



## **Анонсы новостей:**

### **Новости вертолетных программ**

- СМИ: в России откладывается сборка итальянских вертолетов для «Роснефти»
- Airbus запатентовал самый быстрый в мире вертолет

### **Новости вертолетной индустрии в России**

- Минобороны РФ опровергло слухи о потерях в Сирии
- «Вертолеты России» в середине июня передадут Сербии два Ми-17В-5
- «Вертолеты России» переучили летчиков Минобороны РФ для полетов на «арктическом» вертолете
- Минобороны РФ получит пять арктических вертолетов
- «Вертолеты России» стали чемпионом Корпоративной лиги по футболу - 2016
- «Вертолеты России» повышают компетенцию работников предприятий в области охраны труда и пожарной безопасности
- ААК «Прогресс» отмечает 80 лет
- ГОСА «Вертолетов России» пройдет 30 июня 2016 года, закрытие реестра акционеров - 9 июня
- Минобороны формирует техзадание для нового поколения винтокрылых пунктов управления
- Представители холдинга «Вертолеты России» стали призерами премии АВИ «Лучший по профессии»
- Валерий Сорокин возвращает Казань в боссы вертолетостроения
- Вертолетчики тоже спят

### **Новости вертолетной индустрии в мире**

- «Вертолеты России» обсуждают с Индией контракты на ремонт Ми-17 и Ми-26
- Самолет Як-130 и вертолет «Ансат» поучатсвуют в летной программе KADEX-2016 в Астане
- Вертолетного оператора NHV допустили к ремонту техники из России

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- В Москве состоялся 9-й международный «Авиационный IT-форум»
- «Ингосстрах» застрахует три SSJ-100 ГТЛК за 18,6 млн рублей
- Росавиация допускает продолжение сертификации техники по старым договорам
- Ирландская авиакомпания CityJet получила первый самолет SSJ 100
- Superjet будет доработан для выполнения полетов из аэропорта Лондон-Сити
- Первый SSJ 100 для BBC Таиланда передадут не позднее сентября
- Российскому МЧС поставили два самолета SSJ 100
- Мантуров: объем поставок Египту SSJ-100 зависит от сроков возобновления авиасообщения с РФ
- Значение SSJ 100 для авиакомпании "Якутия" возрастает



- «Уральские авиалинии» впервые покрасили Airbus A320 в России
- «Роскосмос» отказался от участия в авиакосмическом шоу в Фарнборо
- Самолеты Суперджет-100 и МС-21 представит ОАК на авиасалоне «Фарнборо-2016»
- «Роскосмос» будет представлен на выставке в Фарнборо делегацией без экспозиции
- Одиннадцать компаний из РФ заявлены как участники выставки «Фарнборо-2016»
- При проблемах с въездом "Ростех" совсем откажется от участия в «Фарнборо»
- Гидроцилиндры шасси для МС-21 успешно прошли первый этап ресурсных испытаний
- Путин посетил финал чемпионата Worldskills Russia и пообщался с финалистами
- В Министерстве промышленности и торговли РФ прошло заседание коллегии ведомства, посвященное итогам 2015 года
- SSJ 100 улетят в Европу на льготных условиях
- Авиационная промышленность РФ в 2015 году снизила производство самолетов и вертолетов

#### **Новости беспилотной авиации**

- «Атака дронов» в небе Испании
- Беспилотники: что ждет новую отрасль в России
- Самолет Lufthansa чуть не столкнулся с тремя беспилотниками в Испании
- Беспилотники поднимут китайско-российские торгово-экономические отношения на новую высоту
- В 2018 году должен взлететь 20-тонный российский беспилотник

#### **Новости из иноязычных источников**

- Airbus Helicopters впервые покажет H160 в VIP-версии в Женеве

### **Новости вертолетных программ**

#### **СМИ: в России откладывается сборка итальянских вертолетов для «Роснефти»**

Начало сборки итальянских вертолетов AW189 на российско-итальянском СП "Хеливерт" (по 50% у "Вертолетов России" "Ростеха" и итальянской Leonardo-Finmeccanica Helicopters - бывшая AgustaWestland) под заказ "Роснефти" в России откладывается из-за отсутствия договоренностей об условиях локализации производства, пишет в четверг газета "Коммерсант".

Как сообщили источники издания, знакомые с ситуацией, в рамках СП российская сторона заинтересована в получении наиболее востребованных разработок в области вертолетостроения. Речь идет о технологиях трансмиссии и систем управления, но итальянцы пока не готовы передавать технологии на предлагаемых условиях, а покупка лицензии может повлечь за собой рост себестоимости производства в РФ.

Стороны ведут переговоры, в ходе которых рассматриваются различные подходы к локализации, сообщили изданию в "Вертолетах России". Холдинг заинтересован в получении технологий

производства некоторых систем, которые итальянская сторона считает своим ноу-хау, "Вертолеты России" предлагают взаимнообмен технологиями. Производство будет запущено по достижении договоренностей и подписании контракта о локализации производства, уточнили в холдинге. В Leonardo-Finmeccanica Helicopters на запрос газеты не ответили. В "Роснефти" отказались от комментариев.



Отмечается, что в России якорным заказчиком AW189 является "Роснефть", которая планирует закупить к 2025 году до 150 вертолетов, произведенных в РФ, и еще десять машин итальянского производства. Это условие было закреплено в конце 2014 года в трехстороннем соглашении между "Ростехом", Finmeccanica и "Роснефтью", тогда же были определены доли в СП - 40% у итальянцев, по 30% - у российских участников (если стороны договорятся и разместят заказ на AW189 на "Хеливерте"). После согласования условий производства мощности в Томилино будут готовы в сжатые сроки подготовиться к началу работ, заявил источник изданию.

Многоцелевой вертолет AW189 производится Leonardo-Finmeccanica Helicopters с 2011 года, разработан в том числе для работы на шельфовых проектах, поисково-спасательных операций, также выполняет транспортные и пассажирские перевозки.

[\(РИА Новости\)](#)

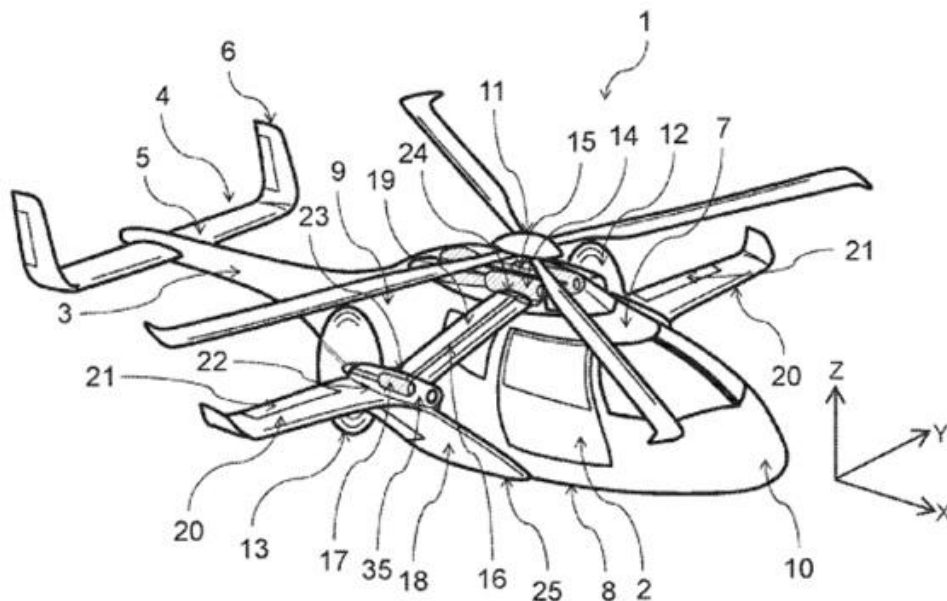
### **Airbus запатентовал самый быстрый в мире вертолет**

Компания Airbus запатентовала вертолет, устройство которого позволяет ему стать самым быстрым в мире подобным летательным аппаратом. Об этом сообщает издание Daily Mail.

Новый вертолет способен развивать скорость около 470 километров в час. Запатентованный аппарат представляет собой продвинутую версию экспериментального винтокрыла Eurocopter X3 дочернего подразделения компании.

В новой модели дополнительные тянущие пропеллеры также установлены на концах крыльев, однако, в отличие от Eurocopter X3, не спереди, а сзади (это сделано для уменьшения шума). На вертолете планируется использовать два двигателя Rolls Royce Turbomeca RTM322.

В настоящее время стандартная для вертолетов скорость составляет 240-260 километров в час. При этом самым быстрым в мире (среди массовых моделей) является американский Boeing CH-47 Chinook и советский Ми-24. Первый способен развивать скорость до 310 километров в час, второй — на примерно 60 километров в час больше.



Аппарат Eurocopter X3 был произведен в единичном экземпляре. В ходе одного из экспериментальных полетов он развил рекордную скорость до 472 километров в час. В настоящее время Eurocopter X3 находится в Музее авиации и космонавтики Парижа (Франция).

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

### Новости вертолетной индустрии в России

#### Минобороны РФ опровергло слухи о потерях в Сирии

Министерство обороны РФ опровергло появившуюся накануне в западных СМИ информацию об уничтожении в Сирии российской армейской техники.

"Абсолютно все российские боевые вертолеты в Сирии продолжают выполнять плановые задачи, потерь ни в технике, ни среди личного состава нет", - заявил журналистам официальный представитель Минобороны РФ генерал-майор Игорь Конашенков.

Авторство слухов об уничтожении целого подразделения российских боевых вертолетов и двух десятков грузовиков, по словам генерала Конашенкова, принадлежит пропагандистам "ИГИЛ" (террористическая организация, запрещенная в РФ - прим. ред.). Представитель Минобороны отметил, что те уже пытались продать эту "новость" около 10 дней назад, но безуспешно.



Напомним, во вторник американское разведывательно-аналитическое агентство Stratfor, сообщило, что террористы из группировки "ИГИЛ" в ходе майского наступления в районе Пальмиры, якобы, уничтожили четыре российских вертолета Ми-24. На сайте организации были опубликованы сделанные спутниками фотографии сирийской базы Т4 (провинция Хомс) от 17 мая - после того как, по данным агентства, "игиловцы" провели артобстрел базы.

[\(Российская газета\)](#)

### **«Вертолеты России» в середине июня передадут Сербии два Ми-17В-5**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") в середине июня передаст Сербии два военно-транспортных вертолета Ми-17В-5 и готов поставить еще, если поступит соответствующий заказ. Об этом во вторник сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга.

В апреле министр обороны Сербии Зоран Джорджевич сообщил в интервью ТАСС, что Белград ожидает в скором времени поставок из России партии военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5. Ранее во вторник в некоторых СМИ появилась информация о том, что Сербия купит у РФ два больших военных многофункциональных вертолета.

"В середине июня мы планируем передать ВВС Республики Сербия два военно-транспортных вертолета Ми-17В-5", - сказали в холдинге.

В холдинге также отметили, что "Вертолеты России" в случае поступления запроса готовы произвести для Сербии необходимую технику в максимально сжатые сроки.

[\(ТАСС\)](#)

### **«Вертолеты России» переучили летчиков Минобороны РФ для полетов на «арктическом» вертолете**

Пилоты Министерства обороны РФ успешно завершили переподготовку для управления новейшим арктическим вертолетом Ми-8АМТШ-ВА. Знания и опыт, полученные в ходе прохождения теоретической и тренажерной подготовки в сертифицированном авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех»), позволят военным летчикам осуществлять полеты на Ми-8АМТШ-ВА для выполнения широкого круга задач в арктических широтах.

В течение двух недель военные летчики проходили теоретическую переподготовку по специальностям «Вертолет и двигатели», «Авиационное оборудование», «Радиоэлектронное оборудование», «Авиационное вооружение» и «Десантно-транспортное оборудование». Кроме того, экипажи ознакомились с новым поисково-спасательным оборудованием вертолета, а также возможностями его боевого применения.

Теоретическая подготовка летчиков была завершена практическими занятиями на комплексном тренажере. Специалистам учебного центра



У-УАЗ удалось максимально приблизить к реальности полет на тренажере благодаря использованию в его программном обеспечении уточненных уравнений движения. После занятий на тренажере военные летчики перешли к летной практике на вертолете Ми-8АМТШ-ВА, находящемся на У-УАЗ.



По мнению экипажей Минобороны РФ, прошедших обучение, вертолет Ми-8АМТШ-ВА отличается легкостью пилотирования и наличием современного оборудования и систем. Они также отметили функциональность авиационного учебного центра У-УАЗ, подчеркнув его современность и оснащенность.

В настоящее время по заказу Министерства обороны на авиационном заводе в Улан-Удэ изготавливаются два арктических вертолета Ми-8АМТШ-ВА, после чего одна из машин будет перебазирована в Заполярье на аэродром Тикси. По сравнению с базовой версией Ми-8АМТШ-В новый арктический вертолет Ми-8АМТШ-ВА имеет ряд конструктивных особенностей. Также были модернизированы его основные системы. С учетом этого, руководство Минобороны РФ и холдинга «Вертолеты России» приняли решение организовать на базе авиационного центра У-УАЗ обучения эксплуатации и применению нового Ми-8АМТШ-ВА летным и инструкторско-преподавательским составом войск.

Конструкция нового вертолета Ми-8АМТШ-ВА учитывает все основные особенности применения вертолетной техники в зоне северных широт. В частности, вертолет приспособлен для эксплуатации в условиях: низких температур, больших расстояний между точками базирования и площадками целевого назначения, обширных акваторий водной поверхности Северного ледовитого океана, безориентирной местности, «полярной ночи», неустойчивого приема спутниковых сигналов и радиосвязи.



В числе главных особенностей конструкции можно отметить наличие уникальной системы подогрева агрегатов трансмиссии, благодаря которой при отрицательных температурах до  $-60^{\circ}\text{C}$  возможен оперативный запуск двигателей вертолета при автономном и безангарном базировании. Ми-8АМТШ-ВА также оснащен улучшенной теплоизоляцией, теплоизоляционными шторами, оборудованием для разогрева горячих пайков для экипажа и перевозимого личного состава.

Для полетов в условиях безориентирной местности и полярной ночи на машине установлено новейшее пилотажно-навигационное и радио-оборудование, в том числе цифровой автопилот и инерциальная система навигации, работающая при отсутствии спутниковых сигналов.

Полеты на большие расстояния между точками базирования обеспечены внешними дополнительными топливными баками, повышающими дальность полета. Безопасность экипажа и пассажиров повышена путем применения специальных морских спасательных костюмов. Согласно размещенному Государственному оборонному заказу холдинг «Вертолеты России» в 2016-2017 годах передаст Минобороны РФ еще 5 вертолетов Ми-8АМТШ-ВА.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **Минобороны РФ получит пять арктических вертолетов**

Минобороны РФ получит вертолеты "Терминатор" для работы в Арктике. Холдинг "Вертолеты России" передаст ведомству пять вертолетов "Ми-8АМТШ-ВА" согласно размещенному государственному оборонному заказу, сообщает пресс-служба холдинга.

В настоящее время по заказу Минобороны на авиационном заводе в Улан-Удэ изготавливаются два таких вертолета, одна из этих машин будет перебазирована в Заполярье на аэродром Тикси. Военные летчики уже успешно прошли переподготовку в сертифицированном авиационном центре Улан-Удэнского авиационного завода для управления новым арктическим вертолетом.

[\(DP.RU\)](#)

#### **«Вертолеты России» стали чемпионом Корпоративной лиги по футболу - 2016**

В заключительных матчах «промышленного дивизиона» команда холдинга «Вертолеты России» сыграла вничью с футболистами КАМИ, а затем одержала «золотую» победу над командой РКС.

Футболисты холдинга «Вертолеты России» второй раз подряд одержали победу в чемпионате Корпоративной лиги по футболу. Упорная борьба продолжалась до самого последнего тура, а на призовые места за два тура до конца претендовали сразу 6 команд.



В предпоследнем матче футболисты холдинга «Вертолеты России» вырвали ничью на последней минуте матча, встреча с командой КАМИ («Ассоциация машиностроительной индустрии») завершилась со счетом 1:1. Такой исход встречи означал, что для чемпионства «Вертолетам России» надо было обыгрывать команду РКС («Российские космические системы»). Однако после первого тайма «Вертолеты России» проигрывали со счетом 1:2 (мяч на счету Вячеслава Людскова).

Перелом в ход встречи внес гол Юрия Каптелкина, сравнявшего счет. После этого футболисты холдинга сумели отличиться еще дважды: третий мяч в сетку ворот РКС отправил Андрей Тырин, а финальный счет установил Юрий Каптелкин, оформивший дубль и ставший лучшим игроком матча. Итоговый счет 4:2, и «Вертолеты России» - чемпион Корпоративной лиги по футболу – 2016.

«Перед командой всегда ставится задача бороться за самые высокие места и играть на победу в каждом матче. Мы очень рады, что смогли завоевать этот трофей и порадовать всех, кто за нас болел и поддерживал. Первый в спорте – первые в бизнесе», - отметил капитан и главный тренер команды холдинга «Вертолеты России» Иван Шостак после церемонии награждения.

Руководство и коллектив холдинга «Вертолеты России» поздравляют наших футболистов с заслуженной победой и желают удачи в будущем сезоне!

[\(Вертолеты России\)](#)

### **«Вертолеты России» повышают компетенцию работников предприятий в области охраны труда и пожарной безопасности**

На Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию "Ростех"), прошел очередной ежегодный конкурс, направленный на выявление уровня знаний персонала, повышение его ответственности за соблюдение требований правил охраны труда и





пожарной безопасности, в котором приняли участие 18 команд с различных подразделений предприятия.

Улан-Удэнский авиационный завод уделяет большое внимание повышению компетентности работников предприятий в области охраны труда и пожарной безопасности, освоению персоналом практических навыков безопасного производства.

"Три года назад мы впервые провели этот конкурс. И это уже стало традицией. С каждым годом растет число участников, повышается уровень подготовки конкурсантов в области охраны труда. Что, безусловно, радует", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

Все команды получили маршрутные карты. Каждый этап включал в себя постановку актуальных вопросов с заданиями, выполнение которых осуществлялось на соревновательной основе. Конкурсанты должны были показать визитную карточку команды, оказать первую медицинскую помощь, используя манекен, рассказать о средствах индивидуальной защиты, их назначении и применении. Компетентное жюри оценивало знание командами законодательно-нормативной базы охраны труда, а также как должно выглядеть безопасное рабочее место (участники должны были на производственном участке выявить ошибки при оборудовании рабочего места и мест общего пользования). Этап пожарной безопасности включал в себя не только теоретическую, но и практическую часть.

Все конкурсанты успешно справились с поставленными задачами, но жюри учитывало мельчайшие нюансы прохождения этапов и вынесло свой вердикт. По итогам конкурса первое место присуждено команде цеха окончательной сборки. Второе место завоевала команда завода агрегатной сборки, на третье место вышли представители программно-конструкторского промышленного отдела. Участникам команд, занявших призовые места, были вручены почетные грамоты и денежные премии. ([АвиаПорт](#))

### **ААК «Прогресс» отмечает 80 лет**

26 мая 2016 года «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» имени Н.И. Сазыкина» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) отмечает свое 80-летие. Постановлением №126 от 26 мая 1936 года Совет труда и обороны СССР постановил начать строительство авиаремонтного завода №116 в городе Арсеньев. Со временем завод перешел от ремонта к выпуску авиационной техники, получив впоследствии название «Прогресс».

Сегодня ПАО ААК «ПРОГРЕСС» является одним из ведущих предприятий в отечественной оборонной промышленности. Продукция компании хорошо известна в России и за рубежом, и по ряду показателей не имеет мировых аналогов.

Визитной карточкой предприятия являются разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор» - одни из самых совершенных боевых машин в своем классе. Кроме того, на предприятии ведется подготовка к серийному выпуску экспортного и корабельного вариантов вертолета Ка-52, осваивается новый средний многоцелевой вертолет Ка-62. Параллельно с этой работой проводится масштабная



реконструкция предприятия, внедряется новейшее оборудование, наращиваются производственные мощности.

И хотя официальной датой образования ПАО ААК «ПРОГРЕСС» является 26 мая, праздник для его сотрудников, жителей и гостей города по традиции состоится в сентябре. Старт двухнедельным предпраздничным мероприятиям будет дан в День Воздушного флота России, который в 2016 году приходится на 20 августа. Традиционно в этот день Музей истории и трудовой славы Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» распахнет свои двери для всех желающих, на стадионе «Восток» пройдет спортивный фестиваль, посвященный Дню Воздушного флота России, в парке «Восток» будет организована работа различных развлекательных площадок, а на площади Дворца культуры «Прогресс» выступят ансамбли народного творчества. Завершится главный праздник авиастроителей вечерним концертом и зрелищным салютом.

8 сентября по случаю юбилея завода состоится грандиозный праздник. В этот день свершится торжественное открытие долгожданного монумента вертолёта Ка-50 «Черная акула». На территории летно-испытательной станции работники предприятия, жители и гости города смогут увидеть показательные выступления парашютистов АСТК ДОСААФ и захватывающие демонстрационные полёты авиационной техники. Им также представится возможность посетить музей под открытым небом, Музей истории и трудовой славы, расположенные по территории гостевого маршрута локальные площадки, на которых пройдут выступления байкерского клуба «Барс», десантников ВДВ и Арсеньевского казачества, фотозону «Пилоты», увлекательные конкурсные и игровые зоны.

9 сентября состоится большой юбилейный концерт, включающий 80 разнообразных номеров — по случаю 80-летия предприятия. По завершении насыщенной концертной программы жители и гости города смогут полюбоваться праздничным салютом.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **ГОСА «Вертолетов России» пройдет 30 июня 2016 года, закрытие реестра акционеров - 9 июня**

Годовое общее собрание акционеров "Вертолетов России" пройдет 30 июня 2016 года, говорится в сообщении компании. Закрытие реестра акционеров для участия в ГОСА состоится 9 июня.

Повестка дня ГОСА включает в себя следующие вопросы:

1. Утверждение годового отчета АО "Вертолеты России" за 2015 год.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности за 2015 год.
3. Распределение прибыли по итогам 2015 года.
4. О размере и порядке выплаты годовых дивидендов.
5. О выплате вознаграждения членам совета директоров и ревизионной комиссии АО "Вертолеты России".
6. Избрание членов совета директоров.
7. Избрание членов ревизионной комиссии.
8. Утверждение аудитора АО "Вертолеты России".
9. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, которые могут быть совершены в будущем.



10. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

11. Утверждение Устава АО "Вертолеты России" в новой редакции.

12. Утверждение положения о совете директоров АО "Вертолеты России".

[Финам.RU](http://Finam.RU)

### **Минобороны формирует техзадание для нового поколения винтокрылых пунктов управления**

Минобороны РФ в настоящее время формирует техническое задание для нового поколения воздушных пунктов управления (ВзПУ) на базе вертолетов. Об этом сообщил ТАСС генеральный директор НПП "Полет" (входит в Объединенную приборостроительную корпорацию, ОПК) Алексей Комяков.

"Проект такого вертолета в госпрограмме вооружений присутствует. Техническое задание сейчас формируется", - сказал Комяков. В феврале этого года представитель ОПК сообщил ТАСС, что специалисты НПП "Полет" создали опытный образец оборудования для нового поколения ВзПУ на базе вертолетов.

В Советском Союзе был разработан целый ряд вертолетов, выполнявших функции воздушных командных пунктов. В частности, такие машины были созданы на базе Ми-6 (вариант, также известный как Ми-22) и Ми-8, проводились испытания пункта управления на основе тяжелого транспортного вертолета Ми-26. Наибольшую известность получили воздушные командные пункты на базе самолетов. В США такие машины называли самолетами "судного дня" - doomsday planes - поскольку их предполагалось использовать в случае уничтожения наземных структур управления в ядерной войне. Самыми известными моделями специализированных самолетов этого типа стали американские Е-4В на базе лайнеров Boeing 747 и российские Ил-80, основанные на пассажирских Ил-86.

[ТАСС](http://ТАСС)

### **Представители холдинга «Вертолеты России» стали призерами премии АВИ «Лучший по профессии»**

Четыре представителя предприятий холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) стали лауреатами премии Ассоциации Вертолетной Индустрии «Лучший по профессии» за 2015 год. Победителем в номинации «Летчик-испытатель года» стал представитель ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина» Олег Хохлов. В числе достижений Олега Хохлова за прошедший год - наземные испытания Ка-52, в том числе испытания лопастей несущего винта вертолета на запас до флаттера, а также проведение летных периодических испытаний стрелково-пушечного и неуправляемого ракетного вооружения на вертолете Ми-8.

Лучшим инженером-испытателем года признан начальник сектора испытаний автоматов перекоса АО «МВЗ им. М.Л. Миля» Евгений Богомолов, начальник сектора испытаний автоматов перекоса АО «МВЗ им. М.Л. Миля». В 2015 году он с успехом провел испытания узлов и агрегатов автомата перекоса Ми-38, периодические испытания автоматов перекоса Ми-35, а также ресурсные испытания нового перспективного автомата перекоса.



Первое место в номинации «Инженер-конструктор года» завоевал заместитель Главного конструктора вертолета Ка-62, сотрудник АО «Камов» Дмитрий Кортышко. В 2015 году, в рамках конструкторских разработок вертолета Ка-62, благодаря личным усилиям Дмитрия Кортышко был введен в строй ряд уникальных стендов для проведения испытаний.

Георгий Пискунов, инженер-конструктор 3 категории ПАО «Казанский вертолетный завод», завоевал первое место как «Перспективный молодой инженер года». За прошедший год он полностью спроектировал ползковое шасси для вертолета «Ансат».

На торжественную церемонию награждения, состоявшуюся 20 мая в рамках международной выставки вертолетной индустрии «HeliRussia - 2016», были приглашены не только номинанты премии АВИ по итогам 2015 года - пилоты, инженеры, конструкторы, но и победители конкурса проектных и конструкторских разработок для студентов и молодых сотрудников «Вертолеты XXI века – 2016», а также почетные гости - руководители предприятий отрасли и авиационных ведомств, представители государственной власти и журналисты профильных изданий.

Конкурс на получение ежегодной премии Ассоциации Вертолетной Индустрии «Лучший по профессии» для сотрудников предприятий вертолетной отрасли проводится с 2008 года и служит целям поощрения профессионального мастерства, продвижению инноваций, современных технологий и уникальных достижений на рынке вертолетостроения.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Валерий Сорокин возвращает Казань в боссы вертолетостроения**

"Связьинвестнефтехим" покупает акции "Вертолетов России" почти на 5 млрд. рублей, чтобы "зайти" на Казанский вертолетный?

Как стало известно "БИЗНЕС Online", "Связьинвестнефтехим" участвует в довыпуске акций "Вертолетов России" на 60 млрд. (!) рублей. Татарстан спустя 10 лет после "утраты" акций КВЗ возвращается в капитал отрасли, а эксперты ждут перемен на вертолетостроительном олимпе.

*Сорокин составит компанию Чемезову*

Холдинг "Вертолеты России" (ВР) 18 мая приступил к размещению дополнительного выпуска акций. По закрытой подписке предполагается разместить 51 млн. акций номиналом 1 рубль каждая при цене размещения 1 183 рубля за бумагу. Так что реальный объем доэмиссии впечатляет - 60,33 миллиарда! Что интересно, помимо Росимущества, федеральных гигантов "Ростеха" и входящего в него "Оборонпрома" в круг потенциальных получателей были включены только два игрока - татарстанское минземимущество (МЗИО) и АО "Связьинвестнефтехим" (СИНХ). Более того, госхолдинг действительно примет участие в "вертолетной" доэмиссии, подтвердили "БИЗНЕС Online" в пресс-службе СИНХа.



Параллельно на сайте МЗИО появился любопытный документ - "Об условиях приватизации государственного имущества, вносимого в уставный капитал АО "Связьинвестнефтехим". В нем говорится, что минзем в счет оплаты дополнительного выпуска СИНХа (10 821 акция по 600,6 тыс. рублей за бумагу) вносит в уставный капитал холдинга имущество рыночной стоимостью 6,5 млрд. рублей. Основной актив - 1,455 млн. акций АО "ОПК "Оборонпром" на 4,99 млрд. рублей. Мы предположили, что СИНХ оплатит акции ВР именно этими бумагами ("Оборонпрому" принадлежит 94,61% уставного капитала ВР, а 3,98% владеет "Ростех"). И эту версию нам вчера подтвердили в пресс-службе холдинга: то есть Татарстан в лице своего "управляющего" претендует как минимум на 8,3% от запланированного объема выпуска.

Таким образом, республика спустя 10 лет после утраты акций КВЗ возвращается в капитал большого вертолетостроения. Напомним, что упомянутые акции "Оборонпрома" были получены Татарстаном в 2005 году как раз в обмен на 30% акций КВЗ, с которыми республика расставалась, мягко говоря, с большим сожалением. А если говорить прямо, то это был серьезный удар, в том числе имиджевый. Есть версия, что "Оборонпром" создавался в 2002 году во многом для "обуздания" КВЗ: тогда между ним и другим крупнейшим вертолетным заводом - Улан-Удэнским - развернулось жесткое соперничество. Новорожденную структуру возглавил бывший заместитель генерального директора УУАЗа Денис Мантуров (сегодня - министр промышленности и торговли РФ). Когда создавались "Вертолеты России", гендиректор УУАЗа Леонид Белых говорил: "КВЗ не сможет диктовать нам свои условия, потому что холдинг управляется не КВЗ, а ОПК "Оборонпром", который представляет интересы всего государства российского".

До осени 2010 года 11,41% капитала КВЗ принадлежало казанскому ООО "ТФК", 54,49% - "Оборонпрому". В ТФК 10,6% контролировала председатель правления банка "Заречье" Наталья Девярых, еще 4,9% были закольцованы на саму компанию через ООО "Оверсис", 84,5% принадлежало ООО "Лизинг-Инвест". Последний на 85% контролировался ТФК, 15% принадлежало банку "Заречье", где 79,5% контролировал КВЗ. Но 17 сентября 2010 года "Оборонпром" увеличил свою долю до 65,9%, а ТФК исчез из акционеров.

ВР завершили присоединение КВЗ в ноябре 2012 года, когда холдинг консолидировал 100% обыкновенных акций предприятия. Сегодня ВР владеют 98,3%, а "Оборонпром" - 1,35% капитала казанского завода, у республики же осталась золотая акция.

*"Связьинвестнефтехиму" становится тесно в Татарстане?*

Приобретая акции ВР, холдинг Валерия Сорокина впервые заходит в капитал глобальной федеральной структуры (до этого дня интересы СИНХа концентрировались в Татарстане). Зачем? Как сообщили в пресс-службе, для усиления сотрудничества и кооперации КВЗ и холдинга "Вертолеты России".

Поясним, что представляет собой холдинг, акции которого покупает СИНХ. ВР управляют тремя конструкторскими бюро, пятью заводами-финалистами, двумя производствами комплектующих, семью сервисными и ремонтными предприятиями, а также входят в российско-итальянское СП по





выпуску вертолетов Agusta. В 2015 году выручка ВР выросла в 2,2 раза до 9,1 млрд. рублей, а чистая прибыль - в 3 раза до 2,9 млрд. рублей.

На 31 декабря 2015 года уставный капитал ВР оценивался в 101,3 млн. рублей. Собственные средства холдинга - 43,66 миллиарда. Таким образом, в случае успешного полного размещения проходящей допэмиссии уставный капитал общества увеличится в 595 раз, а собственные средства - в 2,4 раза. Другими словами, значимость и объем проходящего пополнения собственных средств трудно переоценить. На что могут быть направлены деньги?

Первое. По мнению эксперта-аналитика АО "Финам" Алексея Калачева, допвыпуск акций, очевидно, связан с необходимостью докапитализации ВР, которая могла понадобиться и для снижения текущей долговой нагрузки. Долговую версию в беседе с корреспондентом "БИЗНЕС Online" высказал главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров: "В прошлом году гражданские самолеты "Сухого" получили от государства как докапитализацию 100 миллиардов рублей. Но на самом деле эти деньги дали не компании, а ее кредиторам. Может быть, в случае с "Вертолетами России" - то же самое? Нужно закрыть долги перед банками, вот и делают допэмиссию, чтобы легально получить от государства деньги... Государство особо не думает, как поддержать промышленность, важно поддержать финансовую систему, которая пострадала от санкций. Словом, не исключаю, что перед нами юридически оформленная переброска денег в финансовые структуры".

Впрочем, долговой резон вряд ли можно назвать основным - судя по отчетности ВР, холдинг не перегружен заемными средствами.

*"Это очень тугие люди. Они не хотят с нами работать"*

Второе. Докапитализация ВР могла понадобиться для расширения производственной программы, полагает Калачев. Он указывает, например, на то, что в подпрограмму "Вертолетостроение" госпрограммы "Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы" вносятся работы по вертолету Ка-62 (серия намечена в Арсеньеве) и по теме перспективного среднего коммерческого вертолета. Гусаров акцентировал внимание на продвижении таких проектов, как Ми-171А2 (будет выпускаться Улан-Удэ), Ми-38 и "Ансат". Два последних проекта и можно считать той самой кооперацией КВЗ и ВР, о которой говорят в "Связьинвестнефтехиме". Сегодня можно уверенно сказать, что "раскрутка" этих машин будет очень непростой.

Далее. Едва ли не важнейшим моментом видится создание линейки двигателей. Да, этим вопросом занимается Объединенная двигателестроительная корпорация (как и ВР, входит в "Ростех"), но, насколько известно, и вертолетостроители не остаются в стороне. Например, КВЗ вкладывался в создание двигателя ТВ7-117В для Ми-38. Сегодня на повестке дня - двигатель ВК-2500 для семейства Ми-8/Ми-17, который должен заменить продукцию украинской компании "Мотор Сич".

Критична ситуация с двигателями для легких вертолетов "Ансат" и Ка-226, которые сегодня летают на движках канадского и французского производства. В случае с "Ансатом" это очевидный риск. "Слышал, что с поставками были проблемы, - рассказал "БИЗНЕС Online" идеолог создания этого вертолета - бывший заместитель генерального директора КВЗ Валерий Карташев, - но пока



выкручиваемся. С тех пор как мы начали сотрудничество с канадцами, у них уже три раза сменилось руководство (там же ротация кадров, а не как у нас по 20 лет начальники сидят). С теми руководителями, что были 10 лет назад, я встречался. Это очень тугие люди, они не хотят с нами работать. А сейчас - тем более".

Тем временем отраслевые новости настораживают своим оптимизмом. Так, удивительное сообщение пришло с прошедшей на днях в Москве выставки HeliRussia: входящий в тот же "Ростех" холдинг "Технодинамика" заявил, что через четыре года создаст двигатели для "Ансата" и Ка-226. Отлично, вот только эта компания никогда подобными темами не занималась.

"Новость от "Технодинамики" - обычное выставочное заявление, не подкрепленное ни научным, ни производственным потенциалом, - подчеркнул в беседе с "БИЗНЕС Online" эксперт по вертолетной тематике, старший научный сотрудник Академии им. Жуковского Евгений Матвеев. - Таких заявлений в нашем вертолетном двигателестроении было немало. Чтобы разработать реальный вертолетный двигатель, может потребоваться до 10 лет. Кроме того, новый двигатель потянет за собой серьезные конструктивные изменения вертолета и его систем (главный редуктор, трансмиссия, система смазки, система охлаждения, система запуска, система управления, индикации, оценки технического состояния и так далее), а это дополнительные НИР, дополнительные испытания, дополнительная сертификация, а в итоге дополнительное время и дополнительные расходы".

#### *"Трепетный" Татарстан*

Третье. Среди прочего Карташев отметил, что перестал ездить на выставки, потому что "нечего смотреть - одно старье". Этот эмоциональный посыл о кризисе российского вертолетостроения разделяют ряд отраслевых экспертов. Можно предположить, что руководство ВР и "Ростеха", несмотря на ворох бравадных заявлений, тоже адекватно оценивает ситуацию. Не исключено, что мы станем свидетелями больших перемен в отрасли, а обсуждаемый 60-миллиардный выпуск акций - первый ее предвестник. "Это изменение расстановки сил на вертолетном олимпе (кто будет управлять этими средствами)", - комментирует размещение бумаг Матвеев.

Есть и еще один аспект - технический, но важный. Как говорит Калачев, дополнительный выпуск акций может использоваться и для изменения структуры собственности. Дело в том, что "Оборонпром", по словам экспертов, доживает последние дни. Сегодня он представляет собой, по сути, ненужную прокладку между "Ростехом" и его вертолетным и двигателестроительным холдингами, которыми корпорация Сергея Чемезова уже управляет напрямую. Поэтому "Ростех" принял решение о ликвидации "Оборонпрома". Калачев указывает, что тот предлагается ликвидировать уже в этом году, а для покрытия его обязательств предполагается провести докапитализацию "Ростеха". В списке же потенциальных приобретателей ценных бумаг ВР "Оборонпром" указан лишь потому, что он пока числится главным акционером вертолетостроительного холдинга... Но это, повторимся, детали, и, как полагает Матвеев, сегодня справедливо говорить о глобальных изменениях: "Наступает новый этап в вертолетостроении. Это попытка изменить вектор движения".

Можно предположить, что ввиду надвигающихся событий Татарстан намерен более активно участвовать в вертолетостроительном бизнесе. "Министерство земельных и имущественных



отношений Татарстана и принадлежащий региону "Связьинвестнефтехим" могут испытывать интерес к приобретению доли, так как в республике расположено одно из ключевых предприятий "Вертолетов России" - Казанский вертолетный завод, - говорит Калачев, - а руководство Татарстана, как известно, довольно трепетно относится к участию в собственности предприятий, расположенных на его территории". По мнению аналитика, нельзя исключать, что по завершении эмиссии будет объявлено о приватизации части пакета ВР или некоторых из его дочерних предприятий, в том числе и КВЗ. В этом случае участие республиканских структур в допэмиссии "Вертолетов России" вполне оправданно. ([БИЗНЕС Online](#))

### **Вертолетчики тоже спят**

Международная организация гражданской авиации (ICAO) разрабатывает новые стандарты отдыха для пилотов вертолетов. Эти правила рассчитаны на применение не только в пассажирских перевозках, но и в вертолетных работах в нефтегазовой и горнодобывающей промышленности. Ожидается, что разработка стандартов завершится к 2018 г.

Выработанные рекомендации, рассчитанные именно на пилотов вертолетов, будут соответствовать тем нормам, которыми уже сегодня в рамках системы управления рисками, связанными с утомлением (СУРУ), руководствуются летные составы авиакомпаний. СУРУ представляет собой новый подход к планированию работы и отдыха членов летных экипажей, нацеленный на "обеспечение уровня активности членов летных и кабинных экипажей, достаточного для выполнения ими должностных обязанностей с удовлетворительной работоспособностью", говорится в соответствующем документе. Проще говоря, в нем написано, сколько времени надо работать и сколько — отдыхать.

Актуальность проблемы возрастает в связи с опасениями, что рабочий день пилотов вертолетов и самолетов могут продлить из-за растущего дефицита летного состава. Внимание к ней привлекла и катастрофа самолета flydubai в аэропорту Ростова, после которой в СМИ стали появляться сообщения о том, что перевозчик недостаточно хорошо следил за утомляемостью своих сотрудников (расследование катастрофы продолжается).

В нашей стране при организации рабочего времени и отдыха пилотов винтокрылых машин операторы руководствуются в первую очередь "Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ", утвержденным Приказом Минтранса № 139 от 21.11.2005. Разграничения между пилотами самолетов и вертолетов, по сути, в нем не делаются; тем не менее, по мнению экспертов отрасли, этот приказ больше ориентирован на самолетные экипажи.

### **МНЕНИЯ ВЕРТОЛЕТНЫХ ОПЕРАТОРОВ**

В краснодарской авиакомпании "ПАНХ" замгендиректора по организации летной работы (ОЛР) Андрей Миненко подтвердил АТО.ru, что оператор "в основном руководствуется в ОЛР приказом № 139, который содержит основополагающие требования к организации труда и отдыха летного состава". При этом авиакомпания "в некоторой части адаптировала положения приказа к отдельным



видам авиационных работ (дежурство и выполнение полетов по тушению пожаров, работа с внешней подвеской, полеты по обслуживанию миссий ООН в Африке)". Миненко подчеркнул, что приказ № 139 в том виде, в каком он сегодня представлен, несовершенен и по отдельным позициям требует доработки.

Заместитель директора ГКУ Московский авиационный центр (МАЦ; основной регион работы — Москва и Подмосковье) по качеству Николай Рачицкий рассказал, что параметры рабочего времени и времени отдыха при выполнении воздушных перевозок (транспортных полетов) в приказе Минтранса № 139 в основном ориентированы на экипажи именно самолетов, выполняющих рейсы между аэропортами. В то же время, по мнению эксперта, этот документ достаточно полно устанавливает нормы работы и отдыха при выполнении авиационных работ, характерные для экипажей вертолетов.

Сам МАЦ при планировании и учете рабочего времени, а также времени отдыха членов экипажей руководствуется, помимо приказа № 139, Трудовым кодексом РФ. Также все необходимые параметры детализированы в трудовых договорах, правилах трудового распорядка, коллективном договоре и руководствах по производству полетов (РПП). В частности, в организации для членов экипажей введен суммированный учет рабочего времени (учетный период — один месяц). Сотрудники работают по определенному графику работы (без сменности), который согласовывается с профсоюзной организацией, утверждается директором и доводится до работников под роспись за месяц до вступления в действие.

"Учет рабочего времени и времени отдыха членов экипажей общий, так как пилоты, выполняющие перевозки пассажиров, могут выполнять и авиационные работы", — рассказал Рачицкий. Также собеседник АТО.ru уточнил, что если выполняется перевозка пассажиров, пилоты МАЦ руководствуются разделами приказа № 139, регулирующими воздушные перевозки, а если выполняются иные полеты, то они руководствуются разделами приказа № 139, регулирующими авиационные работы.

"Мы не устанавливали специальных внутренних мер для снижения летной нагрузки и утомляемости экипажей. Наши экипажи не работают на износ, чтобы извлечь максимальную прибыль. Их полетное время никогда не достигает пределов месячных (80 ч) или годовых (800 ч) максимумов, установленных приказом № 139", — подчеркнул Рачицкий.

В то же время между работой пилотов вертолетов и самолетов есть ряд существенных отличий. В частности, вертолеты в основном работают вне аэропортов и в местах, где нет гостиниц и мест, предназначенных для отдыха, рассказывает Рачицкий (в МАЦ перерывы на еду засчитывают во время полетной смены и, соответственно, в рабочее время экипажа). Вертолеты МАЦ часто приходится сажать на ограниченные неподготовленные площадки, подобранные экипажами с воздуха, в основном в условиях мегаполиса (в связи с этим минимальный состав экипажа у оператора — два человека, даже на легких вертолетах, сертифицированных для одного пилота).

Крупнейший вертолетный оператор РФ — "ЮТэйр — Вертолетные услуги" — при расчете времени руководствуется положениями главы в РПП "Полетное, рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов", разработанным с учетом требований ТК РФ, а также приказами № 139 и



№ 128 "Об утверждении федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ". При этом отмечается, что после отмены Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85) и введения в действие ФАП-128 возникла основная проблема, которая заключается в исчезновении понятия "транспортная авиация" и появление понятия "коммерческие воздушные перевозки" (КВП), комментирует ситуацию замначальника отдела летной эксплуатации — старший пилот-инструктор по типу компании "ЮТэйр — Вертолетные услуги" Виталий Бондарев. Кроме того, было пересмотрено понятие "авиационные работы": исчезло понятие "транспортно-связные полеты", которое фактически причислили к понятию КВП. "Возникшее "здвоение" определений (старое и новое) вызывает у ряда контролирующих органов желание приравнять КВП на вертолетах (ранее "транспортно-связные полеты") к КВП на самолетах (ранее "транспортные полеты") с применением ограничений по рабочему времени в зависимости от количества взлетов/посадок (приказ № 139, приложения № 1–4)", — подчеркнул эксперт.

Второй проблемой является присутствие в п. 26 приказа № 139 понятия "место жительства". "Дело в том, что Закон РФ от 25 июня 1993 г. № 5242-1 "О праве граждан РФ на свободу передвижения, выбор места пребывания и жительства в пределах РФ" в ст. 2 дает определение "месту жительства" как "жилой дом, квартира, комната, жилое помещение специализированного жилищного фонда (служебное жилое помещение, жилое помещение в общежитии, жилое помещение маневренного фонда, жилое помещение в доме системы социального обслуживания граждан и другие) либо иное жилое помещение, в которых гражданин постоянно или преимущественно проживает в качестве собственника, по договору найма (поднайма), договору найма специализированного жилого помещения либо на иных основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, и в которых он зарегистрирован по месту жительства". Учитывая, что оператор должен руководствоваться этим законом, он вынужден засчитывать в счет рабочего времени весь период, который экипаж проводит, например, в гостинице во время дежурства. "Для примера: при норме рабочего времени в мае 136,8 ч пилот, выполнив 14 дежурств в гостинице по 10 ч рабочего времени каждое, не выполняя полетов, может выработать свою норму рабочего времени на месяц полностью. И даже при личном желании и готовности выполнять полеты компания не имеет права допускать пилота к полетам", — комментируют в "ЮТэйр — Вертолетные услуги".

В заключение эксперт отмечает, что для вертолетных компаний "был бы приемлем вариант Положения о рабочем времени, которое разработано специально для вертолетных компаний на базе приказа № 139 с корректировкой формулировок и определений в соответствии с действующим законодательством. И самое главное при разработке приложения обязательно привлекать экспертов вертолетной отрасли".

#### НУЖНЫ ЛИ НОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ПИЛОТОВ ВЕРТОЛЕТОВ?

Решение ICAO о выработке отдельных правил для пилотов вертолетов неудивительно, ведь в работе с винтокрылыми машинами есть особенности, существенно отличающие ее от работы экипажей самолетов. Рачицкий рассказывает, что на вертолетах не совершают длительных полетов с отдыхом в разных часовых поясах, их пилоты "не избалованы полетами на автопилоте и заходами на посадку в автоматическом режиме". Даже в горизонтальном полете автопилот вертолета нужно контролировать (держат ручку управления).





Кроме того, при работе с вертолетом имеет место цикличность. "Например, за один полет (заправку) в МАЦ существует большое количество повторяющихся взлетов-посадок на неподготовленные площадки, подъемов-спусков грузов, заборов-сливов воды, и все это происходит на максимальных режимах двигателей, ручном пилотировании, рядом с землей и препятствиями с большой психофизиологической нагрузкой, особенно на пилотирующего. При повторяющихся, однотипных, монотонных операциях как раз и возрастает риск пропустить мелочи и не учесть изменение условий в результате утомления (суточное повышение температуры, кратковременное изменение ветра, ухудшение летно-технических характеристик, нарушение строповки груза, малозаметные провода и др.)", — подчеркнул эксперт.

Тем не менее, по мнению Рачицкого, в целом Трудового кодекса РФ и приказа Минтранса № 139 достаточно, чтобы правильно спланировать рабочее время и отдых экипажей вертолетов. Собеседник АТО.ru считает, что разрабатываемый документ ICAO, регулирующий утомляемость пилотов вертолетов, будет работать в вертолетных авиакомпаниях "так же и с таким же успехом и качеством, как и система управления безопасностью полетов". Кроме того, представитель МАЦ подчеркнул, что планированию работы, контролю утомляемости, умению правильно распределять нагрузки в экипаже и умению правильно отдыхать (расслабляться и восстанавливаться) в полете, перед и между полетами руководителей, пилотов и командно-летный состав нужно учить, начиная с училища, а также в ходе наземных курсов.

Система СУРУ, применяемая в авиакомпаниях (эксплуатирующих самолеты), разработана ICAO в 2011 г. В ее создании принимали участие эксперты Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов авиакомпаний (IFALPA).

По статистике Федеральной авиационной администрации США (FAA), около 20% авиационных происшествий связано с утомлением. По данным Национального бюро по безопасности на транспорте США (NTSB), примерно 50% командиров ВС предрасположены к ошибкам в полетах длительностью более 12 ч.

Для снижения рисков, связанных с утомлением, регулирующие органы и сами авиакомпании уделяют проблеме все больше внимания. Не обошли стороной этот вопрос и в России: в нашей стране разработкой стандартов СУРУ занимаются в том числе авиаперевозчики "Волга-Днепр" и S7 Airlines ("Сибирь").

Для выработки стандарта СУРУ, который является новым подходом к планированию работы и отдыха членов летных экипажей, российским операторам было бы удобнее объединиться, считают эксперты, так как это упростит и ускорит процесс. Однако стоит отметить, что для всех операторов документ одинаковым быть не может, потому что при его разработке учитываются все особенности деятельности каждого перевозчика (парк ВС, система оплаты труда, маршрутная сеть и др.).

[ATO.Ru](http://ATO.Ru)



## Новости вертолетной индустрии в мире

### **«Вертолеты России» обсуждают с Индией контракты на ремонт Ми-17 и Ми-26**

"Вертолеты России" (входят в госкорпорацию "Ростех") обсуждают с индийскими партнерами контракты на ремонт трех Ми-26 и пяти Ми-17, сообщил ТАСС заместитель гендиректора холдинга по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков.

"Мы находимся на стадии обсуждения контракта на ремонт пяти (с возможностью увеличения до шести) вертолетов погранвойск Индии. Это вертолеты Ми-17. Стоит отметить, что "Вертолеты России" обсуждают контракт на ремонт трех Ми-26 ВВС Индии, тендер соответствующий мы уже выиграли", - сказал собеседник агентства.

По его словам, "на выходе" подписание контракта по линии "Рособоронэкспорта" на ремонт Ми-17 индийских военно-воздушных сил.

Ранее Чечиков рассказал ТАСС, что "Вертолеты России" в ближайшее время планируют заключить с Минобороны Индии долгосрочный контракт на послепродажное обслуживание вертолетов семейства Ми-8/17. По его словам, речь идет о "принципиально новом формате".

Индия является одним из крупнейших покупателей российских вертолетов. В частности, недавно была завершена поставка в эту страну 151 военно-транспортного Ми-17В-5, причем ранее сообщалось о планах ВВС Индии заказать еще 48 таких машин. Кроме того, в конце прошлого года было подписано соглашение о совместном выпуске легких вертолетов Ка-226. Предполагается, что 60 машин будут поставлены в Индию готовыми, еще 140 будут выпущены уже на индийских мощностях.

### *Ремонт вертолетов для Минобороны Хорватии*

Чечиков также заявил, что "Вертолеты России" планируют участвовать в тендере на ремонт вертолетов для Минобороны Хорватии.

"Мы ожидаем объявления тендера в середине года, летом. Мы несколько раз заявили о себе, провели презентацию, сейчас ждем официального приглашения к участию в тендере", - сказал собеседник агентства.

Ранее Чечиков рассказал ТАСС, что "Вертолеты России" готовы отремонтировать хорватские военно-транспортные Ми-171Ш на территории РФ или в Европе, но с участием российских специалистов. В Хорватии имеется ремонтный завод, причем его дооборудование и сертификация в том числе под ремонт Ми-171Ш обсуждались с Загребом еще в прошлом году, отмечал замглавы холдинга.

Недавно в Хорватии разгорелся скандал из-за истребителей МиГ-21 - часть из них была отправлена на Украину для ремонта, часть закуплена у Киева. Через несколько месяцев эксплуатации из 12 самолетов в строю остались только три. По данным СМИ, самолеты оказались старше, чем было указано в документах, и вообще не соответствовали бумагам.



### *Создание сети региональных партнерских центров*

Чечиков также сообщил, что "Вертолеты России" обсуждают с зарубежными компаниями создание сети региональных партнерских центров, которые займутся обслуживанием техники.

"В настоящее время порядка 40 предприятий по всему миру участвуют в обслуживании нашей вертолетной техники. Порой деятельность осуществляется не совсем в соответствии с требованиями, которые мы предъявляем, поэтому мы сейчас ведем переговоры с нашими партнерами по созданию региональных партнерских центров", - сказал Чечиков.

В апреле этого года была утверждена стратегия развития послепродажного обслуживания до 2030 года, напомнил собеседник агентства. "Одно из направлений - это развитие сервисной инфраструктуры за рубежом", - подчеркнул он.

"Вертолеты России" с октября 2014 года имеют право на самостоятельную внешнеэкономическую деятельность в части обслуживания, ремонта и модернизации вертолетов, включая боевые. В последнее время холдинг сообщал о планах открыть сеть сервисных центров по всему миру, в том числе в Азии, Северной Африке и Латинской Америке. Кроме того, "Вертолеты России" занимаются организацией ремонта машин в различных странах - например, в Египте.

[\(ТАСС\)](#)

### **Самолет Як-130 и вертолет «Ансат» поучаствуют в летной программе KADEX-2016 в Астане**

Российский учебно-боевой самолет Як-130, транспортно-боевой вертолет Ми-35М и легкий многоцелевой вертолет "Ансат" примут участие в летной программе Международной выставки вооружения и военно-технического имущества KADEX-2016 в Казахстане, говорится в поступившем в "Газету.Ru" сообщении Рособорнэкспорта.

Военно-технический форум пройдет со 2 по 5 июня в Астане.

"Будут также показаны зенитный ракетный комплекс "Тор-М2КМ" с боевыми и техническими средствами в модульном исполнении, модернизированный танк Т-72, разведывательная машина "РМ-К", а также многоцелевые автомобили "Урал-ВВ", "Урал 4320-6951-70", "Урал 63706", "Тайфун-К" ("КамАЗ-53949"), "Торнадо" ("КамАЗ-53958") и машины семейства "Мустанг" ("КамАЗ-5350" и "КамАЗ-6350")", - отмечается в пресс-релизе.

Всего в KADEX-2016 участвует 40 предприятий российского оборонно-промышленного комплекса, в том числе 14 холдингов, будут представлены более 250 образцов для сухопутных, военно-воздушных и военно-морских сил.

Единственный государственный спецэкспортер вооружений и техники Рособорнэкспорт проведет переговоры с партнерами из Казахстана по вопросам возможности дальнейших поставок авиационной, военно-морской и инженерной техники, боеприпасов и беспилотных авиационных

систем, а также локализации производства продукции военного и двойного назначения и восстановления и модернизации ранее поставленной техники. Кроме того, будут рассмотрены перспективы совместной разработки автоматизированной системы управления Вооруженных сил Казахстана. Предстоят и переговоры о поставках и расширению ВТС с другими странами СНГ.

[Газета.Ru](http://Газета.Ru)

### Вертолетного оператора NHV допустили к ремонту техники из России

Бельгийская вертолетная группа Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV) завершила сертификацию по новым российским правилам ФАП-285 (в октябре 2015 г. они пришли на смену действовавшим ранее правилам ФАП-145). Помощь в этом оказала компания Heliatica, официально представляющая NHV как оператора услуг по ТОиР в России.



В соответствии с сертификатом NHV может принимать на техобслуживание вертолеты таких моделей, как AS365 N2/N3, H145, H175, BK-117 C2, McDonnell Douglas MD900/902 Explorer, AS332 L2, H225 и AW139. Помимо этого, NHV допущена Росавиацией к обслуживанию таких компонентов ВС, как системы электроснабжения и освещения, а также бытовое, специальное и аварийно-спасательное оборудование. Работы будут осуществляться на базе в г. Остенде (Бельгия).

В Heliatica сообщили, что уже получили первый заказ из России на ТО винтокрылой машины. Речь идет о среднем вертолете H155 (прежнее название — EC155 B1) производителя Airbus Helicopters. Машину отправят в Бельгию на выполнение шестилетней инспекции.

Параллельно запущена процедура одобрения учебного центра NHV. Как рассказали АТО.ru в Heliatica, его планируется завершить до конца года. При этом в компании не уточнили, на какие типы ВС будут готовить в учебном центре NHV.



Группа компаний NHV, образованная в 1997 г. и в 2014 г. объединившаяся с норвежской Blueway Group, — коммерческий эксплуатант вертолетов, основные базы которого располагаются в Европе и Западной Африке. Компания занимается перевозками для нефтегазового сектора. Кроме того, ее машины задействованы в поисково-спасательных и других авиационных работах.

Парк оператора состоит из вертолетов AS365 N3/N2, H225, AS332 L2, H175 и H155 производства Airbus Helicopters, а также AW139 производства Leonardo Helicopters (ранее AgustaWestland). Всего компания располагает более чем 60 бортами.

Помимо вертолетных перевозок NHV оказывает услуги по переучиванию летно-технического персонала и является авторизованным сервисным центром группы Airbus Helicopters. Подразделение, отвечающее за проведение работ по ТОиР, имеет европейские сертификаты EASA Part 145 и EASA Part 21.

[ATO.Ru](http://ATO.Ru)

## Новости аэрокосмической промышленности

### В Москве состоялся 9-й международный «Авиационный IT-форум»

Более 120 российских и зарубежных специалистов приняли участие в работе 9-го международного "Авиационного IT-форума", который состоялся 19 мая в Москве в гостинице Marriott Grand Hotel.

Конференция прошла в 9-й раз и традиционно собрала в своей программе выступления признанных экспертов отрасли.

В рамках первой сессии "Информационные технологии: продукты и стратегии" выступили представители как IT-разработчиков, так и авиакомпаний. О стратегии развития отрасли рассказал Lutz Vornweg, Amadeus, который открыл форум выступлением на тему "Мерчендайзинг – как это работает". Алексей Шубенков, Sabre высказал мнение, что трендом в авиации сегодня считается тотальная оптимизация доходов. Алексей Куканов, "Волга-Днепр", поделился текущей IT-стратегией грузовой авиакомпании, а Сергей Жуков, S7 IT рассказал, с какими проблемами сталкиваются авиакомпании на пути реализации IT проектов. Также в этой сессии были презентованы новейшие разработки в области авиации: Александр Белей, "Аэронавигатор" представил комплексный подход к внедрению EFB, Гагик Григорян, "Ютэйр" рассказал об особенностях национальной интеграции программ лояльности, а Дмитрий Краснов, SITA вызвал целую дискуссию, поделившись взглядами компании на перспективы внедрения интеллектуальных технологий для идентификации пассажира на всех этапах воздушного путешествия.

Деловая программа форума продолжилась сессией "Маркетинг, продажи, путешествия". Михаил Лазарев, "Сирена-Трэвел" рассказал о современных решениях компании для работы с ресурсами авиакомпании. Большой резонанс среди присутствующих вызвала совместная презентация Владимира Проскурина, IATA и Екатерины Дмитрук, S7 Airlines о теории и практике внедрения NDC. Представители Travelport – Светлана Панкова и Андрей Криницин — поделились взглядом на





коммерческие возможности авиакомпаний в области агентских продаж. Также были презентованы новые продукты для авиаотрасли представителем IBM – Виктором Игнатовым и INNATOUR - Инной Бельтюковой.

Завершающим блоком программы стали выступления для представителей аэропортов. Adrian James, Amadeus рассказал, куда сегодня движется индустрия, а Александр Колесников поделился новыми IT-разработками холдинга "Базэл Аэро".

В работе форума приняли участие IT-директора, коммерческие директора и директора по продажам авиакомпаний, аэропортов, агентств по продажам перевозок, представители компаний – поставщиков IT-решений для отрасли.

Генеральный партнер мероприятия - Amadeus. Спонсоры мероприятия – Lufthansa Systems, SITA, Sabre, "Сирена-Трэвел", Travelport, "ИННА ТУР".

[\(ATO Events\)](#)

#### **«Ингосстрах» застрахует три SSJ-100 ГТЛК за 18,6 млн рублей**

ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) выбрало СПАО "Ингосстрах" победителем закрытого запроса цен на страхование трех самолетов Sukhoi Superjet 100, говорится в материалах к запросу, размещенных на сайте госзакупок.

Максимальная цена договора на страхование на срок 12 месяцев от гибели, пропажи, утраты и военных рисков трех самолетов стоимостью 1,514 млрд рублей каждый составляла 37 млн рублей. "Ингосстрах" предложил заключить договор за 18,854 млн рублей.

Также в запросе участвовали ОАО "Альфастрахование", предложившее цену в 20,444 млн рублей, АО "СОГАЗ", готовое заключить договор за 22,716 млн рублей, и ПАО СК "Росгосстрах" с ценой в 27,259 млн рублей.

[\(АвиаПорт\)](#)

#### **Росавиация допускает продолжение сертификации техники по старым договорам**

Росавиация допускает продолжение выполнения Авиационным регистром МАК (АР МАК) работ по сертификации авиатехники, хозяйственные договоры на выполнение которых заключены до принятия постановления правительства РФ, предусматривающего наделение Росавиации полномочиями по сертификации типа авиационной техники, сообщает ведомство.

"Росавиация рассматривает сертификационные документы АР МАК, разработанные по договорам, заключенным с разработчиком авиационной техники до 28 ноября 2015 года. После указанной даты заявки на сертификацию типа авиационной техники (модификацию, изменение конструкции образца, корректировку ограничений, выдачу одобрения, дополнительного сертификата типа и другой одобрительной документации) подаются в Федеральное агентство воздушного транспорта", - говорится в сообщении.



Ведомство отмечает, что сертификационные документы АР МАК, сформированные и выданные в соответствии с договорами, заключенными после 28 ноября 2015 года, не действуют на территории РФ и не могут быть использованы в качестве основания для включения типов воздушных судов в спецификации сертификатов российских эксплуатантов гражданской авиации.

Отмечается, что Росавиация поручает своей подведомственной организации ФАУ "Авиационный регистр Российской Федерации" (Авиарегистр России) организовывать и проводить работы по всему спектру работ по сертификации типа авиационной техники, включая заключение хозяйственных договоров на выполнение сертификационных работ. На основании комплексного заключения Авиарегистра России Росавиация выдает соответствующие одобрительные сертификационные документы согласно заявкам разработчиков авиационной техники.

В конце ноября 2015 года правительство РФ приняло решение о перераспределении части функций МАК между Минтрансом, Росавиацией и Минпромторгом. Функции по определению порядка сертификации международных аэропортов и коммерческих аэропортов, и типа судна, и ряда других важнейших авиационных систем были переданы Минтрансу. Сам процесс сертификации и проверки сертификационных требований будут проводить специалисты из Росавиации. Минпромторг получил полномочия по сертификации, связанные с производством воздушных судов.

[\(РИА Новости\)](#)

### **Ирландская авиакомпания CityJet получила первый самолет SSJ 100**

Компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и SuperJet International (SJI) 24 мая передали первый самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) для ирландского авиаперевозчика CityJet, который стал первым европейским заказчиком российского воздушного судна. В этом году CityJet получит еще две машины данного типа.

Самолеты предоставляются в операционный лизинг. Поставщиком выступает компания RJ Leasing. Финансирует сделку ВЭБ.

Как АТО.ru рассказал коммерческий директор CityJet Кэтел О'Коннел, первый SSJ 100 перегонят в Дублин, место базирования авиакомпании, 1 июня. Второй самолет последует в том же месяце. CityJet планирует использовать первые три машины для чартерных полетов. По словам О'Коннела, они будут привлекаться к перевозке спортивных команд; кроме того, их будут ставить на чартеры для перевозки туристов на курорты Франции и Испании.

Также О'Коннел подтвердил, что сейчас компания ведет переговоры с рядом перевозчиков о передаче им российских самолетов в мокрый лизинг, однако не стал называть потенциальных заказчиков.



Использовать SSJ 100 на своих регулярных маршрутах авиакомпания сможет после того, как самолет будет сертифицирован для захода на посадку по крутой глиссаде в аэропорту Лондон-Сити. Именно оттуда совершается большинство регулярных рейсов CityJet.

Как рассказал АТО.ru президент ГСС Илья Тарасенко, самолет планируется сертифицировать под эти требования в 2018 г. Для этого потребуются изменить настройки системы управления и добавить законцовки крыла. До того момента SSJ 100 будут поставляться CityJet в стандартной версии. Поставки машин в новом исполнении начнутся после 2019 г. Позже для посадки по крутой глиссаде доработают и ВС стандартной версии.

Всего CityJet заказала 15 ВС с опционом еще на 16 SSJ 100. Самолеты для авиакомпании поставляются в конфигурации на 98 кресел с пассажирским салоном от итальянского дизайнер-бюро Pininfarina. ([ATO.Ru](http://ATO.Ru))

### **Superjet будет доработан для выполнения полетов из аэропорта Лондон-Сити**

"Гражданские самолеты Сухого" доработают самолет Superjet SSJ-100 для ирландской авиакомпании CityJet, которая является первым европейским эксплуатантом этого российского воздушного судна.



Об этом "Газете.Ru" рассказал глава ГСС Илья Тарасенко. По его словам, первые самолеты будут поставлены в текущем виде и будут эксплуатироваться на рейсах, следующих из аэропорта Дублина.

"Есть дополнительные требования авиакомпании CityJet к тому, чтобы самолет садился в аэропорту Лондон-Сити, соответственно, мы под это делаем нашу разработку, которая будет сертифицирована в 2018 году. И с 2018 года наш самолет сможет спокойно садиться в Лондон-Сити", - отметил Тарасенко.

Он также сообщил, что те самолеты, которые будут поставлены в рамках контракта в первоначальной версии, также будут позднее модифицированы. Тарасенко уточнил, что будет доработано программное обеспечение, система управления и сделаны горизонтальные винглеты.

Винглеты являются обязательным требованием аэропорта Лондон-Сити к воздушным судам, пояснил глава Superjet International Назарио Каучелья.

24 мая состоялась торжественная церемония передачи первого самолета SSJ-100 ирландской авиакомпании CityJet, которая заключила твердый контракт на поставку 15 воздушных судов этого типа. Соглашение предусматривает также опцион на дополнительный заказ еще 16 SSJ-100.

В течение 2016 года CityJet получит три самолета SSJ-100. Второй будет поставлен в июне, третий - в октябре, уточнил в разговоре с "Газетой.Ru" глава CityJet Пэт Бирн.

[\(Газета.Ru\)](#)

### **Первый SSJ 100 для ВВС Таиланда передадут не позднее сентября**

Поставка первого самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) в Таиланд состоится не позднее середины сентября, рассказал накануне АТО.ru президент компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Илья Тарасенко. Военно-воздушные силы этой страны заказали в 2013 г. два ВС этого типа с салонами в VIP-компоновке.

ВВС Таиланда станут не первыми эксплуатантами SSJ 100 в VIP-версии. Один такой самолет в интересах "Рособоронэкспорта" летает в компании "Русджет", еще одна машина с VIP-салонами находится в управлении швейцарского делового оператора Comlux.

Также в ГСС рассказали, что сертификация специальной бизнес-версии Sukhoi Business Jet (SBJ), оснащенной дополнительными топливными баками и встроенным трапом (о начале ее сборки сообщалось в октябре 2015 г.), ожидается в 2016 г. При том что базовая дальность самолета составляет 6000 км, в компании уже работают над ее увеличением до 8000 км.

Всего, по словам Тарасенко, в 2016 г. ГСС планируют произвести 30 самолетов SSJ 100.

В 2015 г. было выпущено 17 машин этого типа. Пик производства пришелся на 2014 г., когда было собрано 37 таких ВС.

[\(АТО.Ru\)](#)



## Российскому МЧС поставили два самолета SSJ 100

Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ (МЧС) в мае текущего года получило два региональных самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), рассказали АТО.ru в компании-производителе "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС). Один из бортов введен в эксплуатацию.

Вместе с тем, по данным агентства РИА Новости, на боевое дежурство поставлены уже обе машины. В частности, сообщается, что одна из них направлена на юг России, куда воздушное судно доставило оперативную группу МЧС для решения рабочих вопросов.

Ранее в самом ведомстве АТО.ru сообщали, что оно получило оба воздушных судна с увеличенной дальностью полета еще в прошлом году. Однако, как пояснили в ГСС, с декабря самолеты дорабатывались по согласованию с заказчиком.

По информации из открытых источников, машины имеют бортовые номера RA-89066 и RA-89067. Как сообщалось ранее, контракт на поставку двух самолетов был заключен с МЧС в 2014 г. Самолеты ведомства, оборудованные системами спецсвязи, выполнены в так называемой смешанной компоновке, которая позволяет оперативно устанавливать медицинский модуль. Его использование дает возможность перевозить пострадавших и оказывать им медицинскую помощь непосредственно в полете. Интерьер для SSJ 100 разрабатывала компания "ВЕМИНА Авиапрестиж".

[ATO.ru](http://ATO.ru)

## Мантуров: объем поставок Египту SSJ-100 зависит от сроков возобновления авиасообщения с РФ

Увеличение планируемого объема поставок российских самолетов SSJ-100 авиакомпании EgyptAir зависит от сроков возобновления авиасообщения между Россией и Египтом. Об этом в ходе церемонии передачи первого SSJ-100 ирландской авиакомпании CityJet заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

"Коллеги, естественно, заинтересованы в увеличении закупки до 40 самолетов, но это все будет зависеть от того, когда будет принято решение о возобновлении маршрутов из России, - заявил Мантуров. - В первую очередь, конечно же, ориентированы на перевозки туристов из России, из разных российских городов Российской Федерации. Какое-то время придется подождать для принятия решений авиационными властями России о запуске маршрутов в египетском направлении".

Как сообщалось в феврале 2016 года, Минпромторг РФ обсуждает с египетской авиакомпанией EgyptAir поставку до 40 самолетов SSJ-100. Ранее ОАК планировала передать по схеме trade-in 12 SSJ-100 в лизинг EgyptAir и предоставить опцион еще на 12 самолетов. С египетской стороной обсуждался вариант trade-in 15 самолетов Embraer-170.

31 октября прошлого года самолет А321 российской компании "Когалымавиа", выполнявший рейс из египетского Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, потерпел катастрофу в результате теракта. Всего на





борту самолета было 217 пассажиров и семь членов экипажа, никто не выжил. После этого президент РФ согласился с рекомендациями Национального антитеррористического комитета приостановить авиасообщение с Египтом до тех пор, пока не будет обеспечен должный уровень безопасности авиаперевозок.

#### *Создание российско-венгерской авиакомпания*

По словам Мантурова, российско-венгерская авиакомпания, идея создания которой сейчас только обсуждается, не должна быть дотируемой.

"Мы исходим из того, что нужно будет найти оптимальное бизнес-решение, при котором этот механизм, эта компания, будет коммерчески эффективной, а не дотируемой - в этом мы явно не заинтересованы, даже если очень хочется создать и поставить на рынки Восточной Европы наши самолеты. Мы не готовы заниматься дотацией, поэтому если выйдем на коммерчески реализуемый проект, то, конечно, этот проект может состояться", - сказал министр.

По его словам, обсуждается несколько возможных вариантов создания российско-венгерской авиакомпания. Один из них - с участием "дочерней компании "Сухого" и уполномоченной компании с венгерской стороны".

"Возможно, это будет просто венгерская компания, но мы обеспечим комфортные финансовые условия для поставки этих самолетов. Поэтому все эти варианты рассматриваются, изучаются - так, чтобы они были экономически эффективными", - добавил Мантуров.

В феврале текущего года венгерское информационное агентство МТИ сообщало, что авиаконцерн "Сухой" обсуждает с властями Венгрии участие в создании нового перевозчика. Тогда планировалось, что российская компания может предоставить для реализации этого проекта шесть самолетов SSJ, а также необходимое финансирование.

[\(ТАСС\)](#)

#### **Значение SSJ 100 для авиакомпании "Якутия" возрастает**

Единственный дальневосточный оператор самолетов SSJ 100 — авиакомпания "Якутия" в рамках оптимизации своих провозных емкостей значительно оптимизировала парк реактивных ВС. Уходя от разнотипности, в 2015 году из парка авиакомпании были выведены пассажирские Boeing 757-200 и Boeing 737-700. На сегодняшний день флот магистральных машин расширяется машинами Boeing 737-800. В плане развития парка региональных машин перевозчик из Республики Саха благодаря господдержке намерен значительно увеличить количество самолетов производства ГСС.

Экономический кризис больно ударил по авиакомпании "Якутия". Несколько лет назад лидирующий перевозчик Республики Саха официально заявлял об амбициях войти в топ-10 авиакомпаний России. Но в 2015 г. "Якутия" по количеству перевезенных пассажиров вышла в рейтинге за пределы второй десятки и теперь просит федеральное правительство о госгарантиях.

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПЛЕЧО



Спустя три года после начала полетов SSJ 100 на Дальнем Востоке коммерческая эксплуатация двух машин этого типа в "Якутии" так и не стала рентабельной. Злую шутку с контролируемой республиканским правительством авиакомпанией сыграла девальвация рубля. В декабре 2012 г. совет директоров перевозчика одобрил 10-летнюю финансовую аренду двух SSJ 100 с общим объемом лизинговых платежей "ВЭБ-лизингу" в размере 62 млн долл. при курсе 30,6 руб. за единицу американской валюты. Весной 2016 г. "Якутия" продолжает эксплуатацию SSJ 100 при курсе 67,8 руб. за доллар.

"Считается, что авиакомпании начинают получать прибыль от эксплуатации нового типа ВС в среднем не ранее чем через два года, в зависимости от модели воздушных перевозок. За это время маршрутная сеть авиакомпании и емкость нового самолета становятся полностью адаптированными друг к другу, занятость кресел достигает эффективной величины, — говорит Павел Удод, первый заместитель гендиректора "Якутии". — То же самое ожидалось с самолетом SSJ 100. Все изначально сделанные расчеты предполагали выход на безубыточную деятельность на третьем году эксплуатации. Но на второй-третий год мы столкнулись с кризисными явлениями в экономике, и, к сожалению, авиация не стала исключением. Нам пришлось достаточно серьезно перестраивать свою бизнес-модель".

Российское правительство приступило к поддержке операторов SSJ 100 пару лет назад. Машины производства ГСС включили в Постановление № 1212, регламентирующее получение субсидий на выплату арендных платежей по договорам финансового лизинга. Пассажировместимость SSJ 100 позволяет использовать эти машины на региональных маршрутах, дотируемых по Постановлению № 1242. Создана структура, гарантирующая остаточную стоимость SSJ 100. Вот-вот будет запущена программа субсидирования пула запасных частей. Но главной надеждой "Якутии" стало прошлогоднее решение о докапитализации ГТЛК, запустившее программу операционного лизинга по сниженным ставкам в рублях. Перевозчик рассчитывает, что действие Постановления № 1212 в 2016 г. будет расширено на операционный лизинг.



"За последние два года из-за резкой девальвации рубля условия лизинговых валютных контрактов на SSJ 100 абсолютно перестали соответствовать бизнес-модели полетов на региональных линиях. Поэтому в 2014–2015 гг. российское правительство приняло ряд последовательных и системных решений, чтобы SSJ 100 снова вошел в рамки экономически обоснованной коммерческой эксплуатации. Благодаря этому на сегодняшний день SSJ 100 как продукт снова конкурентен по такому важному параметру, как доходность пассажирского кресла на километр", — отметил Павел Удод.

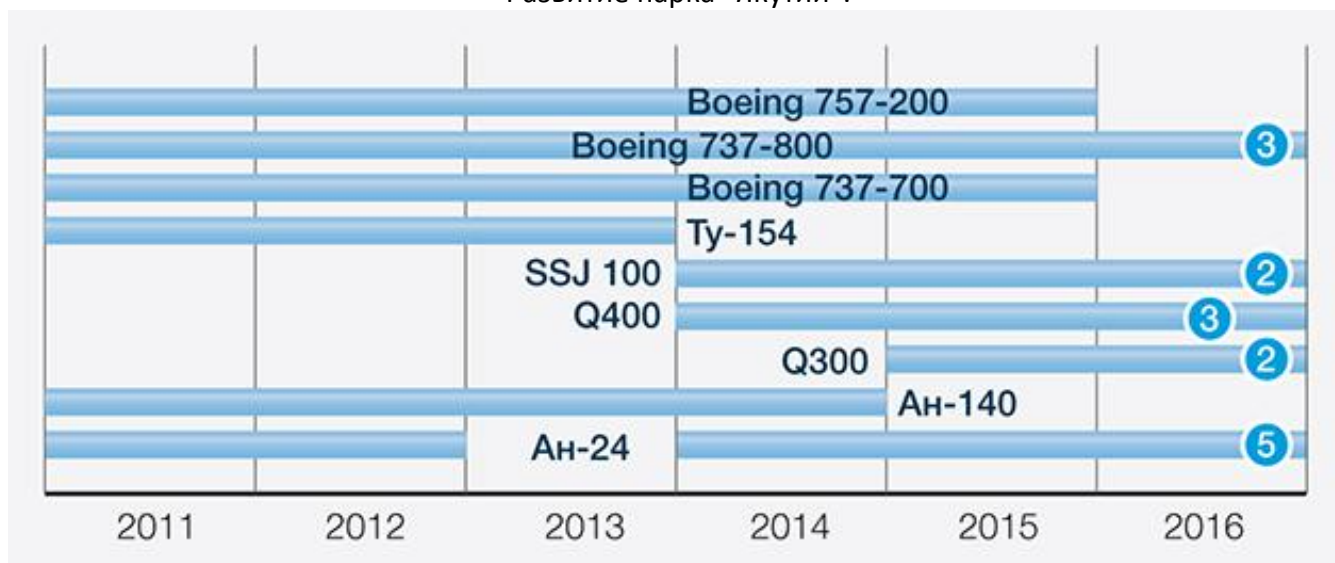
В марте "Якутия" приступила к реализации договоренностей о замене двух SSJ 100 компании "ВЭБ-лизинг" на два новых SSJ 100 ГТЛК.

### ПОСЛЕГАРАНТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Улучшить операционную экономику SSJ 100 могло бы более дешевое послепродажное обслуживание. С конца 2015 г. на оба самолета SSJ 100 "Якутии" не распространяется гарантия производителя, так как с момента их выпуска уже прошло три года. По истечении этого периода компания SuperJet International, все еще занимающая монопольное положение на рынке поставок комплектующих, предложила "Якутии" значительно более дорогие условия по доступу к пулу запчастей.

"Мы с этим не согласились, и на сегодняшний день новый договор по обслуживанию комплектующими не подписан. Мы договорились, что до марта включительно работаем по ранее заключенным договорам и ведем переговоры по комплектации этого пула и его стоимости. Но пока экономически оправданных цен мы не получили, — комментирует Павел Удод. — В то же время запросили у SuperJet International информацию по ценообразованию не только эксклюзивных комплектующих для SSJ 100, но и запчастей, одновременно применяемых на других типах ВС. Перечень пула достаточно большой — около 500 наименований. Я думаю, при поддержке Минпромторга и ОАК мы добьемся приемлемых условий, позволяющих сделать эксплуатацию SSJ 100 еще более конкурентной".

Развитие парка "Якутии":





## МАРШРУТЫ

В летнем расписании самолеты SSJ 100 "Якутии" будут летать по 17 регулярным маршрутам, в том числе в Китай и Корею. Из этого перечня наиболее продолжительным рейсом для этого ВС станет Якутск—Екатеринбург (с посадкой в Новосибирске; почти 4200 км), самым коротким Якутск—Благовещенск (1300 км). Новым направлением для SSJ 100 "Якутии" будет рейс Якутск—Хабаровск—Южно-Сахалинск.

Из данных, предоставленных АТО начальником отдела сетевого планирования "Якутии" Анной Вензель, следует, что пять маршрутов на SSJ 100 будут субсидироваться по Постановлению № 1242. Также дальневосточный перевозчик планирует совершать на машинах производства ГСС чартерные рейсы в Японию — причем в этом году их количество должно возрасти. В целом в 2014–2016 гг. количество регулярных маршрутов SSJ 100 не превышало 19. В 2013 г. их было 11 — значительно расширить карту полетов SSJ 100 удалось с вводом в расписание второй машины. За время, прошедшее с начала эксплуатации в "Якутии" самолетов производства ГСС, среднемесячный налет одного SSJ 100 составил около 220 ч.

"В принципе, именно эти параметры были заложены в наш бизнес-план. Но если говорить о технических возможностях ВС такого назначения, то понятно, что достигнутый нами уровень налета хороший, хотя все-таки невысокий. Конечно, мы его не сравниваем с самолетами Boeing и Airbus, у которых соотношение летных часов на одну посадку выше, чем у SSJ 100. Но среднемесячный налет 250–270 ч для SSJ 100 в наших условиях, я думаю, абсолютно реален. С улучшением системы послепродажного обслуживания, с повышением эффективности работы пула запчастей мы надеемся достигнуть этих показателей в течение двух ближайших лет", — разъясняет Павел Удод.

## ПОПОЛНЕНИЕ

С конца 2016 г. "Якутия" ожидает начала поставок трех новых SSJ 100 увеличенной дальности, законтрактованных перевозчиком у ГТЛК на МАКС-2015. Очевидно, турбулентные времена авиакомпания намерена пережить в первую очередь благодаря продукции российского авиапрома, значительно подешевевшей для конечного потребителя за счет мер господдержки.

"Авиакомпания "Якутия" эксплуатирует ВС Bombardier Q400 (арендодатель "ВЭБ-лизинг"; платежи в долларах. — Прим. АТО). Эти турбовинтовые самолеты рассчитаны на перевозку до 75 чел. При этом по ряду направлений в нашей маршрутной сети мы используем Q400 наряду с SSJ 100, — говорит Павел Удод. — Определяя дальнейшее развитие маршрутной сети, мы видим, что нам необходимо больше именно самолетов SSJ 100. Даже для той маршрутной сети, которая есть у нас сегодня, трех Q400 достаточно, а самолетов SSJ 100 — нет. У нас становится больше маршрутов протяженностью от 2 до 3 тыс. км, поэтому мы абсолютно осознанно с коммерческой точки зрения планируем пополнять флот конкретно самолетами SSJ 100".

В авиакомпании отмечают, что недостатков по отношению к другим типам ВС у SSJ 100 в целом нет. Анализ отзывов пассажиров показывает: у жителей Дальнего Востока самое хорошее отношение к полетам на машинах производства ГСС.



"Если говорить о прямых конкурентах SSJ 100 — машинах Embraer и Bombardier, — то у российского самолета самый комфортабельный салон. Он шире, но в том числе поэтому самолет получился несколько тяжелее, из-за чего его реальный расход топлива на пассажирокилометр чуть выше. Правда, это обстоятельство можно сполна компенсировать сервисом, который можно предложить пассажирам на борту SSJ 100", — резюмирует Павел Удод.

[ATO.Ru](http://ATO.Ru)

### «Уральские авиалинии» впервые покрасили Airbus A320 в России

Четвертая авиакомпания России по числу перевезенных в январе–апреле пассажиров — "Уральские авиалинии" — впервые за десять лет эксплуатации самолетов семейства Airbus A320 доверила покраску одной из своих машин этого типа российскому провайдеру услуг ТОиР авиатехники.

В апреле российский холдинг "Инжиниринг" передал екатеринбургскому перевозчику после полной перекраски самолет Airbus A320 с регистрационным номером VQ-BFV. Эта машина эксплуатируется "Уральскими авиалиниями" шесть лет — с первой половины 2010 г.

Специалисты компании "С 7 Инжиниринг" (предприятие холдинга "Инжиниринг") работали с самолетом "Уральских авиалиний" в течение 10 дней в своем покрасочном ангаре, расположенном в аэропорту Минеральные Воды.



В ходе полной перекраски борта VQ-BFV покрасочная команда "С 7 Инжиниринг", состоящая из 39 специалистов, использовала 7100 шлифовальных кругов, 800 л лакокрасочных материалов, 1300 л вспомогательной химии, 1,8 км маскировочной бумаги, 1,3 км пленки и 12 км скотча. Финишной системой покраски, нанесенной на самолет "Уральских авиалиний", стал лакокрасочный материал CA8000 одного из ведущих мировых производителей химических материалов для авиапромышленности — PPG Aerospace (штаб-квартира в США).

Отвечая на вопрос, какие особенности, влияющие на процесс покраски, есть в ливрее "Уральских авиалиний", в "С 7 Инжиниринг" отметили: "Большое количество логотипов различных цветов и связанная с ними работа по наклейке трафаретов и изолировки зон под покраску".

Отметим, что самолет "Уральских авиалиний" прилетал в Минеральные Воды только для покраски, хотя производственная база "С 7 Инжиниринг" в этом аэропорту допущена к проведению самых сложных форм периодического ТО. После покраски провайдер выполнил обязательные работы по взвешиванию ВС, а также так называемые Daily и Weekly Checks.

В авиакомпании "Уральские авиалинии" ATO.ru сказали, что ранее перевозчик красил свои ВС в различных организациях за рубежом, исходя из предпочтений лизингодателя. Решение нарушить





традицию покрасок Airbus A320 за границей и попробовать это сделать в России обусловлено стремлением авиакомпании сократить собственные расходы.

"Производство работ за пределами РФ влекло дополнительные расходы на транспортировку ВС; кроме того, стоимость одного нормо-часа в России дешевле", — отметили в "Уральских авиалиниях".

Покраска самолета Airbus A320 екатеринбургского перевозчика для специалистов минераловодской базы "С 7 Инжиниринг" стала седьмой с начала 2016 г.

До конца года холдинг "Инжиниринг" собрал более 15 заказов на покраску ВС. В стадии обсуждения находятся будущие проекты по обновлению лакокрасочного покрытия самолетов семейства Airbus A320 "Уральских авиалиний", сказали в провайдере. Эта информацию АТО.ru подтвердили в авиакомпании.

[\(АТО.Ru\)](#)

#### **«Роскосмос» отказался от участия в авиакосмическом шоу в Фарнборо**

Руководство госкорпорации "Роскосмос" приняло решение отказаться от участия в авиакосмическом салоне Farnborough 2016 - крупнейшем отраслевом шоу, проходящем с 1948 года в графстве Хэмпшир. В этом году выставка пройдет с 11 по 15 июля, и в плане участия госкорпорации в международных мероприятиях было строительство там объединенного стенда, где обычно группируются производители космических аппаратов ("ИСС имени Решетнёва", НПО имени Лавочкина) и разработчики ракетной техники ("Центр Хруничева", ЦСКБ "Прогресс").

Письмо о решении руководства госкорпорации не участвовать в Farnborough 2016 за подписью заместителя гендиректора "Роскосмоса" Сергея Савельева на прошлой неделе было разослано предприятиям (копия есть в "Известиях").

"В 2015 году британская сторона отказалась допускать российские компании к участию в выставке военной техники DSEI-2015, несмотря на своевременную подачу ими заявок, - пишет Савельев. - Англичане официально мотивировали решение тем, что "введенные правительством Великобритании санкции, а также ограничение сотрудничества по линии ВТС делают невозможным участие любых российских организаций или их представителей, связанных с деятельностью в области обороны и безопасности, в каких-либо выставочных мероприятиях на территории страны".

Повторения такой же ситуации ждут в "Роскосмосе" и на этот раз.

"Скорее всего, практически все члены нашей делегации столкнутся с целым рядом искусственно возводимых англичанами барьеров, включая многочисленные отказы в выдаче виз, затягивание оформления разрешений на ввоз экспонатов, - предполагает Савельев в письме на предприятия. - В связи с вышеизложенным генеральным директором госкорпорации "Роскосмос" принято решение о нецелесообразности участия в авиационно-космическом салоне Farnborough 2016 и об исключении его из плана участия госкорпорации в международных выставках в 2016 году".



Помимо "Роскосмоса", от участия в Farnborough 2016 откажется и "Рособоронэкспорт", прежде организовавший там единую российскую экспозицию продукции военного назначения.

Подумывают о целесообразности поездки в Фарнборо и в руководстве "Ростеха".

- Мы планируем участвовать, но не очень масштабно, хотя на данном этапе пока нет финального решения, - заявил "Известиям" заместитель гендиректора "Ростеха" Николай Волобуев. - Мы участвуем во всех крупных международных выставках. Но если опять повторится такое давление, как в прошлый раз, в рамках санкционной политики, зачем нам такое участие? В подобных политически ангажированных ситуациях мы отказываемся от участия.

Единственной российской госкомпанией, пока твердо планирующей поездку на Farnborough 2016, остается Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). - Мы планируем построить в Фарнборо шале, представить там Superjet, а также с помощью корпорации "Иркут" организовать экспозицию, посвященную новому самолету МС-21, - заявили в ОАК.

В последние два года российские делегации "Роскосмоса" регулярно испытывают проблемы с получением виз не только в Великобританию. Например, в июле прошлого года визы не смогли получить члены делегации, направлявшейся в Австралию на заседание рабочей группы Международного комитета ООН по спутниковой навигации. На дату выезда - 10 июля - австралийские визы получили только двое из десяти участников делегации. В Австралии намечалось заседание рабочей группы А Международного комитета ООН по спутниковой навигации.

[\(Известия\)](#)

### **Самолеты Суперджет-100 и МС-21 представит ОАК на авиасалоне «Фарнборо-2016»**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена представить на авиасалоне "Фарнборо-2016" в Великобритании гражданскую линейку своих продуктов, сообщил "Интерфаксу-АВН" в среду источник в корпорации.

"ОАК намерена сохранить свою экспозицию на авиасалоне в Великобритании. У корпорации есть линейка гражданских продуктов, которые необходимо продвигать на международном рынке, в частности Сухой Суперджет 100 и МС-21", - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что продукция военного назначения в экспозиции ОАК на выставке представлена не будет.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

### **«Роскосмос» будет представлен на выставке в Фарнборо делегацией без экспозиции**

"Роскосмос" не будет представлять свою экспозицию в этом году на авиасалоне в Фарнборо, однако делегация госкорпорации примет участие в выставке. Об этом сообщил ТАСС директор по коммуникациям "Роскосмоса" Игорь Буренков.



Международный авиасалон Farnborough-2016 пройдет в Великобритании с 11 по 15 июля. Ранее газета "Известия" сообщила, что "Роскосмос" не будет в этом году участвовать в выставке в связи с "нецелесообразностью участия" в ней.

"Было принято решение в этом году не представлять нашу экспозицию на авиасалоне в Фарнборо. Во-первых, это связано с тем, что средства госкорпорации на эти цели ограничены, а во-вторых, хотелось бы, чтобы те страны, которые организуют подобные салоны, вели себя по отношению к участникам более благожелательно", - заявил Буренков.

"Наша делегация отправится на авиасалон, и у международных коллег будет возможность пообщаться с нашими специалистами", - уточнил он.

В то же время, по его словам, "Роскосмос" обязательно примет участие в другой международной выставке - IFA-2016, которая пройдет в Берлине с 1 по 4 июня. Там будут и делегация госкорпорации, и экспозиция предприятий отрасли, пояснил он.

"Мы по-прежнему плотно работаем с нашими зарубежными партнерами, у нас надежное и крепкое взаимодействие, от которого мы ни в коем случае не отказываемся, сохраняем продуктивные и хорошие отношения. И мы видим с их стороны такое же позитивное отношение", - добавил представитель госкорпорации.

Предыдущий авиасалон в Фарнборо проходил в 2014 году, и больше половины участников российской делегации не получили визу в Великобританию. В 2015 году британская сторона не допустила российские компании к участию в выставке военной техники DSEI-2015, ссылаясь на введенные Великобританией санкции против РФ и ограничения сотрудничества по линии ВТС.

[\(ТАСС\)](#)

### **Одиннадцать компаний из РФ заявлены как участники выставки «Фарнборо-2016»**

Одиннадцать российских компаний заявлены в качестве участников международного авиасалона "Фарнборо-2016", который пройдет в Великобритании в середине июля, следует из информации на сайте выставки.

Ранее сообщалось о том, что "Роскосмос" не будет участвовать в этом авиасалоне. Позже официальный представитель госкорпорации уточнил, что на авиасалон отправится делегация "Роскосмоса", но не будет экспозиции. Также о своем нежелании принимать участие в "Фарнборо-2016" заявили в "Рособоронэкспорте".

Среди участников авиасалона на сайте числятся такие российские компании, как "Гражданские самолеты Сухого", металлургический завод "Электросталь", группа компаний "Конкорд", "Ил", "Санкт-Петербургская авиаремонтная компания", Объединенная двигателестроительная корпорация, Объединенная авиастроительная корпорация, "Вертолеты России", "Аэромедиа", "Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт", а также корпорация ВСМПО-АВИСМА.



Большее половины членов российской делегации на предыдущем авиасалоне в "Фарнборо" в 2014 году так и не получили британские визы. В 2015 году Британия не допустила российские компании к участию в оружейной выставке DSEI.

[\(ТАСС\)](#)

### **При проблемах с въездом "Ростех" совсем откажется от участия в «Фарнборо»**

"Ростех" не будет обширно участвовать в авиасалоне "Фарнборо-2016", в выставке примут участие несколько компаний холдинга, однако в случае усиления санкционного давления и повторения проблем с въездом в Великобританию госкорпорация может полностью отказаться от участия, сообщил РИА Новости в среду официальный представитель "Ростеха".

Ранее о своем отказе от участия в "Фарнборо-2016" заявили представители "Роскосмоса", а источник в "Рособоронэкспорте" сказал, что компания пока окончательно не определила объемы своего участия в предстоящем авиакосмическом салоне.

"В этом году мы не планируем принимать участие в авиасалоне "Фарнборо" с традиционной масштабной объединенной экспозицией России. В выставке независимо примут участие несколько наших компаний. Вынуждены констатировать, что наши партнеры ведут себя некорректно, меняя условия договоренностей. В случае усиления санкционного давления и повторения проблем с въездом, которые могут свидетельствовать только о недобросовестной конкуренции, мы не исключаем, что можем отказаться от участия", - отметил он.

Представитель "Ростеха" добавил, что соотношение вложенных средств и отдачи от данного авиасалона не является выгодным для госкорпорации.

"Согласно стратегии развития, мы, в первую очередь, ориентируемся на быстрорастущие рынки ЮВА, Индии, Китая, Ближнего Востока, Латинской Америки. Участие в мероприятиях на рынках этих регионов для нас более целесообразно и выгодно в экономическом плане", - заявил собеседник агентства. Авиакосмический салон "Фарнборо" проводится с 1948 года на территории выставочного комплекса аэропорта Фарнборо в британском Хэмпшире.

В 2014 году участие российской делегации в авиасалоне "Фарнборо" не состоялось из-за отсутствия британских виз у большей части участников из РФ. Из 17 членов делегации "Рособоронэкспорта" визы получили только пять человек, также не получили права на въезд в Великобританию представители "Роскосмоса", "Росавиации", госкорпорации "Ростех", корпорации "Иркут", РСК "МиГ", "Вертолетов России", компании "Сухой", и ряда других предприятий.

[\(РИА Новости\)](#)

### **Гидроцилиндры шасси для МС-21 успешно прошли первый этап ресурсных испытаний**

Холдинг «Технодинамика» госкорпорации Ростех провел первый этап ресурсных испытаний гидроцилиндров открытия/закрытия фюзеляжной створки передней и основной опоры шасси для МС-



21. Кроме того, изделие уже прошло статические изолированные испытания и испытания на разрушение внутренним давлением.

Предварительные изолированные испытания на подтверждение заданных ресурсов проводятся этапами. Первый – испытания в объеме обеспечивающем безопасность первого вылета, включает в себя подтверждение ресурсов в 250 взлетов-посадок при обычной, высокой и низкой температурах.

«На текущий момент этот этап пройден, - заявил глава «Технодинамики» Максим Кузюк. – Это гарантирует, что самолет может взлететь с нашими гидроцилиндрами, подтвердившими ресурс на 250 взлетов-посадок». Он добавил, что бщий объем ресурсных испытаний составляет 600 тысяч циклов и рассчитан примерно на 5 лет, за которые ресурс будет расширен до 60 тыс. взлетов-посадок.

Уже в ближайшее время начнутся климатические, статические и ресурсные испытания замков убранного положения створок и опор для МС-21. По итогам этих испытаний комплект замков будет передан «Объединенной авиастроительной корпорации» для проведения испытаний в составе воздушного судна.

[\(Технодинамика\)](#)

#### **Путин посетил финал чемпионата Worldskills Russia и пообщался с финалистами**

Президент РФ Владимир Путин в пятницу посетил финал четвертого Национального чемпионата рабочих профессий "Молодые профессионалы (Worldskills Russia)" в выставочном комплексе "Крокус-Экспо" и пообщался с финалистами турнира.

В частности, глава российского государства посетил зал, где разместились участники промышленных специальностей, и осмотрел стенды соревновательных площадок "Токарные и фрезерные работы на станках с ЧПУ", "Мехатроника", "Мобильная робототехника" и "Сварочные технологии".

[\(РИА Новости\)](#)

#### **В Министерстве промышленности и торговли РФ прошло заседание коллегии ведомства, посвященное итогам 2015 года**

Сегодня, 27 мая 2016 года, прошло итоговое заседание коллегии Минпромторга по вопросу «Об итогах работы в 2015 году и основных направлениях деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации в 2016 году и в последующие годы». Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров представил комплексный доклад, где отразил цели и задачи Минпромторга России на 2016 год и основные результаты деятельности прошлого года.

<...>

В частности, рассматривались вопросы судо- и авиастроения, космонавтики, ОПК, автопрома, фармацевтики и другие. Министр промышленности и торговли Денис мантуров заявил о загрузке крымских предприятий заказами на 13 млрд рублей, о планах строительства двух лайнеров класса "река-море". Дмитрий Рогозин рассказал об увеличении производства в ОПК на 13% по итогам 2015 года и планах выйти на серийное производство Ил-114 к 2021-2022 гг.

[\(Минпромторг\)](#)



### SSJ 100 улетят в Европу на льготных условиях

"Ъ" стала известна схема экспортной поставки трех самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100) с последующей передачей в лизинг ирландской CityJet. Хотя эта авиакомпания последние четыре года была убыточной, российская сторона считает проект стратегическим: для SSJ 100 она означает выход на высококонкурентный европейский рынок. В этой связи Россия профинансирует сделку на сумму до \$93 млн и окажет экспортную страховую поддержку на льготных условиях.



Совет директоров Российского агентства по страхованию экспортных кредитов (ЭКСПАР; входит в группу ВЭБа) 3 июня рассмотрит вопрос о предоставлении страхового покрытия по кредитным договорам для поставки в Ирландию трех SSJ 100, рассказал "Ъ" источник, знакомый с ситуацией. О планах ВЭБа профинансировать поставку 12-ти SSJ 100 в Ирландию, Мексику и Данию стало известно еще в феврале из материалов Минпромторга, а в среду первый лайнер уже был поставлен в Ирландию. Соглашение с местной CityJet об опционе на покупку шести SSJ 100 подписано в декабре 2015 года. Ожидается, что российские лайнеры заменят устаревшие самолеты Avro RJ85. На тот момент каталожная стоимость SSJ 100 в базовой версии составляла \$36 млн. Представитель ЭКСПАРА Андрей Кочеров подтвердил "Ъ", что сделка "находится на финальной стадии согласования", но сообщить подробности отказался.

Созданная в 1992 году CityJet - региональный перевозчик, летает из Дублина в Лондон и еще по 11 европейским направлениям. До 2014 года принадлежала Air France, теперь контролирующий акционер - Romscore Ltd (входит в немецкую Intro Aviation), миноритарные пакеты принадлежат топ-менеджерам компаний. Выручка за девять месяцев 2015 года - €146 млн, чистый убыток - €14,5 млн.



Как поясняет источник "Ъ", экспортный контракт заключен между SuperJet International S.p.A. (у АО "Сухой" - 49%, у итальянской Alenia Aermacchi - 51%), которая должна продвигать SSJ 100 в Европе, Средиземноморье, Америке, Африке, Океании и Японии, и RJ Leasing Ltd - "специально созданная под проект компания, на которую будут оформлены приобретаемые самолеты". RJ Leasing затем передаст три лайнера в лизинг CityJet с дальнейшим увеличением количества судов до 15 единиц, продолжает собеседник "Ъ". Речь идет о трех кредитных соглашениях на сумму до \$93 млн сроком до 12 лет, заемщиком выступает RJ Leasing Ltd. С ней будет заключен договор залога на 100% ее акций, а производитель SSJ 100 АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) предоставит независимую гарантию по его обязательствам. При этом условия контракта не предполагают авансового платежа, что в принципе необычно для такого рода сделок, а размер лизинговых платежей составит всего \$160 тыс. в месяц. Кроме того, предполагается, что ЭКАР установит величину страховой премии существенно меньше обычной ставки агентства (в норме составляет 10,39%), застраховав до 100% политических и предпринимательских рисков. ЭКАР уже участвовало в экспортной поддержке SSJ 100 при поставках в 2014-2015 годах 13 самолетов в Мексику.

"Льготные условия объясняются тем, что российская сторона рассматривает проект в качестве стратегического. Для ГСС это означает выход на европейский рынок, что может стать переломным моментом для программы SSJ 100 с точки зрения привлечения потенциальных клиентов и улучшения имиджа российского лайнера",- уверен собеседник "Ъ". Но нынешнюю сделку он оценил как высокорисковую, поскольку "возможность обслуживания заемщиком кредита напрямую зависит от поступления лизинговых платежей от CityJet, а ее деятельность последние четыре года была убыточной". В ГСС комментарии не предоставили.

Ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов согласен с тем, что выход на европейский рынок критически важен для проекта SSJ 100 и, разумеется, требует значительной поддержки, в том числе со стороны государства. Но конечной целью участников продвижения SSJ 100 является все-таки не поставка самолета как таковая, а получение прибыли с каждой продажи самолета, отметил эксперт.

[\(Коммерсантъ\)](#)

### **Авиационная промышленность РФ в 2015 году снизила производство самолетов и вертолетов**

Совокупная выручка авиационной промышленности РФ в 2015 году составила свыше 1 трлн рублей, что почти на 20% выше уровня 2014 года, говорится в отчете Минпромторга РФ, распространенном на расширенном заседании коллегии министерства.

«В 2015 году на внутренний и внешний рынок поставлено 156 самолетов, из которых 25 SSJ-100 ("Сухой Суперджет 100". — RNS), 212 вертолетов и 1263 авиационных двигателя гражданского и военного назначения», — говорится в отчете.

При этом в 2014 году отрасль поставила заказчикам 159 самолетов, из которых 27 SSJ-100, 271 вертолет и 1181 авиадвигатель.

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



## Новости беспилотной авиации

### «Атака дронов» в небе Испании

Полиция Бильбао в Испании активизирует поиски владельцев беспилотных летательных аппаратов, угрожавших безопасности пассажирского самолета, заходившего на посадку в аэропорту этого крупнейшего города Страны Басков.

Как сообщает испанская газета El País, следовавший из Франкфурта-на-Майне самолет А-320 был вынужден совершить маневр ухода от столкновения с беспилотными летательными аппаратами (БПЛА), оказавшимися у него на курсе на высоте 900 метров. Пилот вовремя отключил автопилот и благополучно справился с нештатной ситуацией, и никто в результате этого происшествия не пострадал.

Тем не менее, в районе Бильбао проводится специальная полицейская операция по выявлению злоумышленников, запустивших «дроны» в воздух над аэропортом. Сами аппараты не идентифицированы, однако, по мнению экспертов, судя по высоте полета, это были профессиональные устройства, весящие несколько килограммов. Их столкновение с пассажирским лайнером представляло смертельную опасность для экипажа и пассажиров.

Испанское агентство воздушной навигации AESA начало расследование. Законодательство страны не только запрещает запуски БПЛА ближе, чем на расстояние восьми километров от воздушных гаваней, но и их полеты на высоте свыше 120 метров над поверхностью земли, в населенных пунктах или над головами находящихся на земле людей.

Ранее, в феврале 2016 года, в небе Франции другой самолет А-320 также едва избежал столкновения с беспилотником в районе аэропорта имени Шарля де Голля. Французские власти назвали «очень серьезным» это происшествие, однако владельцы «дрона» найдены не были.

[bfm.ru](http://bfm.ru)

### Беспилотники: что ждет новую отрасль в России

На прошедшей в Москве выставке HeliRussia эксперты привели данные об опасностях, которые несут беспилотники. Доклады участников конференции по беспилотной авиации вылились в дискуссию о том, что регулирование полетов БЛА необходимо, однако слишком зарегулированная отрасль может не получить коммерческого развития.

Количество инцидентов с участием БЛА исчисляется десятками тысяч в год и интенсивно растет. Только в США и только в авиации количество инцидентов в год превысило тысячу. В целом в прошлом году было продано свыше 1 млн беспилотников и, согласно прогнозам экспертов, к 2025 году объем продаж будет сравним с объемом продаж автомобилей.



Возник массовый рынок, а вместе с ним возникли и новые угрозы: риски национальной безопасности и сложность масштабировать те решения, которые традиционно применяются к пилотируемой авиации.

Возникла срочная необходимость регулировать использование беспилотной авиации через обязательную сертификацию. В России в связи с этим был принят соответствующий закон. Однако, как отмечают эксперты, обязательная сертификация беспилотных аппаратов не обеспечивает снижения рисков их применения.

Только за прошлый год был 891 доклад об опасном сближении беспилотников с неизвестными воздушными судами. Самое последнее столкновение, о котором писала пресса, это столкновение беспилотника с пассажирским судном в аэропорту Хитроу.

Естественно развитие рынка беспилотной авиации может сильно замедлиться, если беспилотник станет причиной крушения воздушного судна.

При этом по понятным причинам БЛА представляют угрозу большую, чем птицы. Весь мир помнит пример, когда столкновение со стаей птиц привело к "Чуду в Гудзонском заливе". Тогда стая уток вывела из строя два двигателя у Airbus A320 и привела к вынужденной посадке на воду. Понятно, что не надо много ума, чтобы устроить нечто подобное с участием беспилотников.

Футбольные фанаты уже активно пользуются беспилотниками, что приводит к срыву футбольных матчей и высокой озабоченности спецслужб. Поэтому проблема регулирования беспилотников все же есть, а вот решения пока нет.

Проблема, касающаяся угрозы первым лиц государства. Беспилотник поставил на крышу дома премьер-министра Японии бутылочку с радиоактивным песком с Фукусимы. Это привело к созданию отряда быстрого реагирования по борьбе с БЛА, которые ловят их сетками. Это наглядный пример, что механический перехват, как средство борьбы с ними, неизбежен.

Для частных лиц, для звезд политики и шоу-бизнеса БЛА тоже являются раздражающим фактором.

Опасения, которые возникают в связи с бумом беспилотников, привели к созданию закона. Но если нет средств контроля и пресечения нарушений, то закон лишен смысла.

Профессиональное сообщество предлагает ввести правила выполнения полетов в структуре воздушного пространства. По мнению экспертов, в условиях отсутствия диспетчерского обслуживания этого можно достичь только сегрегацией воздушного пространства через создание малых баз.

Это возможно сделать на основе государственной автоматизированной системы ГЛОНАСС. Мне мнению экспертов, это будет решение, увязанное с тремя задачами: построение инфраструктуры, регулирование бортового оборудования и требований к нему и создание платформы, которая будет предоставлять открытую систему связи.



При сегрегации воздушного пространства устанавливается зона низкого риска, где можно без всякой сертификации использовать беспилотники. Далее идут зоны с низким трафиком, транзит с высоким трафиком и вводится буфер запрещенной для полетов зоны.

Далее регулирование возможно через сертификацию бортового оборудования. Кроме того, может быть введен мониторинг планов полета, проверка на отсутствие конфликтов и контроль, который необходим государственным органам для обеспечения национальной безопасности и управления воздушным движением.

Подобное регулирование удовлетворяет всем стратегическим интересам государства и бизнеса. Обеспечивается вопрос национальной безопасности и управления воздушным движением, операторы получают снижение инфраструктурных и географических барьеров, а все остальные получают новую сферу услуг. Нужно четко понимать, для чего будут использоваться беспилотные авиационные системы. Если они будут использоваться в коммерческом применении, то за это эксплуатант должен платить и нести ответственность, а для рекреационной функции можно создать зоны для свободных полетов.

Мяч сегодня на стороне бизнеса. Он должен предложить стандарты и решения, по которым будет регулироваться решения и технологии. Только после этого государство откроет рынок.

В то же время всем понятно, что полеты беспилотников нужно сегрегировать от полетов пилотируемой авиации.

В случае если беспилотник нарушит запретную зону, то его оператору сообщат об этом, а может быть и выпишут штраф как в случае с нарушением правил дорожного движения.

При этом у государства могут быть разные стратегии предупреждения столкновений от принудительного выбрасывания парашюта, до уничтожения беспилотника, потому что по сравнению с жизнью он ничего не стоит.

Из средств противодействия, которые сегодня доступны в Интернете, можно назвать средства глушения сигналов и искажения сигнала GPS, и даже лазерные системы борьбы с беспилотниками.

Однако, пока ни в России, ни за рубежом системных работ по противодействию БЛА нет. В то же время предприятия сегодня привлекают отечественные технологии для решения этих проблем. И если такой комплекс будет создан, то он в свою очередь приведет к снижению ограничений по применению беспилотников.

В то же время представитель Авиамодельной федерации России Глеб Бабинцев считает, что нагнетание истерии вокруг опасностей и потенциальных угроз - это вредный тренд, к которому нужно аккуратно относиться.

"Многие случаи, которые происходят сегодня воспринимаются как угроза от беспилотников. Противодействовать и контролировать дрон не нужно, нужно создавать систему управления





трафиком, видеть куда он летит, предупреждать о залете в запретную зону. Что касается средств уничтожения, мы еще не научились регулировать только еще растущую отрасль, очень перспективную, а уже пытаемся уничтожить ее какими-то техническими средствами. Тот ли это путь, о котором сегодня нужно думать и вкладывать инженерные мысли и средства? Я очень сомневаюсь", - сказал Бабинцев.

В этом смысле все же нельзя сбрасывать со счетов, что угроза от беспилотников вполне реальна. Тем не менее нужно относиться осторожно к порой неверной статистике и фейковым публикациям.

[\(Телеканал "Звезда"\)](#)

### **Самолет Lufthansa чуть не столкнулся с тремя беспилотниками в Испании**

Пассажирский самолет Airbus A320 немецкой авиакомпании Lufthansa, который следовал из Франкфурта в Бильбао, едва не столкнулся с тремя беспилотниками при заходе на посадку.

Как сообщает испанская газета El País, инцидент произошел еще в субботу, но известно об этом стало лишь сейчас, когда испанская полиция активизировала поиски владельцев дронов.

Сообщается, что пилоты авиалайнера заметили беспилотники на высоте около 900 м и были вынуждены прибегнуть к маневру уклонения, осложнившего заход на посадку. При этом на борту Airbus находилось 168 пассажиров.

На поиски беспилотников был направлен полицейский вертолет, однако найти их не удалось. В настоящий момент органы правопорядка пытаются установить личность владельца беспилотников. Ему грозит штраф в размере не менее €250 тыс.

Стоит отметить, что законодательство Испании не только запрещает запуски дронов ближе чем на расстоянии 8 км от воздушных гаваней, но и их полеты на высоте свыше 120 м над поверхностью земли, в населенных пунктах или над головами находящихся на земле людей.

[\(Известия\)](#)

### **Беспилотники поднимут китайско-российские торгово-экономические отношения на новую высоту**

"Активная торговля, а также спрос на техническое сотрудничество в области беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в Китае и России непременно позволит раскрыть более широкое пространство сотрудничества в новых формирующихся отраслях науки и техники". Об этом 16 мая заявил председатель правления Объединенного инновационного альянса беспилотников Чжунгуанцунь Ли Тао. Он побывал в Пекине на Китайско-российском форуме сотрудничества в сферах машиностроения и высоких технологий, а также на расширенном заседании Правления Китайско-российской Палаты по содействию торговле машинно-технической и инновационной продукцией.

В последние годы в Китае активно развиваются китайские предприятия, специализирующиеся на производстве БПЛА. Постепенно они превращаются в лидеров отрасли. В настоящее время, из 10 беспилотников, продаваемых на планете, 7 сделаны в Китае. Китайские военные БПЛА идут плотно



следом за США и Израилем. Эти страны занимают первый эшелон, а Китай находится во втором. В 2015 году, на стенде беспилотников американской выставки CES (Consumer Electronic Show), китайские предприятия занимали половину стенда.

У России огромная территория, а плотность населения невысока. Используя крупнейшие в мире запасы минеральных, энергетических и лесных ресурсов, эта страна является крупнейшим экспортером нефти и газа. "Спектр применения БПЛА в России очень широк. Аппараты могут быть использованы для обхода нефтепроводов, для сбора промышленных данных, для дистанционного географического зондирования, для ликвидации последствий стихийных бедствий. Их также может использовать военная полиция, фермеры для земледелия, лесоводства и защиты растений. Также они могут быть использованы в промышленности, для осмотра электроприборов, проведения кино-, теле- и аэросъемок. Рынок использования БПЛА очень широк. Ли Тао заявил, что Китай и Россия должны углублять двустороннее сотрудничество, расширяя контакты в области БПЛА.

Как стало известно, Объединенный инновационный альянс беспилотников Чжунгуанцунь уже поглотил более сотни высокотехнологичных предприятий всех уровней, а также призвал к присоединению вузы и научно-исследовательские институты НИИ. Среди них, многочисленные предприятия по производству промышленных беспилотников. Отличные отраслевые решения, а также богатый опыт использования БПЛА, позволяют компании получить хорошую репутацию и рынок как в военной, так и в гражданской отрасли.

Беспилотный вертолет TD220 - это аппарат для полета на дальние дистанции, способный поднимать тяжелые грузы. Он оснащен аппаратурой для геологической разведки, в том числе и гравитационным градиентометром для перевозки пассажиров. Техническая проверка аппарата и совершенствование характеристик его оборудования были завершены. Они проводились в разных средах - как на суше, так и в море. Все это позволило совершить первые исследования благодаря геологической съемкой с беспилотника, которая создала прецедент не только в Китае но и во всем мире. TD220 - это китайская модель беспилотного вертолета, которая позволила решить Китайской общегосударственной компании (State Grid) проблему самостоятельного наблюдения на сверхдальние расстояния - от 20 до 100 км. Являясь единственным беспилотным вертолетом, специализирующемся на борьбе с контрабандой, аппарат также стал оборудованием для китайской таможни.

Viga UAV - это самый первый производитель промышленных БПЛА в Китае, который попал на международный рынок. Компания является поставщиком БПЛА для мировых компаний, занимающихся сельским хозяйством, как Sima Darby. Беспилотным аппаратам Viga UAV не страшны трудности, связанные с рельефом и постоянными изменениями погоды. Аппараты компании завершили аэросъемку китайской части китайско-бирманского нефтепровода. Кроме того, при участии БПЛА Viga UAV Китайская национальная нефтеперерабатывающая компания (КННК) успешно завершила исследования, связанные со строительством нефтепровода.

Ли Тао заявил, что Китайско-российская торговая палата продукции машиностроения и электроники смогла создать превосходное предприятие, возникшее путем поглощения множества компаний электромеханической отрасли двух стран. Именно эта компания поспособствовала сотрудничеству между двумя странами в таких областях, как гражданская авиация, судостроение, строительная



техника и оборудования для добычи энергоресурсов. В этот раз, немалое количество представителей российской делегации являлись видными деятелями в таких отраслях, как энергоресурсы, геологоразведка, связь и строительство трубопроводов. Все они имеют отношение к применению БПЛА. Гости форума выразили надежду, что компании обеих стран укрепят связи, и проведут переговоры, способствуя прагматическому сотрудничеству в сфере БПЛА.

(«[Жэньминь Жибао](#)»)

### **В 2018 году должен взлететь 20-тонный российский беспилотник**

В Летно-исследовательском институте им. М.М. Громова (ЛИИ им. М.М. Громова) начались испытания разведывательно-ударного беспилотного летательного аппарата (БЛА) большой продолжительности полета "Орион". Как сообщило РИА Новости со ссылкой на источник в оборонно-промышленном комплексе, "Орион" создается в рамках опытно-конструкторской работы "Иноходец" по контракту с Минобороны РФ, который был заключен почти пять лет назад - в октябре 2011 года.

По словам бывшего вице-президента группы компаний-производителя по авиационному направлению Виктора Годунова, в рамках данного проекта планировалось создать БЛА массой около тонны. Однако на авиасалоне МАКС-2015 президент организации Николай Лебедев скорректировал некоторые данные по "Ориону" - в частности, взлетная масса беспилотника возросла до 1,2 т. Предполагается, что максимальная продолжительность полета "Ориона" составит не менее 24 ч, а высота - порядка 8 тыс. м. При этом БЛА будет в состоянии взять на борт до 300 кг полезной нагрузки.

Прежде всего надо разобраться, что понимать под БЛА. Одно дело - легкие летательные аппараты для ведения разведки, другое - способные наносить ракетно-бомбовые удары, вести вооруженную борьбу в воздухе. Создание таких беспилотных авиационных систем (БАС) под силу только технологически развитым странам, на место среди которых претендует и Россия.

Если говорить именно об ударных БАС, то характеристики "Ориона" вряд ли впечатлят специалистов. Длительность полета западных образцов перевалила за сотню часов, и полезная нагрузка у них больше. В России тоже пытаются создать достойные аналоги. Еще в октябре 2014 года ТАСС со ссылкой на источник в Военно-промышленной комиссии сообщил, что модель 20-тонной ударной БАС, разрабатываемой компанией "Сухой", уже готова - она даже самостоятельно перемещается по взлетно-посадочной полосе (ВПП). Источник добавил, что новая БАС будет унифицирована с истребителем пятого поколения Т-50 ПАК ФА. Этот контракт "Сухой" получил в 2011 году. Опытный образец должен подняться в воздух в 2018 году.

Кроме того, разрабатывается 20-тонная разведывательная БАС, как заявляли в Объединенной авиастроительной корпорации, первый этап работ в этом направлении планировалось завершить в 2015 году. В связи с отсутствием победных реляций, ко второму этапу работ еще не приступили, а сколько всего будет этих этапов - одному богу известно.

За неимением отечественных БЛА приходится довольствоваться иностранными. По информации РИА Новости, опубликованной в июле 2012 года, Россия купила у израильской компании Israel Aerospace Industries два БЛА Bird Eye-400, который назвали "Застава", восемь БПЛА I-View Mk150 и два БПЛА



Searcher Mk.2, получивший в России название "Форпост", на общую сумму 53 млн долл. Секрет, за что были уплачены миллионы, раскрыл начальник военно-политического управления Минобороны Израиля генерал-майор в отставке Амос Гилад в интервью израильской газете Israel Defense. В январе 2012 года он заявил: "Единственное, что мы продали России, - это несколько типов БЛА, в том числе Searcher, который представляет собой 30-летний устаревший аппарат с устаревшими системами". То есть еще за полгода до покупки Минобороны РФ уже было предупреждено, какого кота в мешке ей подсунут. И все же купили. К счастью, от дальнейших переговоров о поставке России беспилотных самолетов отказался сам Израиль.

На выручку нам пришла группа компаний Adcom Systems из Абу-Даби. Недавно появилась информация, что в Государственном летно-испытательном центре им. В.П. Чкалова Минобороны РФ в Ахтубинске начались летные испытания средневысотного большой продолжительности полета БЛА United 40 производства Adcom Systems.

Как утверждают разработчики, их БЛА способен находиться в воздухе более 100 ч. Он может использоваться как для выполнения наблюдательных миссий, так и для нанесения ракетных ударов по целям на земле. Аппарат имеет четыре точки подвески вооружений, каждая рассчитана на нагрузку до 100 кг и внутренний бомбоотсек с системой подвески карусельного типа с шестью точками крепления. В качестве оружия могут быть, в частности, использованы управляемые ракеты Yabhon Namrod класса "воздух-поверхность" разработки Adcom Systems или ракеты российских разработок.

Судя по описанию, речь, вероятнее всего, идет о United 40 Block 5, тактико-технические характеристики которого на сайте компании не указаны. Этот БЛА был представлен на МАКСе в 2013 и 2015 годах.

Газете National, издающейся в Абу-Даби, генеральный конструктор и главный исполнительный директор группы компаний ADCOM Systems Али Аль Дхахери (Ali Al Dhaheri) пояснил, что самый большой БЛА United 40 назван так в честь 40-летия объединения ОАЭ, которое произошло в 1971 году. Таким образом, можно надеяться, что в этот раз российским военным достался относительно новый БЛА.

И все же остается вопрос: а где российские БАС? Раньше в ЛИИ им. М.М. Громова испытывали мишени, создаваемые на базе серийных самолетов Ил-28, МиГ-15, МиГ-21, Як-25, Ту-16, Л-29, которые совершали автоматический взлет, маневренный полет и посадку. Более того, в рамках создания советского космического челнока "Буран" были разработаны системы автоматического управления ЛА Бор-2, Бор-4, Бор-5, предназначенные для полетов в космосе и атмосфере. Бор-5 совершал полет по суборбитальной траектории и полет в атмосфере. Наконец нельзя не вспомнить эпизод посадки "Бурана", потрясший самих создателей орбитального корабля.

Космический челнок во время захода на посадку на аэродроме "Юбилейный" на Байконуре самостоятельно рассчитал снос относительно взлетно-посадочной полосы, возникший из-за бокового ветра, в автономном режиме ушел на второй круг и затем благополучно совершил посадку, пробежав ровно по оси ВВП.



Иными словами, научно-технический задел для создания тяжелых ударных БАС в России есть, а вот самих БАС почему-то нет.

[\(Независимое военное обозрение\)](#)

### Новости из иноязычных источников

#### **Airbus Helicopters впервые покажет H160 в VIP-версии в Женеве**

Airbus Helicopters впервые демонстрирует вариант дизайна вертолета H160 в VIP-версии на Европейской выставке бизнес-авиации EBACE 2016 в Женеве. Выставка проходит с 24 по 26 мая. Впервые показанный на Heli-Expo 2015, H160 привлек значительное внимание и собрал несколько «мягких» заказов. По результатам EBACE 2016, Airbus Helicopters планирует получить ещё несколько таких заказов на VIP-версию.

[\(Vertical\)](#)