зарубежного производства авиационно-техническим имуществом. Компания является резидентом ОЭЗ «Ульяновск». Поставщики «1А» вправе использовать ставку НДС 0% при продаже нам товаров в случае их помещения под режим свободной таможенной зоны.

Ульяновское конструкторское бюро приборостроения (АО «УКБП») представляло комплексы и системы авионики для самолетов и вертолетов, системы автоматического управления для наземной техники и гидроэнергетики. Предприятие, напомним, входит в структуру АО «Концерн Радиоэлектронные технологии» ГК «Ростех» и имеет статус центра компетенции в области создания комплексов бортового оборудования для гражданских вертолётов.

Фирма «Хелипорты России», куда входит «Хелипорт Ульяновск», представляла два вертолета — Robinson R66 и Airbus Helicopters H 130. «Хелипорт Ульяновск» в дальнем Засвияжье займёт площадь более семи гектаров и должен быть открыт этим летом. В инфраструктуру, помимо парковок, войдёт



гостиница для пилотов и обучающий центр, ангарный комплекс для хранения, технического обслуживания и ремонта вертолетной техники.

[\(Улбизнес\)](#)

В Москве прошла выставка HeliRussia 2016

В конце прошлой неделе в Москве прошла очередная выставка вертолетной техники HeliRussia-2016. В девятый раз отечественные и зарубежные компании получили возможность показать свои новые разработки, а также ознакомиться с чужими достижениями. Также потенциальные заказчики смогли узнать текущие тенденции в развитии вертолетной техники, а также выбрать поставщиков требуемых машин. Специалисты и любители техники смогли ознакомиться с новинками вертолетостроения с 19 по 21 мая.

Выставка HeliRussia уже стала одной из главных отечественных площадок для демонстрации новых разработок в области вертолетостроения. В этом году в выставке приняло участие 219 организаций из России, в том числе почти полсотни представителей 16 зарубежных государств. Часть участников выставки показывали свои разработки на собственных стендах в виде рекламных материалов и макетов, а некоторые предприятия представили готовую технику различных классов. Посетители выставки получили возможность увидеть новые разработки как в павильоне, так и на статической стоянке. На открытой площадке представлено 16 машин разных типов отечественного и зарубежного производства.

В программе прошедшей выставки HeliRussia-2016 присутствовало большое количество различных мероприятий. В течение трех дней работы салона прошло несколько конференций, заседаний, презентаций и демонстрационных мероприятий. К примеру, ряд организаций, прежде всего занимающихся развитием беспилотной техники, провели несколько летных демонстраций подобных систем. В частности, были проведены гонки и бои беспилотных летательных аппаратов.

Признанные лидеры отечественного вертолетостроения в этот раз обошлись без громких премьер, однако показали ряд интересных машин с большими перспективами. К примеру, Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля показал второй летный экземпляр многоцелевого вертолета Ми-38. Эта машина уже получила достаточную известность, а кроме того, уже готовится к серийному производству. В прошлом году сообщалось, что Казанский вертолетный завод приступил к сборке агрегатов первого серийного Ми-38. Также в конце прошлого года этот вертолет получил сертификат, открывающий ему дорогу к эксплуатации.

В контексте дальнейшего развития отечественных вертолетов большой интерес представляет аппаратура, представленная группой «Кронштадт». На стенде этой организации был показан комплекс бортового оборудования КБО-62, предназначенный для многоцелевого вертолета Ка-62. Комплекс КБО-62 строится на базе современных комплектующих и имеет ряд основных функций, обеспечивающих пилотирование вертолета в разных условиях. Кроме того, реализован принцип т.н. стеклянной кабины, в определенной мере упрощающий работу экипажа. Следует отметить, комплекс КБО-62 для вертолета Ка-62 похож на систему ИКБО-38, разработанную для Ми-38, однако имеет ряд



отличий, связанных с меньшими размерами машины и другими требованиями к системам управления.

Свои новые разработки в виде макетов показал ведущий европейский производитель вертолетной техники Airbus Helicopters. В первую очередь, зарубежная организация намеревалась в очередной раз продемонстрировать потенциальным заказчикам вертолет H135, предназначенный для санитарной авиации. Эта машина способна перевозить двух медиков и одного лежачего больного. Также на борту имеется набор медицинского оборудования для оказания помощи. В феврале 2016 года был подписан контракт на лицензионное производство таких вертолетов в Екатеринбурге. Еще одна новинка от Airbus Helicopters – многоцелевой вертолет H160. Машина, макет которой показали в Москве, предназначена для выполнения различных транспортных задач.

Участники выставки также представили ряд новых технологий, которые будут использоваться при дальнейшем развитии вертолетной техники. Путем внедрения новых идей и решений планируется повышать характеристики новой техники различных классов и типов.

Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И. Баранова (ЦИАМ) показал ряд образцов, изготовленных с применением новых технологий. Так, ведется отработка применения деталей из композиционных материалов в конструкции турбовальных двигателей. Использование композитов позволяет добиться сокращения массы конструкции на 30-60%. Также ведется разработка новых технологий, необходимых для создания авиационных поршневых двигателей. В настоящее время особое внимание специалисты ЦИАМ уделяют новым поршневым двигателям и малогабаритным газотурбинным силовым установкам гражданского назначения. Подобные разработки должны повысить конкурентоспособность отечественного авиастроения.

«Вертолеты России» и холдинг «Теплодинамика» в следующем году намерены испытать новую топливную систему, которая сможет сократить потенциальные риски при аварии. В настоящее время ведется разработка новых агрегатов для вертолета Ка-226Т, в следующем году систему установят на носитель и проведут летные испытания. За счет применения новых материалов и технологий планируется исключить повреждение топливных баков и разбрызгивание топлива при механических воздействиях. Это позволит уменьшить вероятность разлива топлива и пожара в случае аварийной посадки или падения машины. Первым новую систему получит Ка-226Т, в дальнейшем аналогичные агрегаты могут быть созданы и для других типов вертолетной техники.

Развитие отечественного вертолетостроения, демонстрируемое выставкой HeliRussia-2016, позволяет продолжать эксплуатацию существующей техники, а также осваивать новые образцы. По понятным причинам, основной целью выставки является продвижение разработок на внутреннем российском рынке. По имеющимся данным, в 2015 году в России было зарегистрировано 2605 вертолетов различных типов, что было на 129 машин больше, чем в 2014-м. Статистика по текущему году пока не подведена, но уже высказываются мнения о возможном сокращении темпов роста.

Тем не менее, российская промышленность продолжает развивать вертолетную технику и предлагает ее для заказа. Зарубежные фирмы тоже желают получить новые контракты, и поэтому принимают участие в выставках HeliRussia. Результаты рекламной деятельности вертолетостроительных



компаний и успешность их участия в завершившейся выставке станут известны в ближайшем будущем. Если те или иные представленные образцы заинтересовали потенциальных покупателей, то уже совсем скоро должны будут начаться переговоры об условиях новых контрактов.

[\(Военное Обозрение\)](#)

Полет в автоматическом режиме: главные секреты современного боевого вертолета

На прошедшей в Москве вертолетной выставке HeliRussia концерн «Радиоэлектронные технологии» впервые представил демонстратор новых технологий. Выполненный из стекла прототип корпуса скоростного вертолета показывает, из каких узлов, агрегатов и компьютерных технологий состоит сегодня боевая машина. О том, какую функцию выполняют современные приборы, и о роли человека в пилотировании вертолета в интервью сайту телеканала «Звезда» рассказал советник первого заместителя концерна Владимир Михеев.

Внутри стоит мощнейшая цифровая вычислительная машина, на которую приходит информация от пяти тысяч датчиков о состоянии каждого узла и агрегата летательного аппарата. Сюда приходит информация даже о состоянии винта, потому что сегодня винт – это не просто кусок железа, а сложное композитное устройство, начиненное массой датчиков, которые оценивают напряженность винта, его ресурс, склонность к растрескиванию, пробоины, если это боевой летательный аппарат. Эта бортовая система разработана для вертолета Ми-28, и она же идет на перспективный скоростной вертолет.

Система контроля и диагностики также позволяет снизить человеческий фактор и является совсем новой. Если на борту возникает какая-то неисправность, то пилот часто обнаруживает ее последним, когда она уже начинает проявляться и влияет на полет. Когда возникает минимальное подозрение о возникновении нестандартной работы блока или узла, применяется библиотека устранения этих неполадок.

Система тут же начинает производить замену одного оборудования другим и переводит работу двигателя и лопастей в соответствующий режим, чтобы они как можно дольше работали без разрушения. Она проводит и антиаварийные мероприятия, извещает пилота, передает сигнал бедствия и так далее. Это идет в параллельном режиме.

– Что внутри этих блоков? Из чего они состоят?

Все блоки очень похожи. С виду это обычные металлические ящики, но внутри них стоят мощные вычислительные машины, которые в различной отечественной программной среде обрабатывают информацию и о полете, и о применении оружия, и о пилотировании, и о защите летательного аппарата, и о любых других параметрах. Поэтому при выходе из строя отдельных узлов есть возможность переброски по команде системы контроля функции, например головного компьютера, на какой-то один из периферийных, и он вместо решения вопросов, например, навигации будет заниматься пилотированием.

То же самое мы говорим и о датчиках. Современный вертолет или самолет – это тысячи различных датчиков давления, вибрации, температуры, воздушных потоков, ускорений. Они стоят на каждом



участке летательного аппарата. Мы понимаем, что надо делать эти датчики более универсальными и компоновать так, чтобы их было не тысячи, а хотя бы сотни. Поэтому современный датчик начинает обрабатывать массу информации.

И так как от каждого датчика нужно вести проводки, то летательный аппарат состоит из тысяч метров проводов. Чтобы этого не было, мы пытаемся поставить в блок, кроме датчика, и обрабатывающий чип – мини-компьютер. Он будет обрабатывать эту информацию на месте и передавать отсюда не по 124 проводам, а по одному волоконно-оптическому проводочку к центральному компьютеру. Уже оттуда считывается готовая информация, вследствие чего резко возрастают возможности по ее обработке.

Если раньше от сотен датчиков приходила информация, обрабатывалась, и только через одну-две секунды суперкомпьютер реагировал на нее, то здесь через две микросекунды уже приходит информация, и ее можно использовать. Сразу улучшаются все характеристики, включая пилотажные, летательный аппарат реагирует мгновенно. Если раньше ты тронул ручку, а он подумал, посчитал и потом поехал, то теперь ты ручку еще не тронул, а он уже полетел.

– Какая система навигации стоит сегодня на современном вертолете?

– Современный летательный аппарат требует современной прецизионной навигации, поэтому на все летательные аппараты мы начинаем ставить бесплатформенную инерциальную навигационную систему (БИНС).

– Это та, которая не зависит от спутников?

– Она ни от чего не зависит. Там стоит огромное количество датчиков линейных скоростей и угловых ускорений. Аппарат качнулся в сторону, они это посчитали и сказали, что аппарат сдвинулся в это время на три сантиметра влево. Там стоят несколько лазерных гироскопов. Там же есть и каналы связи со спутниками для коррекции, а также каналы с наземными навигационными системами. Если все пропало, то он автономный, если нет, то он все равно корректирует свои характеристики. Он всегда определяет свое положение в пространстве.

Это нужно и для пилотирования, и для применения оружия. Потому что отсюда сигналы записываются в голову ракеты, где стоит такой же свой навигационный блок меньшего размера, который показывает местоположение самой ракеты. Сейчас очень важны информация и скорость ее передачи от объекта к объекту, поэтому все унифицируется.

Сегодня кто быстрее считает, тот лучше летает. Уже неважно, как у тебя стоят крылья и все остальное. Уже важно, успеваешь ли ты делать расчеты. А все они делаются в цифровой форме, и для преобразования сигналов из одной формы в другую стоят специальные блоки.

Кроме того, много информации нужно записать на аварийные самописцы. Они используются не только как аварийные, но и для обработки послеполетной информации. Они записывают десятки гигабайт технической информации и определенным образом защищены от всего – падения,



радиации. Там нет движущихся частей. Это, грубо говоря, кристалл, на котором записывается информация. Защищенный специальным образом, он может часами гореть в мартеновской печи, после чего информацию с него можно считать.

– А как защищен современный вертолет?

– На нем стоит лазерная станция защиты – часть блока от системы «Президент-С». Кроме этого, здесь стоят расходимые средства радиоэлектронной борьбы. Бывают разные случаи в жизни: даже если ракета прорвалась через электронную защиту, и в нее не попал лазерный луч подавления оптико-электронной системы, и она достаточно близко подлетела, система «Президент-С» принимает решение применить последнее средство ближней руки.

Интеллектуальное устройство выброса распознает и выстреливает специальными патронами: тепловыми ловушками, радиолокационными ловушками, ложными целями с аэродинамическими качествами, отдельными передатчиками помех. Все это в нужный момент в нужном направлении отстреливается. Таким образом, ракета получает 20–30, а иногда и несколько сотен ложных целей, и ей нужно при своих угловых скоростях выбрать из них основную.

Даже если у нее 20 целей, то по простому расчету из 20 она будет стрелять по ближайшей. Поэтому они выстреливаются в направлении этой ракеты. Они повышают живучесть летательного аппарата многократно. Такие системы востребованы не только на военной, но и на гражданской технике.

ИКАО приняла решение о том, что если гражданский борт летит в опасный район, он должен быть застрахованным по специальной программе. А чтобы оформить страховку, на борту он должен иметь бортовой комплекс обороны и средства защиты. Сейчас многие авиакомпании это понимают.

– Какие еще системы вы демонстрируете на выставке?

Системы управления общевертолетным оборудованием, систему управления оружием. Эти компьютеры могут быть универсальными, и их возможности могут использоваться для решения других задач. Не только на военные, но уже и на гражданские летательные аппараты ставится система технического зрения. Когда летчик на вертолете Ми-28 на скорости 340 километров в час, он видит вперед пять-шесть градусов на дальность 500–600 метров.

Больше он физически не успевает, все остальное у него сливается при такой скорости и на высоте боевого применения (15 метров). Система технического зрения, которая состоит из тепловизора, многоспектральной камеры, лазерной системы, включающей дальномер, системы подсветки опасных предметов и целей, позволяет пилоту выводить на экран информацию.

Один из множества экранов в кабине пилотов может быть использован для вывода информации технического зрения. Особенно это актуально в условиях плохой видимости: облачности, тумана, задымления. Тогда пилот летит по приборам. Среди них локатор, тепловизор и камеры, которые видят в восемь раз шире, чем глаз человека (инфракрасный, ультрафиолетовый диапазоны).



Все это обрабатывается, и выдается изображение в виде цифровой карты местности, и пилот в этом случае видит на 20–30 километров. Причем опасные предметы сближения, метеобразованья, техника врага отдельно отмечаются и подписываются на экране. Для боевой техники уже назначается соответствующее оружие, и пилот только принимает решение утвердить или заменить боеприпас.

– Какова же роль пилота в современном боевом вертолете, который все больше становится компьютеризированным?

– Роль пилота сложная и противоречивая, потому что мы стоим на пороге беспилотной авиации. Пилот со своими характеристиками значительно ограничивает возможности современного летательного аппарата, а перспективного тем более. Мы выдерживаем перегрузки в 7-8G, а сегодня летательный аппарат 26 делает легко.

Мы не выдерживаем серьезной радиационной перегрузки, если вышли 10–12 километров. У нас все время проблемы с воздухом. Во время большой перегрузки нужно заменять кислород азотом, потому что кровь начинает закипать. Человек может потерять сознание. У человека есть своя реакция, и он иногда вмешивается в автоматическое управление. Таких моментов возникает десятки, поэтому человек очень ограничивает возможности авиации.

Благодаря техническому зрению, локации и навигации боевые машины могут гораздо эффективнее выполнять задачи. Однако мы считаем, что количество беспилотной авиации будет расти и через четыре-пять лет начнется ее скачок.

[\(ТВ «Звезда»\)](#)

Россия готовит вертолетный рывок

В выходные в московском "Крокус-Экспо" завершила работу 9-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia-2016. Это один из крупнейших вертолетных форумов в Европе, на котором представлены основные тенденции индустрии.

Ухудшение отношений с Западом и экономические санкции отразились на составе участников HeliRussia; тем не менее, иностранная речь звучала в залах выставки едва ли не чаще, чем русский язык. Из чего можно сделать вывод, что российская вертолетная индустрия продолжает вызывать интерес в мире как у потенциальных заказчиков винтокрылой техники, так и у ее поставщиков.

В России, хотя и с некоторым замедлением, продолжается расширение вертолетного парка. Основной прирост осуществляется за счет вертолетов зарубежного производства; поставки отечественных машин (не считая квазироссийских AW139, произведенных на заводе HeliVert в Подмоскowie) сведены к минимуму. Однако, судя по заявлениям, сделанным на выставке руководителями российской вертолетной индустрии, такое положение дел не означает упадка в отрасли.

С одной стороны, сокращение поставок отечественных вертолетов означает, что российский рынок постепенно отходит от потребления машин, разработанных еще в 60-е годы прошлого века и составляющих основу существующего парка. Притом что в большинстве своем это вариации самой



надежной техники ведущих вертолетных КБ Миля и Камова, пределы возможностей ее модернизации уже достигнуты.

С другой стороны, на HeliRussia были продемонстрированы готовые летающие и сертифицированные образцы вертолетов нового поколения, готовых к серийному производству. То есть, смена поколений основных российских вертолетов происходит именно сейчас.

В первую очередь, это перспективный многоцелевой вертолет Ми-38 и легкий вертолет "Ансат", представленный сразу в двух исполнениях: медицинском и VIP. Также на выставке была представлена другая перспективная российская машина - Ми-171А2, предназначенная преимущественно на экспорт в другие страны.

Ми-38 можно считать главным героем HeliRussia-2016. В отличие от большинства отечественных вертолетов, он сконструирован на новой платформе, разработанной еще во времена позднего времени СССР, но так и не доведенной до серийного производства по вполне понятным причинам. Ми-38 может применяться для перевозки грузов и пассажиров, использоваться в качестве медицинской и поисково-спасательной машины. По словам Генерального директора холдинга "Вертолеты России" Александра Михеева, Ми-38 представляет интерес и для Минобороны. "Есть программа в рамках требований МО к облику вертолета Ми-38, и уже сейчас мы приступили к выполнению того технического задания, которое было поставлено перед нами заказчиком, то есть военным ведомством", - пояснил Михеев.

Представленный на выставке образец оборудован двигателями иностранного производства, но двигательная установка серийного вертолета будет состоять из двух турбовальных двигателей отечественных моторов ТВ7-117 В. Ранее предполагалось комплектовать Ми-38 иностранными двигателями PW127TS, однако сегодня очевидно, что в широкую серию такие машины по вполне понятным причинам не поступят.

Другой главный экспонат выставки - Ми-171А2 - российский гражданский транспортный вертолет, разработанный ОКБ М.Л. Миля. В отличие от Ми-38, является модификацией вертолета Ми-8 (Ми-17), поэтому основным его назначением будет экспорт за рубеж.

Крайне интересной является отечественная разработка "Ансат". Небольшие габариты и отменная маневренность позволяют этому вертолету выполнять работу по эвакуации больных и пострадавших в катастрофах людей в сложных условиях, в том числе и в условиях мегаполиса. Машины полностью сертифицированы и готовы к производству.

В полном соответствии с глобальными тенденциями, огромная доля представленной на HeliRussia-2016 техники пришлась на беспилотные летательные аппараты (БЛА). Сегодня уже никто не сомневается, что в скором времени именно БЛА будут составлять едва ли не большую часть рынка. В целом ряде случаев их использование экономически более выгодно по сравнению с использованием обычных пилотируемых вертолетов.

Российские компании активно отвоевывают себе место на рынке БЛА. Одним из наиболее интересных экспонатов выставки стал беспилотник, созданный студентами МАИ по классической вертолетной



схеме. Машина оборудована двигателем от детского гоночного карта, что не мешает ей подниматься на высоту более 3000 метров и нести груз до 15 кг.

Из иностранной техники довольно интересным образцом можно назвать Airbus Helicopters H135 в медико-эвакуационной версии. Компактная и простая в эксплуатации машина хорошо зарекомендовала себя в городских условиях благодаря высокой маневренности и низкому шуму.

Утро.ru

«Аллигаторы» и «Ночные охотники» российской сборки взорвут рынок

Камовские и казанские многоцелевые винтокрылые машины Ка-226 и «Ансат» со всей уверенностью можно назвать будущим лёгкого транспортного вертолётостроения России. Тяговитые, манёвренные, надёжные, а, главное, дешёвые в производстве оба вертолёт в разнообразных модификациях уже начинают активно использоваться и в гражданской, и военной авиации страны. А на поставки Ка-226 под литерой Т в 2015 году уже заключён огромный контракт с Индией суммарной стоимостью в 467 миллионов долларов. Вот только в производстве вертолёт, способных завоевать славу «Аллигатора» и «Ночного охотника», с самого начала их разработки была одна небольшая загвоздочка...

Дело в том, что и Ка-226Т, и «Ансат» оснащаются турбовальными силовыми установками западного производства (французской Turbomeca Arrius 2G1 и американской Pratt & Whitney PW-207K соответственно) из-за банального отсутствия подходящего двигателя отечественной разработки. Само собой, до 2014 года особых проблем с поставкой западных комплектующих ни камовцы, ни их казанские коллеги не испытывали: «утром деньги — вечером стулья». Но, после введения Западом санкционного списка российских оборонных компаний, ситуация кардинально изменилась и производство вертолёт вместе с индийским контрактом встали под очень большой вопрос. Ситуацию срочно нужно было как-то решать.

Первыми за дело взялись специалисты из АО «Объединённая двигателестроительная корпорация», уже к 2015 году предложив казанцам собственную разработку, проект российского аналога PW-207K — двигатель ВК-800В. А следом за ними в игру вошёл московский холдинг «Технодинамика», представители которого буквально вчера, на международной выставке Helirussia-2016 объявили о том, что в корпорации началась разработка нового семейства маршевых двигателей ТД-700 для легких вертолетов. А, так как цифра 700 в их названии, скорее всего, означает класс взлётной мощности, то новейшие силовые установки как раз пойдут на Ка-226Т и «Ансат» взамен западных комплектующих. Техническое задание на опытно-конструкторские работы по новым двигателям уже согласовано, в настоящее время начинается этап эскизного проектирования и уже через 4 года ТД-700 будет сертифицирован, воплощен в металле и пойдёт в мелкосерийное производство.

По информации самого холдинга силовые установки, в отличие от западных аналогов будут рассчитаны на более широкий диапазон эксплуатационных температур, будут иметь более широкие возможности для форсирования мощности и будут на 15 % дешевле, благодаря использованию во всей линейке двигателей унифицированного газогенератора. Кроме этого, «Технодинамика» обещает ещё и более низкую стоимость эксплуатационного обслуживания ТД-700.



От подобных заявлений, естественно, веет только оптимизмом, браться за собственную разработку турбовальных двигателей в данном сегменте стоило ещё очень и очень давно: тогда и проблема с вертолётами не стояла бы так явно. Вот только 4 года — уж слишком сжатые сроки для конструирования подобного двигателя с нуля и уложиться в них будет крайне сложно.

Поэтому, нам остаётся надеяться лишь на одно: «Технодинамика» перед столь громким заявлением успела подготовить весьма серьёзный задел, которого хватит, чтобы взять поставленную планку. Ведь, если всё будет реализовано в металле, согласно обещаниям, ТД-700 вместе с Ка-226Т и «Ансат» имеют все шансы завоевать и зарубежные рынки. Как говорится: через тернии к звёздам.

[\(iReactor\)](#)

Новости вертолетных программ

Полицейский вертолет «Ансат» представят на международном салоне в Москве

Полицейский вертолет "Ансат" впервые представят на международном салоне "Комплексная безопасность-2016", который пройдет 17-20 мая в Москве, сообщила корреспондент ТАСС пресс-секретарь Казанского вертолетного завода Галина Кривцова.

"Полицейский "Ансат" будет представлен в рамках единой экспозиции госкорпорации "Ростех", ранее модель не выставлялась на салонах", - сказала Кривцова. "Машина может использоваться для решения широкого спектра задач, которые стоят перед российскими силовыми ведомствами и спецслужбами", - добавила она.

[\(ТАСС\)](#)

ОМО им. Баранова в Омске выпустит двигатель к вертолету Ми-38 взамен украинского к 2019 г.

Омское моторостроительное объединение им. П. И. Баранова (ОМО, филиал АО "НПЦ газотурбостроения "Салют") начнет выпускать турбовинтовые двигатели ТВ7-117 для новых вертолетов Ми-38 в рамках программы импортозамещения к 2019 году, сообщил ТАСС министр промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области Виктор Белов.

"Завершена подготовка производства, первые двигатели для Ми-38 будут выпущены к 2019 году. Они придут на смену украинским аналогам ТВ3-117 производства Запорожского машиностроительного КБ "Ивченко-Прогресс", - сказал Белов. - Параллельно ОМО им. Баранова завершило подготовку серийного выпуска двигателей АИ-222 для самолетов Як-130, а также узлов и агрегатов двигателя НК-32 для самолета Ту-160".

По словам собеседника агентства, выпуск новых авиационных двигателей на ОМО им. П. И. Баранова и размещение на Омском ПО "Полет" (филиал ГКНПЦ им. М. В. Хруничева) серийного производства универсальных модулей ракет-носителей "Ангара" - крупнейшие проекты омского подкластера ракетно- и авиадвигателестроения. Параллельно с омским заводом выпуск новых вертолетных двигателей налаживает петербургская компания "Климов", которая входит в Объединенную



двигателестроительную корпорацию (ОДК). Главным потребителем ТВ7-117 станет компания "Вертолеты России" - производитель Ми-38.

Новый среднетяжелый вертолет Ми-38 призван заполнить нишу между средними вертолетами семейства Ми-8/17/171 и тяжелыми Ми-26. При перевозке груза в кабине его грузоподъемность составляет 6 тонн, а на внешней подвеске - 7 тонн. Вместимость пассажиров - 30 человек. Вертолет приводится в движение двумя двигателями ТВ7-117В мощностью на взлетном режиме 2500 лошадиных сил каждый.

Ми-38 призван работать в разных климатических условиях, больше всего может быть востребован у компаний, добывающих нефть и газ, предприятий, работающих в Арктике, в том числе при создании инфраструктуры. По данным холдинга "Вертолеты России", уже получены первые заказы на данную машину от представителей нефтегазовой отрасли, в ближайшее время можно рассчитывать на получение заказов на 10-15 машин.

[\(ТАСС\)](#)

Комментарий АВИ: двигатель «Климов» ТВ7-117В – исключительно российская разработка без участия «Мотор Сича».

Первый вертолёт Ми-171А2 может быть поставлен инозаказчику

Первый вертолёт Ми-171А2 в окраске потенциального иностранного заказчика будет представлен на выставке HeliRussia 2016, сообщил журналистам на пресс-конференции, посвящённой выставке HeliRussia, заместитель генерального директора холдинга "Вертолёты России" по производству и инновациям Андрей Шибитов.

Он отметил, что Ми-171А2 в офшорном варианте вызывает интерес компаний, работающих в системе топливно-энергетического комплекса (ТЭК), в интересах применения на шельфовых месторождениях. С компаниями ТЭК "Вертолётными России" также обсуждаются проекты "мягких" соглашений, в рамках которых "Вертолётными России" должны определить объёмы и сроки поставок машин. Сам "облик" вертолётов под требования эксплуатации в системе ТЭК практически уже согласован, сейчас ведётся работа по согласованию финансовых параметров сделок, объёмов и сроков поставок, сказал замгендиректора холдинга.

По его данным, сертификация Ми-171А2 в базовом варианте состоится в 2017 году, а в 2018 году холдинг планирует завершить и сертификации вертолёта в офшорном варианте. К этому моменту "Вертолётными России" будут иметь не только "мягкие", но и твёрдые контракты, уверен руководитель.

[\(АвиаПорт.Ru\)](#)

Сервисный центр холдинга «Вертолеты России» готов проводить техническое обслуживание AW 189

Сервисный центр ЗАО «ХелиВерт», являющийся совместным предприятием холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) и итальянской компании AgustaWestland, (входит в корпорацию

«Finmeccanica») получил право осуществлять техническое обслуживание и ремонт средних вертолетов AW 189.



В соответствии с Сертификатом, выданному ЗАО «ХелиВерт» Федеральным агентством воздушного транспорта («Росавиация»), сервисный центр может осуществлять техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) вертолетов AW 189 по программе эксплуатанта воздушного судна. Работы включают оперативное техническое обслуживание вертолетов: текущий ремонт, устранение мелких неисправностей, замену агрегатов и комплектующих изделий. ЗАО «ХелиВерт» имеет право также производить периодическое техобслуживание вертолетов AW 189, имеющих до 800 часов налета. В перечень работ по периодическому ТОиР входят замена авиадвигателей, проведение лабораторных проверок и восстановление исправности агрегатов и комплектующих изделий.

«Мы готовы оказывать услуги по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов AW 189, - сообщил генеральный директор ЗАО «ХелиВерт» Александр Кузнецов. - Получение сертификата, дает право на проведение вышеуказанных работ Сервисному центру созданному на базе российско-итальянского совместного предприятия «ХелиВерт» и позволит предложить эксплуатантам AW 189 качественное послепродажное обслуживание техническую поддержку в России, в пос.Томилино Московской области. Техническое обслуживание вертолетов AW189 в России, повысит экономическую эффективность использования вертолетов AW189. В настоящее время ЗАО «ХелиВерт» уже осуществляет многофункциональную сервисную поддержку различных модификаций вертолетов AW139, как российского, так и итальянского производства».

Средний многоцелевой вертолет AW189 производства итальянской компании AgustaWestland применяется для офшорных полетов и поисково-спасательных операций, а также выполняет транспортные, пассажирские и другие перевозки. Максимальная взлетная масса - 8,3 тонны. Крейсерская скорость - 287 километров в час, предельная дальность полета (с дополнительными баками) - 600 морских миль.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России



Казанский вертолетный завод сократил прибыль в 4 раза

Чистая прибыль ПАО "Казанский вертолетный завод" за первые три месяца 2016 года составила 1,03 млрд. рублей, сократив доходы, по сравнению с прошлым годом в 4,3 раза.

В итоге выручка предприятия сократилась на 29%, до 8,789 млрд рублей.

Дебиторская задолженность снизилась на 15,6% - до 30,63 млрд. рублей, кредиторская выросла на 12,7% - до 14,37 млрд. рублей. Сумма долгосрочных займов сократилась на 12,1% - до 10,57 млрд. рублей, краткосрочных - на 40,8%, почти до 10 млрд. рублей.

Прочие доходы сократилась с 5,28 млрд. рублей до 1,79 млрд. рублей, а себестоимость продаж сократилась на 1 млрд. рублей.

Причины уменьшения доходов завод не указывает.

[\(РБК Татарстан\)](#)

Вертолеты России» представят свои разработки на выставке Asia Pacific China Police-2016

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в 8-й выставке полицейского оборудования и снаряжения Китая и стран АТР Asia Pacific China Police-2016 (CIEPE), которая пройдет с 17 по 20 мая в Китайском Национальном конференц-центре (Пекин, Китай). На выставке холдинг продемонстрирует актуальные и новые модели вертолетов.

«В эпоху глобализации стирание границ между странами порождает новые вызовы для поддержания внутренней безопасности государств. С усилением террористических угроз вопросы обеспечения безопасности и правопорядка выходят на первый план. В связи с этим повышается спрос на вертолеты, которые способны эффективно решать задачи полицейских подразделений, - сказал заместитель генерального директора по маркетингу и развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» Александр Щербинин. - Азиатско-Тихоокеанский регион объединяет наиболее динамично развивающиеся страны мира, являющиеся крупными импортерами вертолетной техники».

Продуктовая линейка вертолетов холдинга представлена многоцелевым вертолетом Ка-32А11ВС. Эта машина уже сертифицирована в Китае и обладает большим потенциалом применения на рынках стран АТР, которые нуждаются в качественной универсальной вертолетной технике. Ка-32А11ВС предназначен для выполнения специальных поисково-спасательных работ, эвакуации больных и пострадавших. Вертолеты этого типа также широко применяются для высотно-монтажных работ, транспортировки груза на внешней подвеске и трелевки леса. Кроме того, Ка-32А11ВС выполняют задачи по борьбе с огнем в высотных зданиях, куда не достают лестницы пожарных бригад с земли. Вертолет также может использоваться при эвакуации людей с крыш небоскребов в случае возникновения пожара. В комплект противопожарного оснащения Ка-32А11ВС входит большой перечень дополнительного специализированного оборудования, включая водяную пушку для горизонтального пожаротушения, подвесные баки для воды и водосливные системы. Вертолет



способен действовать в условиях сильной задымленности и запыленности. Для мегаполисов, имеющих большое число небоскребов, приобретение Ка-32А11ВС особенно актуально.

На выставке СІЕРЕ холдинг «Вертолеты России» представит также легкий многоцелевой вертолет «Ансат» в медицинском исполнении. Медицинский модуль вертолета «Ансат» применяется в качестве средства обеспечения медицинской эвакуации одного носилочного пострадавшего «крайне тяжелой» и «тяжелой» степени тяжести, непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма и проведения медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии.

В рамках деловой программы выставки холдинг «Вертолеты России» организует конференцию «Использование российских вертолетов для выполнения задач полиции Китая». Специалисты холдинга расскажут потенциальным клиентам о возможностях применения российских вертолетов при проведении мероприятий по борьбе с преступностью, экстремизмом и терроризмом, охране общественного порядка, организации дорожного движения и осуществления воздушных перевозок личного состава полиции Китая.

Выставка СІЕРЕ организована под эгидой министерства общественной безопасности КНР в качестве форума по обмену опытом и налаживанию делового сотрудничества с ведущими мировыми производителями оборудования и снаряжения для полиции и сил общественной безопасности.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» покажут свою продукцию на международном салоне «Комплексная безопасность»

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в Международном салоне «Комплексная безопасность-2016», который пройдет в Москве с 17 по 20 мая на территории Всероссийского выставочного центра.

Стенд «Вертолетов России» будет расположен в рамках единой экспозиции Госкорпорации Ростех. Вниманию посетителей будут представлены новейший вертолет Ми-171А2 в поисково-спасательной версии, а также полицейский Ансат. Эти перспективные машины могут использоваться для решения широкого спектра задач, которые стоят перед российскими силовыми ведомствами и спецслужбами. Экспозиция также будет оборудована видеостеной, на которой будет демонстрироваться мультимедийная презентация продуктовой линейки вертолетов, выпускаемых холдингом.

В рамках деловой программы выставки запланирована встреча представителей холдинга «Вертолеты России» и руководства МЧС РФ. В ходе переговоров будет обсуждаться разработка Стратегии развития авиационно-спасательных технологий МЧС, а также предложения по использованию вертолетной техники при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Международный салон «Комплексная безопасность» ежегодно проводится как масштабное мероприятие при участии силовых министерств и служб России. Его организаторами выступают МЧС,



МВД, а также Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству. Холдинг «Вертолеты России» второй год подряд выступает генеральным спонсором выставки.

Участников салона ожидает обширная деловая программа, в рамках которой пройдут коллегии, совещания и конференции с участием руководителей профильных министерств, ведомств, а также представителей иностранных делегаций.

[\(Вертолеты России\)](#)

Круглый стол «Контрафакт в поставках»

19 мая 2016 года, в рамках деловой программы HeliRussia, Рабочая Группа "ПОСТАВКИ АТИ" Технического Комитета Ассоциации Вертолетной Индустрии и "РУССКИЙ ДОМ АВИАЦИИ" организуют мероприятие, посвященное борьбе с "неаутентичной" или "контрафактной" продукцией в вертолетной отрасли РФ.

Цель мероприятия – провести обзор текущей и предполагаемой деятельности различных институтов государственной власти и участников рынка по борьбе с контрафактом, определить возможности консолидации усилий и прикладные механизмы их реализации, подготовить список конкретных предложений для законодательных органов и непосредственно участников рынка.

Для этого ставятся следующие задачи:

Провести обзор ситуации на рынке АТИ в части контрафакта;

Провести обзор существующих методов и возможностей борьбы с контрафактом применяемых участниками рынка - производителями, эксплуатантами, АРЗ, организациями-поставщиками;

Провести обзор законопроекта о внесении изменений в воздушный кодекс, направленных на борьбу с контрафактом;

Обозначить инструменты взаимодействия участников рынка с надзорными и законодательными органами;

Подготовить резолюцию для последующего предоставления и продвижения ее в органах государственной власти и в вертолетном сообществе.

В докладах и сообщениях круглого стола представители самых различных секторов вертолетной индустрии обозначат возникающие по причине контрафакта "болевые" точки и предложат вертолетному сообществу подходы и инструменты, способные оздоровить бизнес-климат отрасли.

Мероприятие проводится на бесплатной основе для всех участников с обязательной регистрацией на сайте.

[\(HeliRussia 2016\)](#)

МАК сформировал комиссию для расследования крушения вертолета в Ленобласти

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) сформировал комиссию для расследования крушения вертолета Eurocopter в Приозерском районе Ленинградской области, сообщается на сайте МАК.

Частный вертолет Eurocopter AF-350 около 09.00 мск в субботу упал в озеро Суходольское в Приозерском районе Ленобласти в 20 метрах от берега. Ранее представитель областного управления МЧС сообщил РИА Новости об обнаружении водолазами на дне озера тела пилота и пассажира, погибших при крушении. Следователи возбудили уголовное дело по факту гибели двух человек при падении вертолета Eurocopter по статье "нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта повлекшее смерть двух лиц".

"В соответствии с российским воздушным законодательством Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию по расследованию данного авиационного происшествия. Комиссия приступила к работе", — говорится в сообщении.

[\(РИА Новости\)](#)

HeliVert допущен к техобслуживанию вертолетов AW189

Предприятие HeliVert — совместный проект "Вертолетов России" и компании Leonardo Helicopters (ранее — AgustaWestland) — получило допуск к техобслуживанию и ремонту средних двухдвигательных вертолетов AW189. Об этом АТО.ru сообщили в компании Exclases Holdings, которая является эксклюзивным дистрибутором производителя в России и странах СНГ.



HeliVert сертифицирован российскими авиавластями на техобслуживание машин AW189 как российского, так и итальянского производства до форм периодического ТО 800 летных часов или два года (в зависимости от того, что наступит быстрее). Предприятие может осуществлять текущий ремонт, устранение несложных неисправностей, замену двигателей, агрегатов и комплектующих изделий. Помимо этого, специалисты компании имеют допуск на лабораторные проверки и восстановление исправности агрегатов и комплектующих, сообщается в HeliVert. Техобслуживание AW189 на подмосковном предприятии начнется после того, как в РФ поставят первые машины этого типа.



Вертолет AW189 получил российский сертификат в августе 2015 г. До 2025 г. закупить 160 вертолетов этого типа планирует "Роснефть". Предполагается, что первые 10 машин, заказанные нефтекомпанией, будут получены из Италии; остальные ВС соберут на HeliVert. Как ранее АТО.ru сообщили на совместном предприятии, сборку AW189 в Подмоскowie планировалось начать в конце текущего года. Выпуск машин в РФ предусмотрен соглашением о стратегическом партнерстве между госкорпорацией "Ростех" (материнская структура "Вертолетов России"), производителем вертолетов и "Роснефтью".

Восьмитонный AW189 — старший представитель нового семейства двухдвигательных вертолетов, которое также включает модели AW169 и AW139. Сборка последней уже организована на заводе HeliVert (расположен в подмосковном Томилино). Помимо производства предприятие также осуществляет ТОиР вертолетов этого типа.

ATO.ru

«Вертолеты России» отмечают риск недопоставок иностранных комплектующих

"Вертолеты России", входящие в ГК "Ростех", констатируют усиление риска недопоставки иностранных комплектующих для своей продукции, говорится в отчете компании по итогам работы в первом квартале 2016 года по РСБУ.

В конце 2015 года ряд российских оборонных компаний, в том числе холдинг "Вертолеты России", попал под санкции американского министерства финансов.

"Вместе с тем усиливается значение риска недопоставки товаров иностранными поставщиками в силу принятия соответствующих политических решений. Данный риск принимается холдингом, поскольку холдинг не может воздействовать на политические решения", - говорится в отчете.

В то же время, в нем отмечается, что для минимизации данного риска компания заключает долгосрочные договора с поставщиками, постоянно мониторит рынок в поисках альтернативных поставщиков, организывает производство импортозамещающей продукции.

[РИА Новости](http://RIA.ru)

Посадка на авторотации: «винты» КВЗ стремительно теряют обороты

Казанский вертолетный завод продолжает полет в условиях турбулентности: его чистая прибыль в январе-марте упала до 4-летнего минимума, а выручка сократилась почти на треть до 8,8 млрд. рублей. Впрочем, это не помешало руководству увеличить управленческие расходы на полмиллиарда рублей. Проблеском надежды стал рост полученных авансов, но эксперты советуют КВЗ обратить внимание на новые рынки - Сирию, Вьетнам, Иран - и активнее продвигать свежие разработки.

Выручка вернулась в первый квартал 2013 года

После стремительного взлета в предыдущие годы дела ПАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) продолжают идти на спад. Об этом свидетельствует опубликованный накануне ежеквартальный отчет



предприятия. Чистая прибыль КВЗ упала в 4,4 раза: с 4,42 млрд. рублей в январе-марте 2015 года до 1,03 млрд. рублей за первые три месяца текущего - худший результат за последние 4 года. При этом выручка предприятия снизилась на 29%: с 12,4 млрд. рублей до 8,8 млрд. рублей - по этому показателю завод вернулся в первый квартал 2013 года.

Напомним, что первое за 9 лет снижение выручки случилось в прошлом году. Тогда завод пристроил в надежные руки лишь 77 вертолетов вместо 107 годом ранее. Заметим, что продажи тогда упали впервые за все время публикации отчетности КВЗ: в 2007 году было продано 35 машин, в 2008-м - 58, в 2009-м - 65, в 2010-м - 80, в 2011-м - 93, в 2012-м - 98, в 2013-м - 103. То есть в натуральных показателях по итогам прошлого года КВЗ завис где-то "между" 2009-м и 2010-м, однако в денежном выражении все выглядело не так уж страшно: годовая выручка упала на 8,7%, а прибыль - только на 2,8%. Как говорится, почувствуйте разницу.

"Сложившаяся ситуация обусловлена насыщением рынка по нашему основному продукту - вертолету Ми-8/17. Мы понимали, что это неизбежно, поэтому совместно с холдингом "Вертолеты России" активно работали над диверсификацией модельного ряда, а именно - над программами вертолетов "Ансат" и Ми-38. Сегодня мы готовы ответить на все основные запросы покупателей и предложить им транспортный, пассажирский, салонный и санитарный варианты вертолета "Ансат" - они все сертифицированы. Санкции, отражающиеся на взаимоотношениях с иностранными компаниями, и нестабильная обстановка в мире также накладывают свой отпечаток, однако предприятие ведет работу по программе импортозамещения, модернизируются российские агрегаты, идет поиск новых рынков сбыта", - говорит гендиректор КВЗ Вадим Лигай.

Неудивительно, что уже в начале мая руководство компании решило перевести производство на сокращенную рабочую неделю. Предполагается, что четырехдневка продлится три летних месяца и затронет 40% коллектива, который сейчас насчитывает 6,7 тыс. сотрудников, сообщил ранее наш источник. "Снижение выручки завода не критично - работа идет в плановом режиме. Однако для бесперебойного обеспечения исполнения государственного оборонного заказа, сохранения кадрового потенциала предприятия и численности работников руководством КВЗ и холдинга "Вертолеты России" рассматривается возможность введения режима неполного рабочего времени для некоторых цехов завода. Данная мера носит временный характер. Указанные мероприятия позволят оптимизировать затраты предприятия и выполнить все обязательства по контрактам, а также продолжить работы по научно-конструкторским разработкам и внедрению в серийное производство перспективных вертолетов "Ансат" и Ми-38 при сохранении работников", - уверяет Лигай.

Впрочем, в тяжелом положении оказались и другие предприятия отрасли. Скажем, не лучше дела у Улан-Удэнского авиационного завода (УУАЗ; выручка в 2015 году - 55 млрд. рублей): 13 апреля стало известно о том, что перевод некоторых цехов на четырехдневную рабочую неделю готовится и здесь. Более того, 14 апреля работники предприятия записали видеообращение к президенту РФ Владимиру Путину, в котором пожаловались, что работой обеспечены лишь два дня в неделю.

"Перечень причин обширен, - рассказывал "БИЗНЕС Online" главный редактор отраслевого агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев, - и каждая из них могла привести к ухудшению ситуации, а, сложившись вместе, они дали не блестящий, мягко говоря, результат".



Причина №1. Ориентация на определенных иностранных заказчиков, приобретавших военные и специальные вертолеты, - Индия, Китай, Афганистан, Египет, Азербайджан и т. д. Но теперь крупнейшие заказчики сформировали вертолетные парки для силовых структур, а значит, солидных контрактов с ними в обозримом будущем ждать уже не приходится. Да и валюты развивающихся стран, как и рубль, не устояли к доллару в период повышенной финансовой турбулентности, следовательно, платежеспособность главных покупателей снизилась.

Причина №2. Значительно выросла доля поставок по гособоронзаказу (ГОЗ), а рентабельность этих контрактов радикально ниже, чем у экспортных сделок, - государство устанавливает предельную рентабельность поставщиков.

Причина №3. Компании нефтегазового сектора и их "дочки", например "ЮТэйр" и "Газпромавиа", всегда были крупными заказчиками, а та же "Роснефть" стабильно покупала вертолеты, которые потом передавала эксплуатантам. Сейчас с учетом падения цен на нефть и объемов геологоразведки сократился и спрос на винтокрылую технику, причем не только в России, но и по всему миру.

Причина №4 едва ли не самая важная. Как говорит Пантелеев, у России сейчас своего рода перерыв. Если говорить о КВЗ, то Ми-17В5 все, кто хотел, купили, а Ми-38 еще не стал привлекательным продуктом, по нему нет сделок. То же относится к улан-удэнскому Ми-171А2, который еще не стал ходовым товаром, как его предшественники. К тому же у достаточно тяжелых вертолетов ограниченная сфера применения - либо госструктуры, либо крупные нефтегазовые компании.

Источник "БИЗНЕС Online" в отрасли еще более суров с приговором: "Посмотрите, никто из мировых вертолетостроителей не сидит на одном типе массовых вертолетов, как мы (имеется в виду семейство Ми-8/17 - прим. ред.). Где разработки коммерческих вертолетов? "Ансат"? Вы понимаете, что на первых порах его продвижение реально только при помощи государства - главным образом через госзакупки?"

Безусловно, все перечисленные факторы оказали влияние на снижение выручки предприятия, но и это не все, говорит эксперт-аналитик АО "Финам" Алексей Калачев. "На них наложился эффект стабилизации валютных рынков. Скажем, в 2014 - 2015 годы предприятие показывало вдвое более высокую прибыль, чем в предыдущие, что было обусловлено девальвацией национальной валюты. В результате снижения курса рубля себестоимость производства оказалась значительно ниже выручки, полученной по валютным экспортным контрактам, даже несмотря на снижение количества поставленной на экспорт техники. В 2016 году этот эффект больше не работает, курс рубля больше не падает, а медленно укрепляется, снижение продаж больше не компенсируется ростом курсовой разницы", - отмечает он.

Жадные посредники и дорогие управленцы

Однако, перечисляя внешние причины, не будем забывать и о внутренних. С одной стороны, себестоимость сократилась практически синхронно с выручкой: на 28% до 2,9 млрд. рублей. Тем не



менее из-за сокращения портфеля заказов валовая прибыль сократилась на 2,4 млрд. рублей до 5,9 млрд. рублей.

Однако этим негатив не ограничился: коммерческие (хранение, транспортировка, сбыт) расходы снизились всего на 3,7% до 1,615 млрд. рублей, при том что выручка, как мы помним, просела без малого на треть. Еще по итогам 2015 года мы отмечали, что, несмотря на падение оборотов, выросла комиссия комиссионера, за которым, как правило, скрывается Рособоронэкспорт. Иными словами, аппетиты посредника, реализующего продукцию КВЗ, растут, невзирая на "нелетную погоду".

Дальше - больше: управленческие расходы выросли на 11,7% до 517 млн. рублей. Традиционно около 50% в структуре этих статей занимает оплата труда управленцев. Неужели КВЗ решил дополнительно потратиться на менеджмент в то время, когда дела с загрузкой мощностей пошли на спад? В таком случае за белых воротничков можно порадоваться - их доходы выросли заметно быстрее инфляции, которая, как подсчитал Росстат, по итогам марта составила 7,3% в годовом выражении.

Несколько месяцев Казань будоражили слухи о грядущих на КВЗ сокращениях. Говорилось о том, что могут быть уволены от 500 до 2 тыс. человек, хотя в итоге руководство компании вроде бы ограничилось введением четырехдневки. Тем не менее по сравнению с первым кварталом 2015 года среднесписочная численность персонала снизилась на 172 человека до 6 592 человек, а фонд начисленной заработной платы "похудел" на 56,5 млн. рублей до 661,5 млн. рублей. Таким образом, средняя зарплата на заводе в январе-марте уменьшилась на 1,9 тыс. рублей до 33,5 тыс. рублей.

Теперь о других "заслугах" менеджмента. Явно недостаточным оказался контроль прочих расходов и процентных платежей - так, последние выросли на 238 млн. рублей до 625 млн. рублей. А ведь ставки на рынке капитала в первом квартале прошлого года были заметно выше, чем сегодня. Тогда после резкого повышения ключевой ставки ЦБ РФ в декабре 2014 года сразу на 6,5 п. п. до 17% соразмерно увеличилась стоимость ресурсов для заемщиков, да и пассивы в виде депозитов стали обходиться банкам также значительно дороже. Но затем ставка неоднократно снижалась вплоть до 11%, аналогично падала и доходность депозитов, что даже при запущенном эффекте маховика привело к сравнительному удешевлению кредитов. Да и в целом финансовое положение КВЗ делает его завидным заемщиком для многих кредитных организаций, и навязать ему "любые" проценты отнюдь не просто.

Справедливости ради добавим, что потяжелел и сам кредитный портфель КВЗ: в сумме кратко- и долгосрочные займы в среднем за первый квартал 2016 года оказались больше на 3,8 млрд. рублей, или 18%, в сравнении со средним значением за первый квартал 2015 года.

Отнюдь не порадовал и баланс прочих статей. Отрицательное сальдо прочих расходов и доходов выросло на 1,525 млрд. рублей до 1,76 млрд. рублей - вновь худший результат за всю историю завода. Хотя в квартальном отчете состав прочих статей не детализирован. Как правило, половину - как прочих расходов, так и доходов - занимают курсовые разницы, также приличные суммы приходятся на резервы под обесценение активов.

Неужели свежие заказы?



Неоднозначный сигнал посылает такая деталь, как рост кредиторской (перед контрагентами) задолженности на 4,6 млрд. рублей до 14,4 млрд. рублей по итогам января-марта текущего года. При этом "кредиторка" в сравнении с 31 декабря 2015 года выросла на 1,6 млрд. рублей. Как правило, в кредиторскую задолженность включаются авансы, полученные от заказчиков, и задолженность перед подрядчиками. К сожалению, структуры "кредиторки" составители отчета не уточняют, но если речь идет именно о росте авансов, значит, завод нашел новые заказы и в течение года картина с выручкой у КВЗ может улучшиться?

Пока же из-за падения объемов производства и слабого контроля накладных расходов приходится констатировать падение чистой прибыли КВЗ в 4,4 раза. Правда, результат разочаровывает только на фоне рекордных достижений первых кварталов 2014 и 2015 годов. В целом же в 2010, 2011 и 2013 годах завод фиксировал за январь-март сумму прибыли как раз в диапазоне 1 - 1,2 млрд. рублей. Другими словами, пока речь не идет об убытках и катастрофических потерях, итоговый финансовый результат лишь вернулся из стратосферного полета поближе к Земле. Однако, несмотря на все объективные обстоятельства, итог мог быть и заметно лучше.

Калачев уверен, что предприятию придется обживаться в новых условиях, проявлять финансовую гибкость и идти на снижение издержек: возможно и сокращение рабочей недели, и оптимизация управленческой структуры компании, и продажа непрофильных активов (если такие еще есть). "Простого выхода, повторюсь, нет, и период преодоления трудностей может затянуться. Много будет зависеть от успеха маркетинговой политики компании по поиску новых контрактов на новых рынках сбыта (например, стоит активизировать усилия в направлениях Сирии, Ирана, Вьетнама), а также по продвижению новых разработок - легкого многоцелевого вертолета "Ансат" и среднетяжелого многоцелевого вертолета Ми-38. Со снижением внешних контрактов придется активизироваться на внутреннем рынке. Гособоронзаказ не приносит высокой прибыли, но может помочь пережить тяжелые времена. Основные потребители гражданских моделей - компании нефтегазового сектора - тоже сейчас сокращают издержки, но по мере роста цен на нефть их геологоразведочная и инвестиционная деятельность может снова активизироваться и обеспечить какой-то дополнительный спрос на вертолетную технику", - говорит аналитик "Финама".

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

Совершила ли Россия прорыв в создании скоростных вертолетов?

В июне прототип российского скоростного вертолета, известный под аббревиатурой ПСВ, как обещано, впервые поднимется в воздух и разгонится до скорости 450 км/час. Значит ли это, что мы на пороге прорыва в практическом создании действительно скоростных вертолетов?

В четверг, 19 мая, в Москве открывается международная вертолетная выставка HeliRussia 2016. На предварявшей ее пресс-конференции и было заявлено, что в июне наш перспективный вертолет достигнет рекордной скорости.

Винтокрылые машины, летающие с такими скоростями, нам очень нужны. Впервые о них заговорили еще на выставке HeliRussia 2009. Тогда торжественно объявили, что начинаются работы над проектом



отечественного скоростного вертолета, что стало главной и очень радостной сенсацией прошедшей семь лет назад выставки.

Стоит напомнить, что в США и Западной Европе сегодня активно испытывают скоростные винтокрылые машины. Не все у них получается, но их вертолеты летают, стабильно показывают скорости около 400 км/час, демонстрируются на многих авиасалонах. И мы никак не должны были от них отстать.

На HeliRussia 2009 показали целый ряд вариантов возможных компоновок перспективных скоростных машин. В качестве рабочей концепции выбрали проект вертолета Ка-92. По заявленным характеристикам машина должна была перевозить 30 пассажиров на полторы тысячи километров со скоростью 450 км/час, взлетать и садиться на любой необорудованной, но ровной площадке. Такой винтокрыл в случае своей реализации мог совершить революцию в транспортном обеспечении труднодоступных территорий России.

Предполагалось, что основными заказчиками скоростного вертолета и финансистами его создания станут нефтегазовые компании, стремительно продвигающиеся на Север и даже в Арктику. Лучшей машины для обеспечения вахтовых смен и ликвидации возможных аварийных ситуаций там, где не сядет никакой самолет, а обычным вертолетом лететь долго и накладно, не придумаешь.

По словам тогдашнего руководителя вертолетостроительной отрасли Андрея Шибитова, на реализацию проекта должно было уйти не более восьми лет. По словам же разработчиков, при надлежащем финансировании Ка-92 можно было поднять в воздух и даже подготовить к серийному производству за пять лет, то есть в 2014-2015 годах.

Напомним, со дня показа макета перспективного скоростного вертолета прошло семь лет. Где машина?

В металле она так и не появилась. Зато без лишнего рекламного шума построили некую летающую лабораторию, названную ПСВ - перспективный скоростной вертолет. Из бюджета на ПСВ потратили немалые средства. Впервые это чудо техники показали на прошлогоднем авиасалоне МАКС-2015. Именно ПСВ и должен в июне достичь рекордной скорости в 450 км/час. По схеме - это классический вертолет с несущим и компенсирующим винтами.

Как сейчас выясняется, облик в итоге определили менеджеры и финансисты. Критерий был один. Скоростная машина должна оказаться не намного дороже классических. И форма у нее должна быть классической. Что, как считают специалисты-вертолетостроители, невозможно в принципе.

Во-первых. Если говорить о стоимости, то реактивные самолеты изначально были в разы дороже поршневых, но сегодня весь мир летает в основном на дорогих реактивных моторах, а не допотопных поршнях. И скоростной геликоптер никак не сможет по цене конкурировать с привычными ныне машинами, он будет однозначно и намного дороже.



Во-вторых. Эффективные управленцы почему-то проигнорировали и мнение аэродинамиков - скоростной вертолет не может быть построен по классической схеме с несущим и компенсирующим винтами, как ПСВ. Неизбежно наступит момент, когда силу заваливания винтокрыла не удастся компенсировать никаким рулевым винтом. Скорость у него будет заведомо ограничена.

Высокие скоростные характеристики обеспечивает только соосная схема. При этом несущие винты должны быть уже не длинными и гибкими, а короткими, жесткими и быстро вращающимися. Эти винты обеспечивают достаточную подъемную силу. А вот для придания необходимой скорости необходим толкающий винт или даже реактивный двигатель. В этом случае скорость в 450, 500 км/час и даже выше станет привычной, экономичной и безопасной. По такой схеме и предполагалось строить Ка-92.

Прекращение финансирования озвученного много лет назад проекта привычно объяснили кризисом, сокращением доходов нефтегазового комплекса, уменьшением его амбиций. Но надо же думать о завтрашнем дне и о государственных интересах во всем их комплексе.

У нас практически рухнуло региональное авиасообщение. Многие аэродромы в российской глубинке представляют из себя жуткое зрелище. На их восстановление необходимы, наверное, уже сотни миллиардов, если не триллионы рублей. Где их взять? А вот скоростным вертолетам не нужны никакие бетонированные взлетные полосы. Нужна лишь ровная площадка. И если учесть расходы на восстановление по всей стране региональной аэродромной инфраструктуры, в сравнении с расходами на скорейшее создание скоростного вертолета - тут даже эффективные менеджеры должны понять, что выгоднее для страны с любой точки зрения.

Увы, сейчас почти всегда вопрос решается не с точки зрения общей государственной выгоды, а с учетом интересов отдельно взятых холдингов или корпораций.

Между тем, помимо гражданского аспекта скоростных вертолетов, есть и весьма важная их военная составляющая. На предыдущих салонах HeliRussia открыто показывались концепции ударных боевых машин, взлетающих по-вертолетному, затем складывающих лопасти и превращающихся в реактивных штурмовиков-перехватчиков, развивающих скорость до 900 км/час. Причем эти машины уже в проекте адаптировались под работу в условиях Арктики. Фантастика! Но и она могла быть реализована.

Время создания отечественных скоростных вертолетов упущено, но все-таки не потеряно. И по какому пути пойдет вертолетостроительная индустрия России - мы увидим в ближайшее время.

Если загадочный пока ПСВ действительно взлетит в июне и разгонится до 450 км/час, это будет и неплохо. Потраченные на него миллиарды можно будет обосновать. К тому же, утверждается, что на летающей лаборатории может быть испытан вертолетный винт, созданный из новых конструкционных материалов и новой конфигурации. И это тоже хорошо.

Вот только к действительно перспективным скоростным вертолетам ни ПСВ, ни его гибкие винты пусть и самого нового поколения никакого отношения иметь не будут - просто по законам аэродинамики. Так что вопрос создания отечественных скоростных винтокрылов остается открытым.

[\(Российская Газета\)](#)

«Вертолеты России» выпустят акции на 60 млрд рублей, в числе потенциальных приобретателей

АО "Вертолеты России" дополнительно выпустит 51 млн именных обыкновенных акций. Среди потенциальных покупателей бумаг указаны Республика Татарстан и АО "Связьинвестнефтехим".

Номинальная стоимость бумаг составит 1 рубль за акцию, говорится в сообщении компании. Цена размещения акций превысит 60,33 млрд рублей.

В число потенциальных покупателей допакета вошли Росимущество, "Ростех" и "Оборонпром".

[\(АвиаПорт\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Дания получила первые три вертолета MH-60R Seahawk



На прошлой неделе Силы обороны Дании получили первые три вертолета MH-60R Seahawk производства Sikorsky Aircraft. На службе во флоте новые машины заменят британские Lynx. Контракт на поставку 9 вертолетов был заключен в конце 2012 года.

MH-60R Seahawk – многоцелевой военно-морской вертолет, способный выполнять ряд миссий как в области поиска и обнаружения подводных лодок противника, так и по транспортировке грузов и персонала, патрулированию, эскортированию кораблей ВМФ и поисково-спасательные миссии.

[\(АВИ\)](#)

Как собирают вертолеты Airbus Helicopters



В следующем году выпуск легких двухдвигательных вертолетов Airbus Helicopters H135 будет организован на Уральском заводе гражданской авиации. В преддверии этих событий корреспондент АТО.ru [побывал на линии окончательной сборки H135](#) в немецком городе Донауверт, а также познакомился с работой местного вертолетного оператора ADAC.

[\(АТО.Ru\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Генеральный директор о результатах деятельности холдинга «Технодинамика» в 2015 году

Холдинг «Технодинамика» выпустил аудированную финансовую информацию по Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) по итогам 2015 года. Отчетность без оговорок утверждена аудиторской компанией «Нексия Пачоли», членом международной группы независимых аудиторско-консалтинговых фирм Nexia International. В 2015 году выручка холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех по МСФО составила 19 млрд 829 млн рублей, что на 19% выше аналогичного периода прошлого года (16 млрд 638 млн рублей). Чистая прибыль холдинга оказалась на уровне 1 млрд 994 млн рублей. Значительно вырос по сравнению с 2014 годом и показатель EBITDA. Рентабельность по EBITDA выросла на 4%, составив 16,9%.

Кузюк Максим Вадимович - генеральный директор холдинга «Технодинамика». Родился 28 августа 1975 года. В 1998 году с отличием окончил Московский Физико-Технический Институт по специальности «Прикладные математика и физика». В 2006 году продолжил образование и получил степень MBA в одной из ведущих мировых бизнес школ - швейцарской IMD. 1999-2003 годы - возглавлял подразделение, а в дальнейшем и предприятие группы компаний «АртТехЦентр». 2004-2006 годы - работал в компании «ДриллТек Рус» (Москва), специализирующейся на



строительстве трубопроводов методом горизонтально-направленного бурения, в должности начальника финансово-экономического управления, а затем заместителя генерального директора и руководителя проектов. 2007-2010 годы - занимал различные посты в Парижском офисе одной из ведущих международных консалтинговых корпораций The Boston Consulting Group (BCG). 2010-2011 годы – директор в Московском представительстве BCG. 2011-2012 годы – занимал должность руководителя группы компаний «Ижмаш», где реализовал проект финансового оздоровления и трансформации группы с созданием единого предприятия НПО «Ижмаш». 2012-н.в. – генеральный директор холдинга «Авиационное оборудование» (ныне "Технодинамика").

В 2015 Технодинамика продемонстрировала стабильный рост финансовых показателей

Выручка Холдинга выросла на 19% до 19,8 млрд. руб.

Консолидированная выручка Холдинга по МСФО, млрд. руб.



Основные причины роста Выручки Холдинга

- 0,8 млрд.руб.: рост НИОКР за счет развития новых компетенций и повышения производительности
- 1,4 млрд.руб.: рост объемов серийной продукции за счет более равномерной загрузки мощностей
- 0,9 млрд.руб.: индекс повышения цен (около 6%)
- 0,3 млрд.руб.: рост средневзвешенного курса доллара по экспортным операциям

ЕБИТДА Холдинга выросла до 3,4 млрд. руб.

ЕБИТДА Холдинга по МСФО, млрд. руб.



Чистая прибыль Холдинга выросла до 2 млрд. руб.

Консолидированная чистая прибыль Холдинга по МСФО, млрд. руб.



2

За счет чего мы выросли? Наши заказчики любят задавать вопрос: «Вы растете, у вас всё хорошо – это за счет нас. Цены увеличиваете и так далее». У нас показатели по выручке, которые потом в результате сказались на нашей ЕБИТДА и чистой прибыли – это увеличение объема по опытно-конструкторским работам. Наш централизованный центр проектирования, о создании которого мы много говорили в 2014-м году, в 2015-м году работал на полную мощность. На сегодняшний момент в совокупности работает почти 500 конструкторов. Мы смогли взять новые работы, и заказчики поверили в наши компетенции. Мы расширили компетенции с точки зрения продуктовой линейки. Создали компетенцию интегратора, о которой говорили, и нам уже заказаны конечные системы. В итоге, у нас шел рост выручки по направлению создания новой техники.

1,4 миллиарда – это прирост серийной продукции, именно физических объемов. Почти 1 миллиард мы заработали за счет индексирования цен. Но хочу отметить, что средний индекс цен, который у нас



был по прошлому году – порядка 6%. При том, что официальный дефлятор по нашей отрасли, Минэкономразвития – 9,5%. Например, на цветные металлы в прошлом году индекс дефлятора доходил до 40%, и нам в некоторых случаях приходилось покупать сырье и комплектующие значительно дороже. Следующий фактор, 0,3 миллиарда – это средневзвешенный курс доллара. У нас были экспортные контракты и курсовые разницы или эффект от того, что мы дороже продали за счет именно валютной выручки. Это всего лишь 300 миллионов. Это не так много, как могло показаться. Еще раз хотел сфокусировать ваше внимание, что мы росли не за счет более высоких цен, а за счет реальных объемов.

Но если посмотреть на наш денежный поток (это очень важно, мы всё время сами внимательно смотрим) – операционный денежный поток по сравнению с 2014-м годом у нас немного уменьшился. Он практически нулевой. С чем это связано. У нас за 2015-й год ухудшился баланс по авансам от наших покупателей, в первую очередь, Министерства обороны. У нас, как у соисполнителя по ГОЗ, очень много заказчиков. Это авиационные компании, входящие в ОАК, в «Вертолеты России», «ОДК» и другие. У нас ухудшилось авансирование. Те заработанные деньги, та самая EBITDA, о которой мы говорили, пошла фактически на то, чтобы пополнить наш рабочий капитал. Поэтому операционный денежный поток – нулевой.

Операционный денежный поток сократился до нуля в связи с сокращением финансирования ГОЗ



Причины отклонений

- Падение операционного денежного потока на 740 млн.руб. вызвано сокращением финансирования Министерством Обороны головных заказчиков Холдинга и ухудшением условий оплаты со стороны Рособоронэкспорта вызванного мировым финансовым кризисом
- Рост инвестиционной деятельности на 800 млн.руб. за счет техперевооружения производственных предприятий и приобретения ПАО «Электропривод»
- Рост финансового денежного потока на 1,8 млрд. руб. за счет получения беспроцентного займа от акционера на программу импортозамещения 1,3 млрд.руб. и привлечения средств на пополнение оборотного капитала в размере 0,5 млрд.руб.

При этом мы активно инвестировали в техперевооружение за счет собственных средств - 800 миллионов рублей. В эту же цифру входит очень важное, знаковое событие, которое было в прошлом году – сделка по покупке компании «Электропривод». Это первая для нас крупная сделка по покупке



контроля в одном из самых перспективных предприятий в авиационной отрасли. Чем отличается «Электропривод». Это единственное предприятие в стране, которое делает электрические приводы для авиационной техники. Сегодня, создавая новые самолеты, всё меньше и меньше гидравлических и пневматических систем, и больше электрических. Это знаковое, профильное приобретение для нас. Мы верим, что сумеем на этой сделке в перспективе заработать и повысить стоимость этой компании существенно по отношению к цене приобретения.

1,8 миллиарда – это финансовый денежный поток за счет получения беспроцентного займа по программе импортозамещения. В прошлом году мы запустили большую программу. Она финансируется при поддержке Минпромторга. Деньги до нас доведены в виде займа от Госкорпорации, большая часть из них. Но мы также привлекали средства на пополнение оборотных средств и выполнение инвестпрограммы. Помимо этих 1,8 миллиарда, мы привлекали порядка 900 миллионов рублей. Таковы основные финансовые результаты.

Теперь то, с чем нам пришлось столкнуться. Казалось бы, так легко, всё хорошо, всё растет, и чистая прибыль. На самом деле, это была тяжелая работа. В прошлом году продолжалось углубление кризиса. Цены на нефть продолжали падать, рубль продолжал ослабление, годовая инфляция выросла почти в два раза. В начале прошлого года мы начали смотреть уже сверстанный бюджет, стали моделировать стресс-тесты, что произойдет, если у нас дальше будет ухудшаться ситуация. Понимали, что точно будут проблемы с ликвидностью. Точно будут платить меньше денег. Мы понимали, что нам необходимо будет принять экстренные меры по управлению ликвидностью.

В 2015 году продолжилось ухудшение макроэкономической ситуации

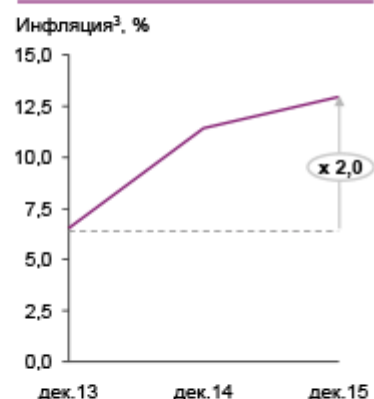
Цены на нефть упали в 1,4 раза....



...ослабление рубля к доллару превысило 1,3 раза...



...годовая инфляция с 2013 г выросла в 2 раза



1. Информационный портал Investing.com; 2. Банк России; 3. Информационно-аналитический материал Банка России «Инфляция на потребительском рынке» №11 Ноябрь 2015



Нами была запущена антикризисная программа, которая состояла из двух блоков. Один блок – финансовый контроль. Мы поставили задачу: централизованно, на уровне холдинга, согласовывать каждый платеж. У нас идет согласование бюджетов, движения денежных средств на месяц с каждой «дочкой», помимо долгосрочных годовых планов. Это позволяет видеть, как мы расходует деньги. У нас есть предприятия, у которых чуть лучше с ликвидностью, у кого-то – чуть хуже. Там, где хуже – они сами рачительнее относятся. У кого лучше – они чуть-чуть более широко тратят. Но нам важно именно в рамках холдинга сохранять эту ликвидность и способность выполнять свои обязательства перед заказчиками независимо от того, существует ли дефицит денежных средств. Перед нашими работниками, государственными органами, налогами и так далее. Это была первая часть. Вторая часть была связана с реальными антикризисными мерами, которые мы принимали. Чтобы повысить значимость для каждого предприятия, довести до каждого сотрудника и массово вовлечь всех в мероприятия по антикризисному управлению, мы поставили себе несколько крупных целей.

Первая цель была – повышение выработки по добавленной стоимости. Причем мы подумали о том, какие показатели взять для того, чтобы поставить цель правильно. Например, мы давно меряем, и государство меряет выручку на одного сотрудника. Но выручка на одного сотрудника, к сожалению, сегодня не отражает характер бизнеса, потому что не с чем сравнить, каждое предприятие уникально. Когда мы перешли на выработку по добавленной стоимости, то сразу все предприятия приравняли.

Для ответа на внешние вызовы и удержания роста расходов была запущена антикризисная программа

Показатель	Предпосылки	Цель 2015	Факт 2015	Отклонение
1 Выработка по добавленной стоимости ¹	<ul style="list-style-type: none"> Выработка отечественных предприятий ниже уровня мировых конкурентов в 6,6 раз Цель – поднять с 2,3 до 3,5 млн.руб. 	3,5 млн. руб.	3,2 млн. руб.	-9%
2 Соотношение прочего персонала к основному	<ul style="list-style-type: none"> Отношение численности прочего персонала к основным работникам отстает от мировых лидеров агрегатосроения в 1,7 раз Цель – снизить соотношение вспомогательного и управленческого персонала 	1 : 1,5	1 : 1,52	-1%
3 Доля материальной себестоимости в выручке	<ul style="list-style-type: none"> В условиях роста цен на комплектующие при дефляторе 6,5% на конечную продукцию в рамках ГОЗ необходимо оптимизировать материальную себестоимость 	-10% от бюджета 2015 г	-8% ²	-2%

1. Выручка за вычетом расходов на закупки. 2. Расчет приведен на основании отношения материальной себестоимости к выручке

Если посмотреть на соотношение основных производственных работников ко всем остальным (управленцы, вспомогательный персонал, ремонтники, обслуживающие, уборщики и так далее), они тоже в производстве, но не основное, не те, кто изготавливает детали, у лучших передовых компаний



в мире это соотношение 1 к 0,9. А у нас, на момент запуска программы было 1 к 1,6. Знаю, что на многих предприятиях в России 1 к 2 считается нормой. Мы поставили 1 к 1,5. Вроде бы не очень амбициозная цель. Но это была достаточно большая работа. Причина такого отставания – полный цикл производства от литья до сборки. Он приводит к неэффективным переделам. Если литье не работает в три смены и не загружено полностью, невозможно достичь высокой производительности.

Та же автоматизация процессов. Есть автоматизированное производительное оборудование, есть менее автоматизированное. Но низкая загрузка. Причем она не столько от того, что у нас нет заказов. У нас исторически большие заводы. Например, у нас есть предприятие на севере – «Котлас». Там мы даже близко не достигли этих показателей. Но у них огромная инфраструктура. Объем производства, по сравнению с советскими временами, уменьшился, а инфраструктуру нужно обслуживать. На 400 человек общей численности у них 100 человек – это служба главного инженера, обслуживающая тепловые, электрические сети, вода, канализация и так далее. И нет специалистов, чтобы это переделать. Нужны элементы планирования работ, которые позволяют существенно повысить эффективность даже на имеющихся мощностях.

Увы, не везде достаточно квалифицированный персонал, существует мотивация. Просто потеря рабочего времени. На самом деле, самое сложное – управлять производительностью производственного персонала. Это и технологии, и организация труда, и планирование, и дисциплина, и так далее. Но очень важно также заниматься организационной структурой и вспомогательным персоналом.

1

Увеличить производительность нам удалось за счет комплексного подхода

Пример предприятия: анализ выявил, что потери рабочего времени составляют 20%



Ключевые меры

Улучшение системы планирования	<ul style="list-style-type: none"> Переход на месячное планирование Ежедневные совещания по синхронизации работы цехов
Внедрение инструментов мониторинга	<ul style="list-style-type: none"> Непрерывный мониторинг «узких» мест с почасовым контролем Доска контроля хода производства на центральной проходной
Снижение брака	<ul style="list-style-type: none"> Ежеквартальный анализ проблемных изделий по принципу Парето Повышение прослеживаемости изготовления изделий до конкретных исполнителей
Повышение мотивации и рабочей дисциплины	<ul style="list-style-type: none"> Повышение культуры производства (обходы, соревнования) Внедрение системы мотивации для всех сотрудников, нацеленной на результат (выполнение планов и качество)



У нас было три больших блока:

1. Мы оптимизировали организационную структуру. Привели в соответствие на всех «дочках» с нашей головной и сократили количество уровней управления. У нас на заводах доходило до семи-восьми управленческих уровней, теперь это не более пяти. Чем больше слоев в управлении, тем хуже доходит управляющий сигнал и обратная связь. Это известный факт. И количество людей высвобождается при уплощении структуры, это тоже важно.

2. Мы изменили модель управления. Централизуем многие функции, соответственно, сокращаем дублирующие функции на местах. Численность управленцев в прошлом году у нас по всем направлениям была сокращена. Плюс мы перевели на аутсорсинг некоторые непрофильные задачи и функции. Есть совсем простые, такие как транспорт и уборка. Есть более сложные, которые также переводились (строительство и прочее).

3. Мы внедрили новую систему мотивации, которая стимулирует работу на результат. Это тоже снижает потери рабочего времени. Мотивация, в том числе руководителей на оптимизацию численности. Это был один из факторов, который нам позволил достичь таких хороших финансовых результатов. Надеюсь, вы понимаете, в этих тяжелых экономических условиях, мы сегодня в «Ростехе», **кроме «Вертолетов России»**, по относительной рентабельности лучшие.

2

Для снижения доли прочих работников была оптимизирована система управления, мотивация и квалификация

Оптимизация организационной структуры	<ul style="list-style-type: none">Унификация организационных структур на всех предприятиях для выстраивания четких вертикалейСокращение дублирования поддерживающих функций на предприятиях (финансы, экономика, маркетинг, персонал и т.д.)	
Изменение модели управления	<ul style="list-style-type: none">Централизация функций в головной компании (продажи, закупки, разработки, финансы, юридическое обеспечение)Перевод на аутсорсинг непрофильных видов работ (строительство, клининг, транспортные услуги)	
Изменение мотивации	<ul style="list-style-type: none">Внедрение на всех ДЗО единой системы мотивации, нацеленной на результат, выполнение планов производства и качество выпускаемой продукции	

8

Однако можно очень много фокусироваться на текущих проблемах и забыть о развитии. Мы этого не делали и работали очень активно. Сегодня можем рассказать о важнейших результатах, которых

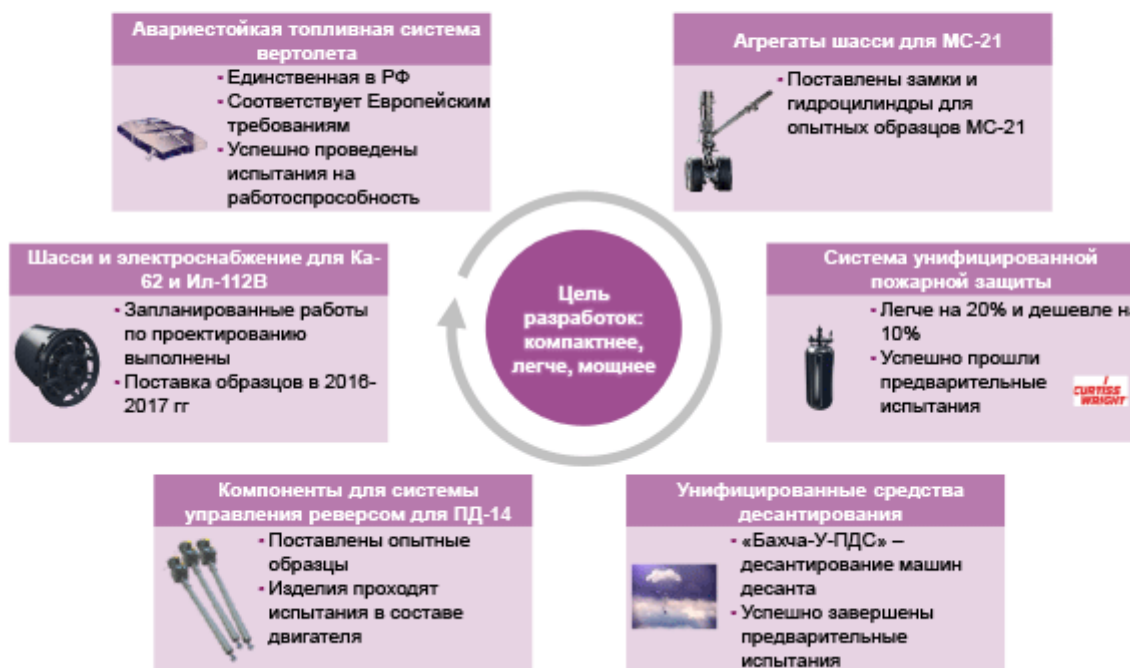


достигли. В стратегии мы поставили цель – стать интегратором, выйти на международные рынки. Интегратор – это поставки комплексных систем. Причем, к этому накладываются задачи, связанные с пониманием, что гособоронзаказ не будет вечно большим и растущим. Его рост, как минимум, сократится, и нам нужно его замещать на гражданскую продукцию. Поэтому мы очень много фокусируемся на разработке новой продукции. Я сегодня буду рассказывать только о том, что реально уже случилось. Среди 12-ти самых перспективных систем у нас есть несколько разработок, которые мы уже довели до производства. В 2015-м году мы продемонстрировали на «МАКСе» систему агрегатов и шасси для МС-21.

Мы прошли предварительные заводские испытания по нашему совместному проекту с американской компанией “Curtiss-Wright Controls”. Кстати, санкции, введенные против России, на эту работу не влияют, потому что мы заключили договор еще до введения санкций. Более того, американцы очень заинтересованы в этом проекте. Когда они заинтересованы, ничто их не может остановить. Мы успешно прошли испытания. Система пожарной защиты – одна из критичных с точки зрения безопасности. Время реакции, ложное срабатывание, надежность системы и вес – это четыре основных характеристики, по которым мы сделали одну из лучших систем в мире сегодня. И она на порядок лучше всего того, что производилось в России.

Мы успешно завершили предварительные испытания системы по машине «Десант», она называется «Бахча-У-ПДС». Это для БМД-4. В чем сложность? «Железо» сделать не так сложно. Нужно провести комплекс испытаний с летными сбросами. В прошлом году было проведено более 70-ти сбросов, чтобы подтвердить характеристики. В этом году мы ведем уже государственные испытания. Система подтверждает свои характеристики. Мы – одна из двух стран в мире, которая делает парашютно-десантные системы для тяжелой техники с экипажем. Например, китайцы очень сильно интересуются нашей системой, потому что до сих пор не могут сбрасывать людей. Технику могут сбрасывать, а людей – нет. Не могут обеспечить эту безопасность.

В 2015 г Холдингом были проведены успешные разработки и испытания новых изделий для SSJ-100, MC-21, Ка-62, Ил-112В



Мы разработали и представили опытные образцы для системы управления реверсом двигателя ПД-14. Это тоже очень важный проект. Даже Boeing сегодня летают не с электрическими проводами. Это как раз та самая компания «Электропривод». Они завершили очередной этап этой работы. У нас на ПД-14 будут ставить электрические приводы, что существенно снижает вес двигателя.

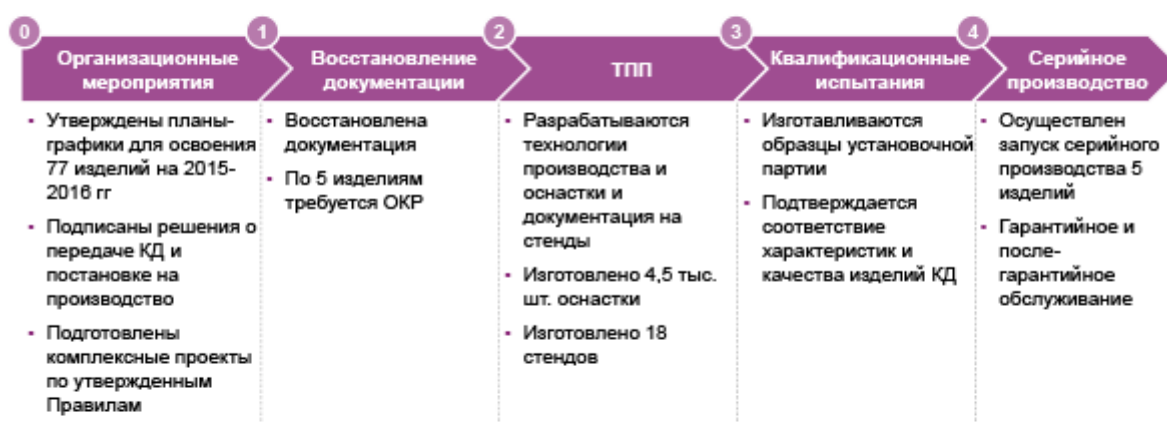
Шасси и системы электроснабжения для Ка-62 и Ил-112. У нас выполнены ключевые этапы работ. Работу по Ка-62 мы ведем достаточно давно. Но в прошлом году существенно изменили требования - пересмотрели некие концепции и подходы по сертификации. Сертификационные требования к воздушному судну привели к тому, что нам пришлось изменить конструкцию, переработать ее. Но мы это сделали и завершили этот этап. Есть одна уникальная система, которую в мире производит единственная французская компания целиком. В прошлом году мы не просто её создали. Мы создали первые образцы, провели три цикла испытаний с реальными сбросами как она сертифицируется по стандартам IAS аварии - с 15,4 метра.

На Западе эти стандарты давно введены, а у нас не так давно ввели требования по безопасности к топливной системе. Бывают случаи, когда при жесткой аварийной посадке экипаж может уцелеть, но из-за того, что разливается топливо, происходит возгорание, есть риски для жизни экипажа. Эта система доказала – при падении не было протечек (на нашем сайте есть видео). Топливный бак не должен протекать. Однако в случае аварии все трубопроводы невозможно сохранить в целостности. В этой системе есть специальный клапан, который предотвращает протечки. Она достаточно сложная, ее никогда не разрабатывали, потому что в Российской Федерации не было таких требований. Сегодня



вся новая сертифицированная вертолетотехника должна обладать этой системой. Есть альтернатива – либо купить систему на Западе, либо разрабатывать самим. Это очень важное событие, еще раз подчеркиваю. И это не единственная система. Мы ведем огромное количество проектов, были и другие достижения, но я хотел рассказать именно об этих ключевых.

В рамках программы импортозамещения в 2015 г освоено 5 изделий, изготовлено 18 стендов и свыше 4,5 шт. оснастки



Общий объем инвестиций составит 2,3 млрд. руб., целевая выручка составит 2,5 млрд. руб. в год

10

Импортозамещение - это следующий очень важный вопрос, которым мы занимались. Это и государственная задача, и для нас огромные возможности, точки роста. Мы к импортозамещению относимся следующим образом - это именно создание конкурентоспособной техники, способной заменить западную на нашей авиационной технике с экспортным потенциалом. Но была и другая государственная задача – импортнезависимость. Возможность производить всё то, что сегодня производилось в странах зарубежья и применяется в нашей технике. В прошлом году по этой программе у нас было порядка 80-ти изделий. Это сложные агрегаты, двигатели, насосные станции и прочее. Мы вошли в эту программу, получили финансовую поддержку. В прошлом году проведена огромная работа, она продолжается и в этом. Сейчас у нас идут квалификационные испытания по многим изделиям. В прошлом году у нас завершились разработки и мы скоро начнем серийные поставки.

Несколько цифр. За прошлый год мы освоили 4,5 тысячи штук оснастки. Оснастка – это элементы, позволяющие сделать детали. Без этого невозможно. Это огромное количество.

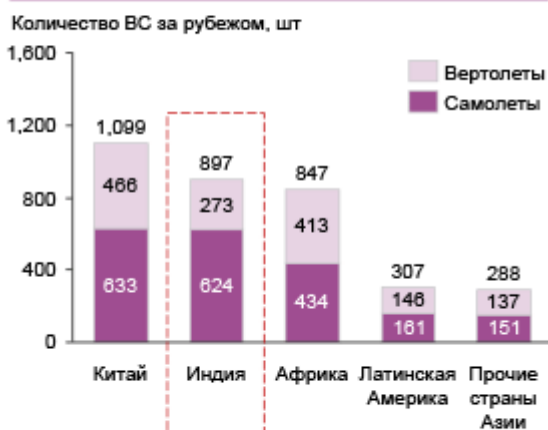
Изготовлено 18 достаточно сложных стендов для испытания новой техники. Мы планируем, что именно эта номенклатура позволит нам выйти на объем выручки к 2020-му году на 2,5 миллиарда по году. Представляете, это к нашему объему 10%... В этом году это будет измеряться сотнями



миллионов. Мы сейчас в стадии подписания контрактов, эта процедура продлится еще, наверное, месяц – и будем знать точно, сколько у нас будет объем по этому году. Но в этом году еще продолжаем освоение. В следующем году объем будет больше. Программа по освоению этой номенклатуры закончится в 2018-м году. С 2018-го года выйдем на цифры, близкие к 2-м миллиардам рублей.

В целях развития послепродажного обслуживания в 2015 г Холдингом заключены контракты на 1,6 млрд. руб. в Индии

Парк российских ВС за рубежом превышает 3,5 тыс. шт., однако, сеть сервисных центров развита слабо



Первым шагом к развитию ППО за рубежом стало партнерство с Индией

- Получена аккредитация в Indian Air Force с целью осуществления им поставок
- Поданы документы на аккредитацию в Indian Navy Force
- Выиграны тендеры на поставку компонентов Indian Air Force на сумму 1,8 млрд. руб. в 2016-2017 гг
- Ведется подготовка помещений, заказ оборудования и организация рабочих мест для открытия склада и сервисной станции во II кв. 2016 г

11

Также в Стратегии мы работали над ещё одним очень важным направлением - это постпродажное обслуживание. Это наш «ключ» к тому, чтобы стать конкурентоспособным, диверсификация нашего бизнеса, гражданские международные рынки. Одно из ключевых событий, которое произошло в прошлом году - холдинг вышел на индийский рынок. У нашей «дочки», которая называется «АСЦ» («Авиационно-сервисный центр»), там есть свое представительство. В прошлом году мы организовали работу по выходу на прямые контракты и тендеры, которые проводят местные власти, для поддержки нашего авиапарка. Этот парк – почти 900 самолетов и вертолетов, произведенных Россией, которые мы обеспечиваем нашей комплектацией для ремонтов.

В прошлом году участие в тендерах уже принесло контрактов на 1,6 миллиарда. В 2016-м году мы планируем реализовать контрактов больше 1 миллиарда. При этом продолжаем участвовать в конкурсах и расширяем этот портфель. Мы законтрактовали этот и последующий год, объем заказов достаточно большой.

Также мы расширяем наши компетенции в постпродажном обслуживании по возможностям ремонта компонентов для авиационных судов российского и иностранного производства. В 2014-м году мы открыли большой центр дистрибуции воле «Шереметьево». В 2015-м году мы стали крупнейшим складом. У нас самый большой склад компонентов для авиационной техники, включая “Boeing” и

“Airbus”. В прошлом году мы, как и обещали, открыли ремонтную базу. Она во «Внуково»: удобно и с точки зрения персонала, который нам удалось туда привлечь, и место удобное. Правда, сертификацию российских авиационных властей получили только в начале этого года. Следующий у нас – военный регистр, это будет в июне месяце. К концу года планируем получить сертификат международного образца, чтобы появилась возможность ремонтировать любые агрегаты, которые стоят на “Boeing” и “Airbus”.

Холдинг создал центр обслуживания и ремонта компонентов ВС вблизи аэропорта Внуково

Локация: аэропорт Внуково

Общая площадь 500 м2

Зоны обслуживания:

- Кислородное оборудование
- Аварийно-спасательное оборудование
- Аккумуляторы и батареи



Современное оборудование

Центр в полной мере оснащен оборудованием, необходимым для обслуживания отечественных и зарубежных изделий



Текущие компетенции центра

Рейтинг	Количество изделий	Типы ВС
Коммуникация и навигация Электрооборудование Аварийно-спасательное и кухонное оборудование Кислородное оборудование Противопожарное оборудование	1 400	Все типы ВС отечественного производства (в т.ч. SSJ), Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier, Российской регистрации

12

Мы расширяем наши компетенции. Сегодня это коммуникации, навигация, электрооборудование, аварийно-спасательное, кухонное, кислородное, противопожарное оборудование. Мы получили 1400 рейтингов и планируем их расширять. Будем локализовать ремонт. На сегодняшний день наш центр дистрибуции вынужден отправлять на ремонт комплектующие за границу. Мы будем делать эту локализацию. Вот то, чем мы хотели с вами поделиться.

AEX.RU

Отказ от услуг МАК парализовал сертификацию метеорологического оборудования

Комитет аэронавигации (судя по всему, имеется в виду структура, входящая в состав некоммерческого партнерства Союз авиапроизводителей (САП). — Прим. АТО.ru) пожаловался Минпромторгу на то, что отказ от услуг Межгосударственного авиационного комитета (МАК) фактически парализовал сертификацию и ввод в эксплуатацию российского метеорологического оборудования для аэродромов. По этим же причинам остановился экспорт аппаратуры в страны СНГ. Одновременно,



утверждают в комитете, предпочтение при закупке метеорологического оборудования отдается иностранной технике.

[\(АТО.ru\)](#)

Презентация нового самолета МС-21 состоится в Иркутске 8 июня

Новый среднемагистральный пассажирский лайнер МС-21 будет представлен на иркутском авиазаводе 8 июня этого года, сообщил РИА Новости источник на предприятии.

Он уточнил, что пока самолет не может летать, так как полностью не укомплектован. Ранее сообщалось, что первый полет МС-21 ожидается в декабре.

"Восьмого июня мы планируем презентовать новый самолет МС-21. Это будет праздничное мероприятие, на которое пригласят прессу и первых лиц", — сказал собеседник агентства.

МС-21 — российский лайнер, который будут выпускать в трех версиях — МС-21-200 (150 посадочных мест), МС-21-300 (180 мест) и МС-21-400 (212 мест) — на иркутском заводе. На данный момент имеются твердые заказы на 175 лайнеров. "Аэрофлот" заказала 50 лайнеров, срок поставки намечен начиная с 2018 года. Ранее сообщалось, что Россия и Египет заключили соглашение на поставку шести самолетов. Кроме того, прорабатывается вопрос о поставках лайнера авиакомпании Air Tanzania.

[\(РИА Новости\)](#)

Таиланд решил купить у России вертолеты вместо танков

Власти Таиланда решили отказаться от приобретения у России партии танков Т-90. Вместо этого королевство закупит у РФ 10 вертолетов Ми-8, передает «Интерфакс».

По информации китайских СМИ, на которые ссылается агентство, правительство Таиланда приняло решение отказаться от покупки у России партии танков Т-90А, заинтересованность в которых Бангкок высказывал с начала 2016 года. Вместо этого королевство закупит китайские танки MBT-3000 (Main Battle Tank 3000, «основной боевой танк»), возможно, из соображений экономии средств.

Также вице-премьер Таиланда Правит Вонгсаван сообщил о намерении властей королевства приобрести 10 российских военно-транспортных вертолетов Ми-8. Соответствующий контракт, стоимость которого оценена в 86 млн долларов, может быть подписан в ходе визита главы правительства Таиланда Праюта Чан-Оча, который прибыл в РФ во вторник, 17 мая.

Танк Т-90А является модификацией основного боевого танка Т-90, разработанной в 2004 году. За последние годы машина получила несколько обновлений, в частности тепловизорный прицел второго поколения «Эсса» и улучшенный автомат заряжания.

Ранее стало известно, что визит таиландского премьера в Россию будет посвящен обсуждению развития торгово-экономических отношений, в первую очередь увеличению объемов торговли и инвестиций. Власти Таиланда считают, что двусторонний товарооборот с РФ за пять лет может вырасти в пять раз.

[\(Экономика сегодня\)](#)



Airbus Helicopters поставил в первом квартале 42 вертолета

Как стало известно BizavNews, европейский вертолетостроитель Airbus Helicopters в течении первого квартала текущего года передал заказчикам 42 вертолета на общую сумму \$180,2 млн. Наибольшее количество поставок пришлось на H130 (14 машин), далее идут H125 (13 машин), H145 (8 машин), H135 (3 машины), H120 (2 машины) и по одной поставки пришлось на AS365 N3+ и H225.

Военные поставки выглядят следующим образом: H145 / H145M (6 машин), H125 / H125M (2 машины), H135 / H135M (1 машина) и Tiger (1 машина).

В течение прошлого года зафиксировано снижение заказов и поставок, так как вертолетный рынок, по мнению компании, остается слабым, как в гражданском сегменте, так и в оборонном. Поставки упали на 16%, с 471 в 2014 году до 395 вертолетов в 2015. Рекордным для производителя стал 2013 год, когда было поставлено 497 вертолетов.

Общее количество заказов в 2015 году упало на 4% до 383 вертолетов, с 402 в предыдущем году. При этом отмена заказа на 50 военных машин уменьшило чистое число заказов до 333 вертолетов.

«Мы сейчас собираем плоды нашего стратегического плана трансформации, что ставит нас в лучшее положение, несмотря на сложную рыночную ситуацию», - говорит Гийом Фори, президент и главный исполнительный директор Airbus Helicopters. «Акцент на удовлетворенности клиентов, качестве и безопасности, а также конкурентоспособности, дает ощутимые результаты на пути перехода от самой крупно компании к самой лучшей – эталону в вертолетной индустрии».

Доля производителя в гражданском и государственном сегментах в общемировых поставках в 2015 году поднялась до 45%. При этом гражданская продукция дала компании 50% консолидированного оборота. Так же компания сообщает, что 53% от общего дохода пришлось именно поставки новых вертолетов, а остальные 47% – услуги.

[\(BizavNews\)](#)

Руководитель Росавиации Александр Нерадько посетил с рабочим визитом г.Калининград

Глава Росавиации проинспектировал ход строительных работ на аэродроме Храброво и провел рабочее совещание с участием представителей региона и подрядных организаций.

Реконструкция аэродрома и аэровокзального комплекса осуществляется в рамках подготовки г. Калининграда к приему гостей и участников Чемпионата мира по футболу 2018. В конце 2017 года аэропорт Храброво будет располагать удлиненной взлетно-посадочной полосой, сертифицированной по I-II категории ИКАО, перроном на 24 места стоянки воздушных судна, новой аварийно-спасательной станцией, современным и комфортабельным аэровокзальным комплексом.

Александр Нерадько сообщил, что уже полностью завершены работы по расширению перрона для стоянки самолетов, реконструирована рулежная дорожка № 6, усилено покрытие площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью (ПОЖ).



Сейчас, по словам руководителя Росавиации, продолжаются работы по удлинению взлетно-посадочной полосы, строительству участка магистральной рулежной дорожки, возведению периметрового ограждения и пр. Однако темпы строительства остаются невысокими: на объекте задействовано немногим более 100 человек персонала и 12 ед. техники при нормативной потребности - 246 человек и 66 ед. техники. Такое положение дел уже стало причиной в отставании по ряду направлений, в т.ч. строительству патрульной и объездной дорог, устройству сетей связи и систем электроснабжения. Александр Нерадько дал поручение заказчику-застройщику проекта - ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" - вести ежедневный мониторинг строительных работ на объекте и в максимально сжатые сроки совместно с подрядной организацией наверстать отставание от календарного графика.

Также Александр Нерадько ознакомился с реконструкцией аэровокзального комплекса. Подрядными организациями выполнены в полном объеме демонтажные работы по терминальному блоку "А", усилены существующие конструкции, возведена новая силовая конструкция стеклянного купола. Сейчас подрядными организациями выполняется монтаж нового фасада и остекления блока "А", а также осуществляется прокладка инженерных систем внутри здания. Полное завершение и ввод в эксплуатацию блока "А" планируется в августе 2017 года.

[\(Росавиация\)](#)

«ВСМПО-Ависма» планирует увеличить поставки для Airbus до 15%

Корпорация «ВСМПО-Ависма» в текущем году планирует увеличить поставки титановых изделий Airbus на 10-15% в сравнении с предыдущим годом. Об этом сообщает «Интерфакс» со ссылкой на материалы компании. Предприятие стало ключевым поставщиком титана для программы Boeing 777X. «Потребность в титане для производства самолета 777X, как минимум, вдвое больше, чем у модели 777 за счет композитного крыла, где сталь и алюминий заменены на титан», - говорится в сообщении корпорации.

[\(Ъ-Online\)](#)

СОГАЗ застраховал работников авиастроительного завода в Ульяновске

Ульяновский филиал АО "СОГАЗ" предоставил услуги добровольного медицинского страхования сотрудникам самолетостроительного предприятия "Авиастар-СП". Медицинскими услугами могут воспользоваться 10,5 тысяч человек.

"Программа страхования включает в себя амбулаторно-поликлиническое обслуживание и реабилитационно-восстановительное лечение. Договор страхования действует один год", - сообщила директор Ульяновского филиала СОГАЗа Ирина Андреева. Она отметила, что СОГАЗ сотрудничает с "Авиастар-СП" также в области авиационного страхования, страхования имущества, других видов.

АО "Авиастар-СП" специализируется на производстве транспортных самолетов "Ил-76МД-90А", пассажирских и грузовых самолетов семейства "Ту-204", сервисном обслуживании транспортных самолетов "Ан-124" "Руслан". Предприятие занимается гарантийным и послегарантийным

обслуживанием авиационной техники. Кроме того, на предприятии ведется монтаж интерьеров и отработка систем самолетов семейства Sukhoi Superjet 100. "Авиастар-СП" также участвует в кооперации по производству нового ближнесреднемагистрального пассажирского самолета "МС-21". "Авиастар-СП" входит в структуру ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).
([СОГАЗ](#))

Россия поставит два SSJ-100 для ВВС Таиланда

В 2016 году Россия поставит два самолета SSJ-100 для ВВС Таиланда - в рамках заключенного ранее контракта, заявил в ходе брифинга глава Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Заявление Мантуров сделал в рамках форума "Российско-таиландский бизнес-диалог", подчеркнув, что проект сотрудничества с Таиландом по поставке самолетов перспективен с точки зрения дальнейшего развития.

([Царьград](#))

Новости беспилотной авиации

Беспилотный вертолет ТБ-29В впервые задействован в учениях МЧС

Беспилотный вертолет-робот ТБ-29В впервые принял участие в учениях МЧС, в ходе которых оправдал заявленные технические характеристики, сообщили во вторник в пресс-службе компании-разработчика беспилотника — НПП "Тайбер".



Учения прошли в рамках международного салона "Комплексная безопасность-2016", работающего с 17 по 20 мая в Ногинске. "Беспилотный вертолет ТБ-29В совершил демонстрационные полеты по ведению воздушной разведки в интересах МЧС России. Участие вертолета-робота в составе аварийно-спасательного подразделения показало эффективность применения беспилотного



воздушного судна вертикального взлета и посадки в условиях чрезвычайных ситуаций", — говорится в сообщении.

По замыслу учений, спасателям предстояло эвакуировать населения с затопленных участков. Беспилотный вертолет успешно выполнил задание по определению масштаба бедствия, обеспечил поисковые мероприятия и корректировку действий наземных аварийно-спасательных подразделений.

"Другой сценарий учебной операции развернулся над горящим лесным массивом. Задача вертолета-робота заключалась в определении границ и общей площади лесного пожара. Оперативные данные беспилотника позволили штабу МЧС в режиме реального времени провести оценку и анализ текущей обстановки, спрогнозировать дальнейшее развитие ситуации", — добавили в компании.

БЛА ТБ-29В входит в состав вертолетного комплекса "Геодезия-В". Максимальная взлетная масса вертолета — 19,6 килограмма, длина фюзеляжа — 1,6 метра. Практическая дальность беспилотного вертолета составляет 540 километров, время полета — 6 часов с полезной нагрузкой 1 килограмм на высоте 1000 метров.

НПП "Тайбер" (Москва) — разработчик программного обеспечения, аппаратных средств систем автоматического управления, беспилотных летательных аппаратов и аппаратов морского базирования. Компания также работает в области электроники и программного обеспечения, где реализует полный цикл создания проектов.

[\(РИА Новости\)](#)