



## **Анонсы новостей:**

### **Новости вертолетных программ**

- Готовится реализация производства в России вертолетов AW189
- Морских «Аллигаторов» оснастят двухдиапазонными радарными
- Контракт России и КНР о производстве тяжелого вертолета будет подписан в конце 2016 года
- Ми-38 получит новые возможности
- EASA сертифицировала S-76D VIP
- На рынок вывели первый вертолет H175 в VIP-исполнении
- Полнопилотажный тренажер для вертолета AW169 подготовили к работе

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

- Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин ознакомился с новейшей техникой холдинга «Вертолеты России» на выставке ИННОПРОМ-2016
- Холдинг «Вертолеты России» осваивает аддитивные технологии
- «Вертолеты России»: российские компании ТЭК интересуются Ми-38
- Улан-Удэнский авиазавод впервые принял на летнюю практику школьников
- «Технодинамика» намерена войти в проект российско-китайского вертолета
- Холдинг «Вертолеты России» передал Минобороны РФ вертолеты Ми-8АМТШ
- ВКС во II квартале получили 4 самолета, 23 вертолета и 15 беспилотников
- «ЮТэйр - Вертолетные услуги» приняла участие в работе выставки «Иннопром-2016»

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

- «Вертолеты России» участвуют в Farnborough International Airshow 2016
- Версии крушения Ми-35М в Сирии
- Ростех обсуждает поставку в Иран медицинских «Ансатов» и Ка-226Т
- «Вертолеты России» выполняют ремонт техники для Министерства обороны Венгрии
- «Вертолеты России»: на «Фарнборо» ряд стран заинтересовался Ми-38
- Brexit не затронул «Вертолеты России» на «Фарнборо»
- «Ростех»: прототип передового тяжелого вертолета появится через два года

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- Мантуров: Индия может принять участие в производстве самолета МС-21
- Дорогой региональный Superjet
- Крупнейшие контракты в Фарнборо. День второй
- Новая система радиоразведки от КРЭТ прошла государственные испытания
- ОДК представила на Российско-Китайском ЭКСПО проект двигателя ПД-35
- ОАК: договоры поставки SSI-100 в Египет должны быть увязаны с открытием авиасообщения
- Дмитрий Рогозин провел совещание на предприятиях пермского двигателестроения

- Airbus на авиасалоне Фарнборо получил заказы общей стоимостью \$35 млрд
- Red Wings не нашли рынка для Superjet
- Россия и Франция обменялись приглашениями на МАКС и Ле Бурже
- Версию SSJ 100 с дополнительными баками сертифицируют к концу года
- ВВС Таиланда получили два самолета Sukhoi Business Jet

#### Новости беспилотной авиации

- Беспилотники на страже безопасности
- КРЭТ: «Арктические» беспилотники могут создать на основе истребителя шестого поколения

#### Новости из иноязычных источников

- Первые два R44 Cadet поставлены в Австралию
- Pratt and Whitney Canada поздравляет Airbus с 20-летием модели EC135

### Новости вертолетных программ

#### Готовится реализация производства в России вертолетов AW189



На международной промышленной выставке «Иннопром» было объявлено о скорой локализации в России производства итальянских вертолётов AW189 разработки компании Leonardo Helicopters (ранее известна как AgustaWestland). Об этом сообщает «Областная газета» со ссылкой на заместителя Министра промышленности и торговли РФ Георгия Каламанова.

- Вертолёт AW189 востребован на российском рынке нашими нефтяными и газовыми компаниями. Рынок оценивается порядка в 160 машин, - пояснил Каламанов.

Производство вертолетов будет организовано на базе завода HeliVert в Подмоскowie, которое является совместным предприятием «Вертолетов России» и Leonardo Helicopters. Ранее сообщалось, что в проект может войти «Роснефть», потенциальный стартовый заказчик AW189.

[\(АВИ\)](#)

### **Морских «Аллигаторов» оснастят двухдиапазонными радарам**

Российские палубные вертолеты Ка-52К, разработанные на базе сухопутных Ка-52 "Аллигатор", получают новые радиолокационные станции с активной фазированной антенной решеткой. Как пишет газета "Известия", эти радары способны работать в двух диапазонах - миллиметровом и сантиметровом. В первом они смогут обнаруживать наземные цели, а во втором - надводные.



Дальность обнаружения крупных надводных целей новым радаром составит до 180 километров. Радиолокационная станция сможет работать и в режиме картографирования, обнаруживая при этом различные препятствия вроде опор линий электропередач и проводов. Такой режим позволит значительно повысить безопасность полетов на малой высоте, а также взлета и посадки в условиях плохой видимости.

Радиолокационная станция для "Катрана" сможет обнаруживать и небольшие маловысотные цели, включая крылатые ракеты и беспилотные летательные аппараты. Данные о параметрах обнаруженных целей Ка-52К сможет передавать другим машинам. Другие подробности о новой станции не уточняются.

Ранее заместитель министра обороны России Юрий Борисов заявил, что основные работы по разработке Ка-52К, изначально проектировавшемуся для включения в состав авиагруппы вертолетоносцев типа "Мистраль", будут завершены до конца текущего года. До 2020 года российские военные должны получить 146 ударных вертолетов Ка-52 и Ка-52К.

Первый полет Ка-52К состоялся в марте 2015 года. От базовой версии машина отличается механизмом складывания лопастей несущего винта и несущих консолей, усиленными стойками шасси для посадки на палубу корабля во время качки, дополнительной антикоррозийной обработкой, а также доработанными бортовыми системами.

В середине марта текущего года стало известно, что для Ка-52К разработали новую систему обработки видеоизображений электронно-оптического комплекса. Система получила название "Охотник". Она способна обнаруживать и сопровождать несколько целей в условиях различных внешних помех, включая дым и засветку.

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

#### **Контракт России и КНР о производстве тяжелого вертолета будет подписан в конце 2016 года**

В конце 2016 года Госкорпорация Ростех подпишет с Китаем контракт о совместном производстве тяжелого вертолета. Об этом сообщил директор по международному сотрудничеству и региональному развитию Ростеха Виктор Кладов в рамках выставки «Иннопром-2016».



«В конце года с китайскими партнерами будет подписан твердый контракт по тяжелому вертолету», – цитирует информационное агентство «Рамблер» выступление Виктора Кладова.



Речь идет о выпуске 200–300 вертолетов в течение пяти лет, добавил директор по международному сотрудничеству и региональному развитию Госкорпорации.

Соответствующее межправительственное соглашение было подписано недавно в Пекине в присутствии президента России Владимира Путина. Согласно тексту документа российская и китайская стороны совместно разработают перспективный тяжелый вертолет (ПТВ) для организации его серийного производства в Китайской Народной Республике и удовлетворения спроса на китайском рынке.

Холдинг «Вертолеты России» осуществит инвестиции в проект в виде технологий, а также разработает техническое предложение и отдельные системы ПТВ на контрактной основе. Китайская государственная компания Avicopter будет осуществлять организацию и реализацию программы ПТВ в целом, включая проектирование, постройку опытных образцов, проведение испытаний, сертификацию, подготовку и серийное производство, а также продвижение вертолета на рынок и общую координацию работ.

«Вертолеты России» обладают уникальными компетенциями в области создания тяжелых вертолетов и готовы содействовать китайским партнерам в реализации этого проекта.

[\(Ростех\)](#)

### **Ми-38 получит новые возможности**

Российский средний многоцелевой вертолет Ми-38, полностью собранный из отечественных комплектующих, выполнил первый полет в рамках дополнительных испытаний, которые проводятся с целью расширения возможностей применения. Это увеличит круг выполняемых задач Ми-38 и позволит использовать этот вертолет в том числе и для перевозки пассажиров.

На Московском вертолетном заводе им. М.Л. Миля холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) стартовали дополнительные сертификационные испытания вертолета Ми-38 в целях расширения условий его эксплуатации. Ожидается, что в ходе испытаний будет поэтапно увеличен ресурс, выполнен ряд дополнительных программ и получены одобрения главных изменений к Сертификату типа: увеличены взлетная масса и скорость полета, разрешены полеты в условиях обледенения и при экстремально низких и высоких температурах воздуха.

В дальнейших планах «Вертолетов России» - проведение дополнительных сертификационных испытаний с целью расширения условий применения, а также получение дополнений к Сертификату типа, подтверждающих, в том числе, летную годность специализированных модификаций вертолета. Следующим этапом работ будет разработка пассажирского и оффшорного варианта Ми-38 и его сертификация по категории «А», которая предусматривает реализацию самых жестких требований АП-29 в части перевозки пассажиров.

Первый фюзеляж, ранее изготовленный на КВЗ, переориентирован на испытания для Министерства обороны РФ. В мае 2016 года военное ведомство совместно с холдингом «Вертолеты России» приняло решение о порядке и сроках поступления вертолетов Ми-38 в ВКС РФ. В настоящее время идет

разработка рабочей конструкторской документации новой версии вертолета и приобретение необходимых комплектующих исключительно российского производства.



Вертолет Ми-38 обладает высокими летно-техническими характеристиками, прогрессивной и надежной конструкцией вертолетных систем, интегрированным бортовым оборудованием. Основные элементы конструкции фюзеляжа выполнены из алюминиевых сплавов, отдельные узлы и детали – из стали, титана и композиционных материалов. Экономичные двигатели, передовая несущая система и высокая энерговооруженность обеспечивают эффективную работу вертолета в широком диапазоне условий эксплуатации, а бортовое оборудование позволяет выполнять полеты на вертолете днем и ночью в различных климатических условиях.

Пассажирский вариант вертолета Ми-38 предназначен для перевозки 29 пассажиров в сопровождении одного бортпроводника. Комплекс пассажирского и бытового оборудования обеспечивает уровень экономического класса перевозок. Ключевой критерий, реализованный при создании вертолета Ми-38 – обеспечение максимального уровня безопасности выполнения полетов. Компоновка фюзеляжа, размеры и количество аварийных выходов, возможность экстренной эвакуации через большие окна, энергопоглощающие кресла и шасси, возможность работы главного редуктора без масла в течение получаса, трехкратное резервирование гидросистемы управления вертолетом и неразрушаемая при ударе топливная система обеспечивают выполнение самых жестких требований международных авиационных стандартов по безопасности.

[\(Вертолеты России\)](#)



## EASA сертифицировала S-76D VIP

В рамках Farnborough International Airshow европейское агентство авиационной безопасности (EASA) валидировало сертификат типа на вертолет Sikorsky S-76D VIP. Таким образом, американский производитель сможет поставлять вертолеты европейским заказчикам. В компании также анонсируют и первую поставку вертолета в текущем году, но не называют имена первого клиентов.

«Сегодняшнее одобрение европейскими авиационными властями является важной вехой в многолетней истории сотрудничества нашей компании с европейскими клиентами. Мы уверены, что за первыми поставками этих вертолетов последует множество заказов на S-76 VIP, как это обычно и происходит на традиционных для частной авиации рынках. Надеемся, что наше сотрудничество с новыми европейскими заказчиками окажется долговременным», - комментируют в Sikorsky Aircraft.

S-76D — самая новая модификация семейства вертолетов S-76, первые поставки которых начались еще в 1979 г. Новый вариант имеет максимальный взлетный вес 5300 кг. Главными его отличиями от предыдущих модификаций семейства являются новые двигатели Pratt & Whitney Canada PW210S, интегрированный комплекс авионики Thales TopDeck и композитные лопасти несущего винта. Базовая версия S-76D была сертифицирована Федеральной авиационной администрацией США в октябре 2012 г. Вертолет имеет в составе оборудования системы мониторинга технического состояния и активного контроля вибрации. S-76D оборудован двумя двигателями PW210S (по 1050 л.с.) со сдвоенной системой FADEC, обеспечивающими дальность полета до 818 км на максимальной крейсерской скорости 287 км/ч. Роторы могут оснащаться (опция) противообледенительной системой RIPS, открывающей возможности для всепогодной эксплуатации.

Удобство посадки и высадки пассажиров обеспечивается наличием широкого дверного проема и электрофицированного трапа на борту воздушного судна. Низкий уровень производимых силовыми агрегатами шумов обеспечивает надлежащий уровень комфорта при использовании вертолета как роскошного средства передвижения, так и для эксплуатации службами скорой медицинской помощи, спасения и другими организациями. В пассажирской версии салон летательного аппарата способен вместить до 12 удобных кресел.

Стоимость базовой версии Sikorsky S-76D в США составляет \$12 млн. Несколько лет назад представители Sikorsky заявляли о планах продвигать S-76D в России, но пока эти планы не реализованы.

По состоянию на 1 января 2016 года в мире эксплуатируется более 60-ти Sikorsky S-76D. Общее же количество выпущенных машин этого семейства перевалило за 850 единиц. Суммарно парк налетал 7,2 млн. часов.

[\(Bizavnews\)](#)

### На рынок вывели первый вертолет H175 в VIP-исполнении

Европейский производитель Airbus Helicopters отчитался о передаче неназванному клиенту в Европе первого среднего вертолета H175 (EC175), выполненного в VIP-комплектации. Воздушное судно будет базироваться на яхте.



Вертолет оснащен салоном VVIP-класса, изготовленным компанией Pegasus. Он разделен на две зоны: в первой, находящейся ближе к кабине пилотов, расположены четыре кресла и кухня, во второй установлен диван, рассчитанный на трех человек.

Салон переданного клиенту H175 оснащен надежной звукоизоляцией, позволяющей пассажирам разговаривать без наушников и микрофонов. Панорамные окна вертолета способны менять степень затемнения. На жидкокристаллические экраны, установленные в салоне, среди прочего можно выводить изображение закабинного пространства, которое передают две камеры, закрепленные на хвосте и в районе шасси.

Для H175, выполненных в VIP-версии, предусмотрены салоны, рассчитанные на 6–8 пасс. На вертолетах в корпоративной версии можно будет перевозить 9–12 пасс. Для всех вариантах предусмотрен кондиционер.

Ожидается, что в текущем году Airbus Helicopters поставит второй вертолет H175 в VIP-исполнении.

Об интересе к VIP-версии вертолета в России в конце прошлого года рассказали в российском представительстве производителя — компании Airbus Helicopters Vostok. Тем не менее, есть ли на ВС заказы, там не уточнили.





Взлетная масса H175 составляет 7,5 т. Вертолет создавался прежде всего для эксплуатации в шельфовых проектах и использования в поисково-спасательных операциях.

Машину сертифицировали в начале 2014 г., первые поставки состоялись в феврале прошлого года. Стартовым заказчиком на тип в России стала авиакомпания "ЮТэйр", которая, впрочем, из-за финансовых сложностей была вынуждена отсрочить поставки.

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

### **Полнопилотажный тренажер для вертолета AW169 подготовили к работе**

Полнопилотажный тренажер (FFS) категории D для среднего многоцелевого вертолета AgustaWestland AW169 прошел сертификацию и готов к эксплуатации. Как сообщает производитель BC Leonardo Helicopters, соответствующие допуски выдала Администрация гражданской авиации Италии (ENAC) и Европейское агентство по безопасности авиaperевозок (EASA).

Тренажер выполнен на базе устройства CAE 3000 Series производства канадской компании CAE. Устройство позволяет имитировать управление вертолетом с высокой реалистичностью, причем 1 ч работы на тренажере приравнивается к 1 ч реального полета.

Аппарат позволяет готовить пилотов к целому набору миссий — шельфовым операциям, перевозкам VIP-пассажиров, полицейским заданиям и т. д. В частности, тренажер способен воссоздать посадку на буровую платформу или снижение в режиме авторотации.

Оператором тренажера стала компания Rotorsim — совместное предприятие Leonardo и CAE. Аппарат установлен в принадлежащей авиапроизводителю летной академии в г. Сесто-Календе на севере Италии. На сегодня среди прочего там установлены полнопилотажные тренажеры для вертолетов AW139 и AW189 (также выполнены на базе CAE S3000 Series).

AW169 прошел сертификацию EASA в июле 2015 г. Стартовым заказчиком на тип в России стал официальный дистрибутор Leonardo Helicopters в регионе — Exclases Holdings, который в 2012 г. подписал предварительное соглашение о поставке двух таких вертолетов. Как только его переведут в твердый контракт (ожидается, что это произойдет в 2016 г.), в России начнется процесс сертификации воздушного судна.

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

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

#### **Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин ознакомился с новейшей техникой холдинга «Вертолеты России» на выставке ИННОПРОМ-2016**

Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин в ходе международной промышленной выставки ИННОПРОМ-2016, проходящей в Екатеринбурге, ознакомился с новой техникой холдинга «Вертолеты России»



(входит в Госкорпорацию Ростех), представленной на стенде «Ростеха». В рамках экспозиции Дмитрий Рогозин осмотрел многоцелевой средний вертолет Ми-38 в офшорном исполнении.

Вертолет Ми-38 спроектирован в соответствии с требованиями современных российских авиационных норм летной годности, которые гармонизированы с зарубежными нормами (EASA, FAA и ИКАО). Эти правила диктуют высокие требования к надежности конструкции и безопасности выполнения полетов. Помимо современной прогрессивной конструкции вертолета и его систем, преимущества Ми-38 - грузоподъемность (до 5000 кг в транспортной кабине и 6000 кг на внешней подвеске), скорость (крейсерская – 285 км/ч, максимальная – 300 км/ч) и дальность полета (до 1600 км с дополнительными топливными баками). Ми-38 имеет большой модернизационный потенциал, не требует ангарного хранения, оснащен высокоэффективной противообледенительной защитой и может использоваться в регионах с неблагоприятными природно-климатическими условиями, при экстремально низких температурах и для продолжительных полетов над водной поверхностью.

В настоящее время холдинг ведет переговоры с потенциальными заказчиками о модернизации многоцелевых вертолетов Ми-38 в офшорной вариант применения (перевозка пассажиров и грузов над водной поверхностью и посадок на шельфовые морские платформы). Уже согласованы требования к Ми-38 в офшорном варианте применения, которая также дополнительно будет учитывать, и соответствовать стандартам Международной ассоциации производителей нефти и газа (IOGP).

Офшорная конфигурация вертолета будет включать в себя систему аварийного приводнения и обеспечения плавучести вертолета, спасательные плоты наружного размещения, которые будут укомплектованы всеми необходимыми средствами спасения, энергопоглощающие кресла пассажиров и экипажа. Конструкция фюзеляжа позволит осуществлять аварийное покидание вертолета через выдавливаемые иллюминаторы большого размера. Пилотажно-навигационный комплекс обеспечит возможность инструментального наблюдения за воздушной обстановкой и раннего предупреждения близости земли, а также будет организована связь с морскими судами и морскими шельфовыми платформами. Просторный салон (почти 30 м<sup>3</sup>) позволит комфортно разместить до 20 пассажиров в морских спасательных костюмах с багажом с учетом соблюдения требований международных стандартов офшорных перевозок.

«Интерес к приобретению офшорной модификации Ми-38 российскими компаниями ТЭК, перед которыми сейчас стоит задача масштабной модернизации своих авиапарков, безусловно, есть, – сообщил в ходе выставки ИННОПРОМ-2016 заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по производству и инновациям Андрей Шибитов. – Этот вертолет специально создавался для эксплуатации в суровых климатических условиях, например, на арктическом шельфе. Благодаря своим летно-техническим характеристикам, конструктивным особенностям и современной авионике Ми-38 идеально подойдет для работы на удаленных от берега добывающих морских шельфовых платформах», - заявил Андрей Шибитов.

[\(Вертолеты России\)](#)

### Холдинг «Вертолеты России» осваивает аддитивные технологии

В рамках выставки ИННОПРОМ-2016 холдинг «Вертолеты России» впервые продемонстрировал свои разработки в области аддитивных технологий. В числе представленных на стенде холдинга экспонатов посетители выставки могли ознакомиться с элементами рулевого управления вертолета, а также несильными деталями, напечатанными на 3D принтере. С примерами применения аддитивных технологий холдингом «Вертолеты России» в ходе посещения выставки ИННОПРОМ-2016 ознакомился вице-премьер РФ Дмитрий Rogozin.



В центре экспозиции холдинга «Вертолеты России» был представлен ползун управления хвостовым винтом для легкого многоцелевого вертолета «Ансат», выполненный в трех вариантах: традиционным методом с помощью механообработки и два варианта детали с бионическим дизайном из алюминия и титана, произведенных по аддитивным технологиям методом послойного спекания металлических порошков. По сравнению с деталью, выполненной традиционным методом, вес напечатанных на 3D принтере деталей снизился почти вдвое. Также специалисты холдинга продемонстрировали и несильные детали (полые облегченные дверные ручки) из алюминия, также созданные с помощью аддитивных технологий.

В соответствии с поручением министерства промышленности РФ, холдинг «Вертолеты России» активно внедряет в производство своей техники детали, выполненные с помощью 3D печати. Подобные инновационные технологии, применяемые в вертолетостроении, могут обеспечить снижение деталей машины до 40%, в разы сокращают время освоения новой продукции и изготовления прототипов, а также позволяют получить элементы сложной формы, которые невозможно произвести обычным способом.

«Аддитивные технологии – это сегодня одно из наиболее динамично развивающихся направлений производства авиационной техники. Они кардинально меняют производственный уклад и на сегодняшний день являются мировым трендом. Холдинг «Вертолеты России» планирует активно внедрять 3D печать для массового и опытного производства своей вертолетной техники», - сообщил в ходе выставки ИННОПРОМ-2016 заместитель генерального директора по производству и инновациям холдинга «Вертолеты России» Андрей Шибитов.

[\(Вертолеты России\)](#)

### «Вертолеты России»: российские компании ТЭК интересуются Ми-38

Компании российского топливно-энергетического комплекса (ТЭК) заинтересованы в приобретении офшорной версии многоцелевого вертолета Ми-38 для работы на шельфовых платформах, заявил в среду заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов.



Ранее вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин ознакомился с многоцелевым средним вертолетом Ми-38 в офшорном исполнении, представленным на международной промышленной выставке "Иннопром-2016", проходящей в Екатеринбурге.

"Интерес к приобретению офшорной модификации Ми-38 российскими компаниями ТЭК, перед которыми сейчас стоит задача масштабной модернизации своих авиапарков, безусловно, есть. Этот вертолет специально создавался для эксплуатации в суровых климатических условиях, например, на арктическом шельфе", - сказал Шибитов, слова которого приводит пресс-служба.

Он добавил, что благодаря своим летно-техническим характеристикам, конструктивным особенностям и современной авионике Ми-38 идеально подойдет для работы на удаленных от берега добывающих морских шельфовых платформах.

[\(Aviation Explorer\)](#)

#### **Улан-Удэнский авиазавод впервые принял на летнюю практику школьников**

Школьники из Бурятии впервые прошли летнюю трудовую практику на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России"). Практика организована в рамках реализации профориентационной программы, сообщили в пресс-службе предприятия.

"Первая смена трудовых отрядов, состоящая из 15 детей, работала на У-УАЗ с 15 июня по 14 июля. С сегодняшнего дня к летней трудовой практике приступает следующая группа школьников", - рассказали в пресс-службе.

Как пояснил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых, практиканты знакомятся с производственным процессом, востребованными специальностями, а также с корпоративными традициями предприятия.

"В программу практики входит посещение авиационного техникума, где есть оборудование, используемое на производственных участках авиазавода. Также у ребят есть возможность посетить музей истории Улан-Удэнского авиационного завода", - отметил Белых.

Первая смена практикантов помогла заводу с озеленением и благоустройством территории предприятия. "Школьники работали в день по четыре часа. За свой труд они получают зарплату в размере около 7 тыс. руб., - сообщили в пресс-службе. - Основную часть выплат берет на себя У-УАЗ. Кроме того, материальную поддержку предоставит центр занятости населения Улан-Удэ из средств республиканского бюджета".

В общей сложности завод этим летом примет 30 школьников. В первую очередь, на практику на авиазавод устраивают детей из многодетных и неполных семей.

Улан-Удэнский авиационный завод - одно из производственных предприятий холдинга "Вертолеты России". За 75 лет существования на заводе построили более 8 тыс. летательных аппаратов. Сегодня завод специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171) и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш).

[\(ТАСС\)](#)



### **«Технодинамика» намерена войти в проект российско-китайского вертолета**

«Технодинамика» ведет переговоры об участии в проекте создания российско-китайского тяжелого вертолета. Об этом в ходе выставки «Иннопром-2016» сообщил заместитель генерального директора холдинга по инновациям, развитию и продажам Александр Литвинов.

«Технодинамика» может войти в проект в качестве разработчика вспомогательной силовой установки, системы электроснабжения, аварийстойкой топливной системы, системы пожарной защиты, кислородной системы, взлетно-посадочных устройств, отметил он.

«На данный момент технический облик вертолета не определен, но мы сформировали в холдинге достаточно компетенций, чтобы вести переговоры об участии в нем в качестве поставщиков систем», – заявил Александр Литвинов.

Это не первый российско-китайский проект, в котором планирует принять участие «Технодинамика». В октябре 2015 года на выставке Aero Electromechanics China – 2015 Максим Кузюк уже встречался с председателем совета директоров и президентом Китайской корпорации авиационной промышленности Линь Цзомином. Речь шла о разработках для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС). В настоящий момент одна из систем холдинга вышла во второй этап отбора по проекту ШФДМС.

Напомним, в мае 2015 года «Вертолеты России» и Китайская корпорация авиационной промышленности (AVIC) подписали рамочное соглашение о сотрудничестве по проекту передового тяжелого вертолета. Взлетная масса машины может составить 38 т, максимальная коммерческая нагрузка внутри кабины – 10 т, на внешней подвеске – 15 т. Вертолет будет приспособлен для круглосуточной эксплуатации в жарком климате, в высокогорье и при любых погодных условиях. По сегодняшним оценкам, спрос на новую машину в Китае может составить более 200 вертолетов в период до 2040 года.

[\(Ростех\)](#)

### **Холдинг «Вертолеты России» передал Минобороны РФ вертолеты Ми-8АМТШ**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») в Единый день приемки военной продукции досрочно передал Министерству обороны Российской Федерации очередную партию вертолетов Ми-8АМТШ.

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» в рамках Государственного оборонного заказа досрочно изготовил и передал Минобороны России военно-транспортные вертолеты Ми-8АМТШ.



«Минобороны РФ является крупнейшим заказчиком продукции «Вертолетов России», а исполнение Гособоронзаказа – это приоритетное направление работы холдинга. Вертолеты Ми-8АМТШ и Ми-8АМТШ-ВА, предусмотренные к поставке по Государственным контрактам в 2016 году будут переданы в Минобороны России в установленные сроки, - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

Военно-транспортный вертолет Ми-8АМТШ (разработчик вертолетов типа Ми-8/17 АО «МВЗ им. М.Л.Миля») – один из самых современных и оснащенных вертолетов семейства Ми-8/17. Он составляет основную долю в обновленном парке силовых структур РФ. Вертолеты способны перевозить до 36 военнослужащих, до 4000 кг грузов внутри фюзеляжа или крупногабаритных грузов массой до 4000 кг на внешней подвеске. Широкий набор средств вооружения и системы повышения боевой живучести позволяют вертолетам эффективно выполнять любые поставленные задачи. Вертолеты оборудованы современным пилотажно-навигационным оборудованием и комплексом связи. Оборудование машин адаптировано для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в ночных условиях на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки с необозначенных площадок.

В ходе исполнения ГОЗ-2016 У-УАЗ также приступил к проведению приемо-сдаточных испытаний вертолетов Ми-8АМТШ-ВА. Конструкция данной машины учитывает все основные особенности эксплуатации вертолетной техники в зоне северных широт. Арктические вертолеты оснащены уникальной системой подогрева двигателей и агрегатов трансмиссии, которая вкуче со специальными чехлами позволяет хранить и запускать вертолеты в безангарных условиях при температурах до минус 60С. Установка бесплатформенной инерциальной навигационной системы обеспечивает определение местоположения вертолета при пропадании спутниковых сигналов. Безопасность полетов существенно повышена за счет установки (применения) на вертолетах Ми-8АМТШ-ВА цифрового автопилота, морских спасательных костюмов пилотов, спасательных плотов, системы наблюдения за воздушной обстановкой, предупреждающей экипаж о сближении с другими воздушными судами.



Технические решения, реализованные на арктическом вертолете Ми-8АМТШ-ВА, также могут быть использованы и для вертолетов гражданского назначения в интересах предприятий, реализующих проекты в северных широтах, в частности компаний нефтегазового сектора, геологоразведки, транспорта и других предприятий.

В 2016 году согласно заключенным государственным контрактам Минобороны РФ, получит партию вертолетов Ми-8АМТШ-ВА. Еще партию вертолетов планируется передать в 2017 году. Все задания Государственного оборонного заказа, как и ранее, будут выполнены холдингом «Вертолеты России» в установленные сроки.

Напомним, что на сегодняшний день холдинг «Вертолеты России» в соответствии с контрактными обязательствами изготавливает для ведомства всю линейку военных вертолетов необходимых для выполнения стоящих перед Вооруженными Силами России задач: военно-транспортные вертолеты серии Ми-8, транспортно-боевые Ми-35М, боевые Ми-28Н «Ночной охотник» и Ка-52 «Аллигатор», тяжелые транспортные Ми-26. Кроме того, планируются к поставке вертолеты Ми-38.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **ВКС во II квартале получили 4 самолета, 23 вертолета и 15 беспилотников**

Четыре новых самолета, 23 вертолета и 15 беспилотников приняты на вооружение Воздушно-космических сил России во II квартале этого года, заявил в пятницу начальник главного управления вооружения ВС РФ генерал-лейтенант Анатолий Гуляев в ходе Единого дня приёма военной продукции.

"Для ВКС приняты в части обеспечения ВВС и ПВО: зенитная ракетная система С-400, 4 новых и 54 прошедших ремонт с модернизацией самолетов, 23 новых вертолета и 11 вертолетов, прошедших ремонт, 15 беспилотных летательных аппаратов, более 8 тысяч единиц авиационных средств поражения", - сказал Гуляев.

В частности, по его словам, 4 июня четырех новых Су-34 перелетели из Новосибирска на аэродром базирования.

"Сегодня досрочно сдаются вертолеты Ми-8АМТШ. Завершен ремонт с модернизацией семи самолетов Ил-76МД, которые в ближайшее время будут переданы в воинские части", - добавил Гуляев.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **«ЮТэйр - Вертолетные услуги» приняла участие в работе выставки «Иннопром-2016»**

В Екатеринбурге завершила свою работу промышленная выставка «Иннопром-2016». АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» приняло участие в деловой программе мероприятия и работе стенда Фонда развития интернет-инициатив (ФРИИ).



С 2013 года «ЮТэйр - Вертолетные услуги» и «ЮТэйр - Инжиниринг» совместно с компанией «АБ Систем» ведут разработку и внедрение программного обеспечения, предназначенного для автоматизации бизнес-процессов, связанных с техническим обслуживанием и ремонтом вертолетов. В настоящее время платформа «Heli-Star» внедрена в промышленную эксплуатацию и позволяет не только сократить расходы и минимизировать риски эксплуатанта, но и облегчить управление процессами поддержания летной годности вертолетов. Данный проект был по достоинству оценен Фондом развития интернет-инициатив и представлен на главной промышленной выставке страны в качестве перспективного и значимого отраслевого проекта.



В рамках выставки «Иннопром» представители «ЮТэйр - Вертолетные услуги» вошли в состав участников заседания Координационного совета под руководством Министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, а также приняли участие в работе круглого стола, посвященного теме внедрения отечественных технологий индустриального интернета.

«Компании группы «ЮТэйр» всегда стремятся развивать бизнес в разных направлениях и внедрять в производственные процессы технологические новинки. Одним из таких инновационных проектов стала платформа «Heli-Star». «ЮТэйр - Инжиниринг», как крупнейшее в России предприятие по ремонту вертолетной техники, и «ЮТэйр - Вертолетные» услуги, являющаяся одним из мировых лидеров в своей отрасли, стали прекрасной площадкой для разработки и внедрения такого решения. Участие в выставке «Иннопром» позволило привлечь широкий интерес к нашему проекту», – отметил первый заместитель генерального директора по коммерции «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Олег Семенов.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в мире

### «Вертолеты России» участвуют в Farnborough International Airshow 2016

Российский холдинг «Вертолеты России» примет участие в международном авиакосмическом салоне Farnborough International Airshow 2016, который проходит с 11 по 17 июля в г. Фарнборо, Великобритания. Мероприятие традиционно разделено на две секции – trade show для представителей бизнеса (11-15 июля), и public show для широкой аудитории (16-17 июля).



На авиасалоне в этом году «Вертолеты России» продвигают ряд перспективных моделей, которые вызывают пристальное внимание клиентов в разных странах мира. Среди них - легкий многоцелевой Ка-226Т, многофункциональный «Ансат», многоцелевые вертолеты Ми-171А2 и Ми-38. Российские вертолеты будут представлены в формате мультимедийной презентации.

Также «Вертолеты России» представят систему послепродажного обслуживания, в рамках которой обеспечивается сервис машин на протяжении всего жизненного цикла. Впервые она была представлена на одном из прошлых авиасалонов в Farnborough International Airshow.

Farnborough International Airshow – одна из крупнейших и наиболее престижных мировых выставок авиационных достижений. Участие в проходящем каждые два года авиасалоне способствует продвижению новинок на мировой рынок и заключению крупных контрактов.

История отечественных производителей на Farnborough International Airshow берет начало в 1984 году, когда СССР впервые продемонстрировал достижения своего авиапрома. В разное время «Вертолеты России» демонстрировали на авиасалоне Ка-226Т, Ми-171А2 и другие модели, многие из которых обеспечили развитие прорывных технологий в вертолетостроении и создали научно-технический задел, который в настоящее время используется для разработки и создания новых типов вертолетной техники.

[\(АВИ\)](#)

### Версии крушения Ми-35М в Сирии

8 июля 2016 года боевой вертолет Ми-35М стал третьим вертолетом в списке потерь российской армейской авиации в ходе Сирийской кампании и вторым, погибшим во время выполнения боевого задания. «Лента.ру» разбирает возможные причины падения машины и гибели экипажа.



### ***Молчаливый успех***

Прежде всего нужно отметить, что применение российской армейской авиации в Сирии было достаточно результативным, но при этом действия вертолетчиков, в отличие от достижений их коллег из фронтовой и дальней авиации, практически не освещались. Ми-8 и Ми-24 действовали в составе российской авиагруппы с первых дней кампании, затем к ним присоединились более современные Ми-35М и новейшие Ми-28Н и Ка-52. Российские вертолетчики были задействованы на большей части основных направлений — в Латакии, Хаме, Хомсе, близ Дамаска, при Пальмире, в Даръа.

Помимо уничтожения боевиков, вертолеты, как и во многих других современных войнах, выполняли (и продолжают выполнять) массу черновой работы — от транспортных перевозок до доставки групп спецназа и передовых наводчиков в тыл врага. Оценить объемы этой работы в отсутствие данных от Минобороны России трудно, но очевидно, что она измеряется многими тысячами вылетов.

В ходе этих вылетов российская группировка потеряла три машины. Первой жертвой войны стал Ми-8АМТШ, поврежденный в ходе поисково-спасательной операции на севере провинции Латакия 24 ноября 2015 года, когда группа спецназа была брошена на поиски экипажа сбитого турецким истребителем F-16 российского бомбардировщика Су-24М. Подбитый вертолет совершил вынужденную посадку и был уничтожен на земле группой туркоманских боевиков с помощью противотанкового ракетного комплекса TOW-2. Во время поисково-спасательной операции погиб российский морской пехотинец Александр Позынич.

12 апреля 2016 года был потерян второй вертолет. Ми-28Н разбился близ Хомса, совершая полет ночью в сложных метеоусловиях. Вместе с машиной погибли командир экипажа Андрей Окладников и штурман Виктор Панков.



8 июля настала очередь третьей машины. Вместе с вертолетом Ми-35М (тип машины отчетливо опознается на видеозаписи) погиб командир 55-го отдельного полка армейской авиации полковник Ряфагать Хабибуллин и летчик-оператор лейтенант Евгений Долгин.

Официальная версия гласит следующее: близ Пальмиры был сбит сирийский Ми-25, облетывавшийся российским экипажем. «Экипаж получил запрос от сирийского командования группировки на огневое поражение наступающих боевиков. Командир экипажа Ряфагать Хабибуллин принял решение атаковать террористов. Грамотными действиями российского экипажа наступление террористов было сорвано. Израсходовав боекомплект, при развороте на обратный курс, огнем с земли вертолет был подбит террористами и упал в районе, подконтрольном сирийской правительственной армии», — говорится в сообщении Минобороны

Появившаяся вскоре видеозапись, однако, вызывает ряд вопросов. Во-первых, как уже сказано, на видео отчетливо виден вертолет Ми-35М, отличающийся от Ми-24 и его экспортной версии Ми-25 более коротким крылом и неубираемыми шасси. Во вторых, очевидно, что вертолет был сбит в бою — в момент взрыва машина ведет огонь. Что могло произойти?

### ***Сбит врагом***

Риск гибели всегда висит над экипажами вертолетов куда сильнее, чем над любыми другими представителями летной профессии — выполнение боевых задач на малых высотах вплотную к противнику опасно само по себе. В районе Пальмиры, где выполняла задачи российская машина, действуют бандгруппы запрещенной в России террористической группировки «Исламское государство», располагающие разнообразным вооружением.

### ***1. Переносной зенитный ракетный комплекс***

Этот тип вооружения обычно вспоминают первым, обсуждая возможности террористов по уничтожению вертолетов. Исламисты располагают ПЗРК различных типов, включая «Стрелы» и «Иглы» российского производства с захваченных иракских и сирийских складов, американские «Стингеры» и китайские FN-6, приобретенные на черном рынке или поставленные покровителями из числа монархий залива. Эффективность применения этого арсенала, однако, не столь высока — жертвами ПЗРК периодически становятся летательные аппараты ВВС и армейской авиации Сирии, но российские машины до последнего времени избегали поражения. Это стало возможным как в силу наработанной тактики противодействия ПВО и современных систем, защищающих машины от обстрела из ПЗРК, так и в результате отсутствия у противника достаточно подготовленных кадров — в отличие от Афганской войны 1979-1989 годов, где душманов целенаправленно и результативно натаскивали американские инструкторы.

В данном случае говорить о применении ПЗРК, скорее всего, не приходится. На видео отсутствует характерный след приближающейся ракеты, обычно хорошо заметный. Кроме того, ракета с инфракрасной ГСН, как правило, поражает горячие двигатели вертолета, а не его хвостовую балку, и с куда большими разрушениями — как, например, на этом видео, где попадание ракеты ПЗРК «Игла» практически пополам разорвало вертолет AN-1W Super Cobra армейской авиации Турции.



## **2. Противотанковый ракетный комплекс**

Также среди излюбленных боевиками систем вооружения, при этом ПТРК у них куда больше, чем зенитных систем, — их поставки менее рискованны с точки зрения возможных терактов за пределами Сирии. ПТРК, хотя и не предназначенные для борьбы с воздушными целями, все же используются для этих задач, и нередко не без успеха. Боевики располагают ПТРК различных типов, включая американские TOW-2, поставляемые из Турции и стран Залива, захваченные на складах и полученные на черном рынке «Метисы» и «Корнеты» российского производства и другие типы данных систем.

Распространенный у боевиков TOW-2 с подготовленным расчетом мог «отличиться» и в данном случае, более того, по версии источников «Интерфакса», именно пуск «Тоу» стал причиной гибели вертолета, однако возражения против этой версии ровно те же, что и против первого варианта. Мы не видим следа приближающейся ракеты (достаточно крупной, и на видео с поражениями танков мы можем видеть подлет ракет), а попадание, скорее всего, пришлось бы в корпус.

В версии ПТРК сомневается и военный эксперт, полковник запаса, главный редактор журнала «Арсенал Отечества» Виктор Мураховский: «Я смотрел кадры. Был сбит российский вертолет Ми-35М. Но они не возвращались, он был подбит во время атаки целей. Ведущий был сбит. Работали парой традиционно. По поводу того, чем был сбит, — я считаю, не противотанковой управляемой ракетой, не ей. Теперь какие меры могут быть приняты. Там есть одна особенность: когда осуществляется непосредственная авиационная поддержка войск, должно быть плотное взаимодействие между наземными силами и боевыми вертолетами. Нормальной подготовки и нормального взаимодействия не наблюдается. Вообще говоря, работа вертолетов на предельно малых высотах, на переднем крае — это опасная работа традиционно. Тщательнее надо осуществлять планирование боевого применения вертолетов и улучшать взаимодействие с наземными войсками — с сирийской армией», — сообщил Мураховский в интервью радио «Бизнес FM».

## **3. Зенитные пулеметы, малокалиберная зенитная артиллерия**

Наиболее распространенные у боевиков средства ПВО. Бандгруппы располагают практически полным набором соответствующего вооружения — от единых пулеметов калибром 7,62 миллиметра до зенитных установок ЗУ-23, установленных, как правило, на шасси так называемых «техникалов» — пикапов повышенной проходимости. Начало этой тактике положила знаменитая «война тойот», развернувшаяся в завершающей стадии конфликта Ливии и Чада 1978-1987 годов.

Вместе с тем применение оружия этого рода также имеет ряд черт, которые неминуемо должны были быть зафиксированы на видео. В данном случае мы не наблюдаем, в первую очередь, характерных трасс, кроме того, масштабность вспышки на хвостовой балке пораженной машины говорит о более мощном боеприпасе, нежели бронебойно-зажигательная пулеметная пуля или даже снаряд «Эрликона» или ЗУ-23.

## **4. 57 миллиметров**



Советские 57-миллиметровые зенитные автоматические орудия АЗП-57 зенитно-артиллерийского комплекса С-60 активно используются во множестве локальных конфликтов по всему миру от Корейской войны и по сей день. Орудия этого типа имеют различные способы наведения на цель: ручное, электрическое — полуавтоматическое и автоматическое по данным радиоприборного комплекса РПК-1 (станции орудийной наводки СОН или прибора управления зенитным огнем — ПУАЗО).

Впрочем, применение комплекса РПК-1 кажется маловероятным: даже если бы террористы нашли «живую» станцию, на выживание в условиях применения современных средств РЭБ (а российские вертолеты в Сирии этими средствами располагают) она не рассчитана, использование же ручного наведения по цели с достаточно высокой угловой скоростью малоэффективно. Кроме того, на видео также отсутствуют улики в виде трасс.

Тем не менее отвергать эту версию полностью не стоит: ее, в частности, разделяет военный эксперт журнала «Арсенал Отечества» Алексей Леонков, полагающий, что исламисты могли организовать засаду с помощью 57-миллиметровых зенитных установок на выявленном маршруте подхода российских вертолетов и добиться удачного попадания.

«Проблема террористов — в дефиците кадров, но никто не даст гарантии, что у них не нашлось специалиста по ПВО, ранее подготовленного к работе на комплексе С-60. В России специалистов на эту систему, которая у нас уже снята с вооружения, но до недавнего времени оставалась на консервации, готовили до 2007 года, в армиях Ближнего Востока продолжают и сейчас», — сказал Леонков корреспонденту «Ленты.ру». В связи с этим нужно иметь в виду, что «Исламское государство» располагает значительным количеством бывших иракских военных специалистов, многие из которых фактически создавали военное крыло организации, а также вербует людей с военной подготовкой в различных регионах мира.

### ***Не сбит врагом***

Вертолеты, впрочем, падают не только от воздействия врага — так, 12 апреля 2016 года Ми-28Н был потерян в сложных метеоусловиях. Что могло стать причиной гибели Ми-35, помимо действий исламистов?

### ***5. Техническая неисправность вертолета, ошибка экипажа***

Эта версия, пожалуй, наименее вероятная из всего набора — вертолет на момент взрыва находился в стабильном горизонтальном полете, и никакая неисправность не могла вызывать взрыв с яркой вспышкой в районе хвостового винта.

### ***6. Неисправность боекомплекта и Friendly Fire***

В ходе выполнения боевого задания вертолет вел огонь, используя, судя по видеозаписи, блоки неуправляемых авиационных ракет Б8В20-А со снарядами семейства С-8, скорее всего, какой-то из модификаций, предназначенной для поражения живой силы и небронированной техники —



кумулятивно-осколочных С-8, С-8КО/КОМ, оснащенных стреловидными поражающими элементами С-8С, объемно-детонирующих С-8ДМ и объемно-детонирующих фугасных С-8ДФ. Теоретически ракета с неисправным твердотопливным двигателем, не отработавшим положенное для разгона время, могла попасть под хвостовой винт вертолета после нештатного схода с пусковой установки и взорваться, при этом дав достаточно мощную вспышку.

Наконец, С-8 могла быть запущена и с вертолета ведомого — в результате ошибки или неисправности системы управления огнем. Friendly Fire на учениях и в боевых действиях, к сожалению, случается во всех армиях мира. В 2008 году схожий инцидент стал причиной гибели самолета Су-25 187-го гвардейского штурмового авиаполка ВВС России (аэродром Черниговка) во время стрельб неуправляемыми авиационными ракетами на полигоне. Причиной катастрофы, как установило следствие, стало попадание в штурмовик ракеты ведомого самолета. Пилот подполковник Сергей Яковенко погиб.

### **Рабочие войны**

Какой бы ни была причина гибели Ми-35М и двух офицеров российских воздушно-космических сил, это не бросает тень ни на погибших летчиков, ни на российскую группировку в целом — основной причиной произошедшего стала война как таковая. При этом на фоне всех предыдущих кампаний российской армейской авиации три вертолета, потерянные за несколько тысяч вылетов, — это очень низкий показатель потерь.

Для сравнения, в Афганской войне среднемесячные потери вертолетов составляли примерно три машины в месяц, в Первой чеченской — примерно 1,1 машины в месяц, в активной фазе Второй чеченской войны (1999-2003) — примерно 0,8. Даже с учетом меньшего количества используемых машин по сравнению со всеми тремя названными кампаниями потери сократились в несколько раз, что является прямым следствием переоснащения армейской авиации новой техникой и увеличения объемов и эффективности боевой подготовки.

Остается надеяться, что из гибели вертолета будут сделаны нужные выводы, которые позволят избежать жертв в дальнейшем, а семьи Ряфагата Хабибуллина и Евгения Долгина получат необходимую поддержку. Вечная им память.

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

### **Ростех обсуждает поставку в Иран медицинских «Ансатов» и Ка-226Т**

Ростех обсуждает поставку в Иран гражданских санитарных вертолетов «Ансат» и Ка-226. Об этом сообщил директор департамента по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации Виктор Кладов.

«Иранское общество Красного Полумесяца нуждается в медицинских санитарных вертолетах. Обсуждаются вопросы поставок», — сказал Виктор Кладов журналистам на международной промышленной выставке «Иннопром-2016» в Екатеринбурге.



Он подчеркнул, что поставки зависят от финансовых возможностей Ирана, сообщает «Интерфакс».

Виктор Кладов добавил, что также обсуждается вопрос о создании в Иране сервисного центра, который будет заниматься ремонтом техники советского и российского производства.

«Вертолеты России» планируют открыть сервисные центры и в Индии и Китае, сообщил он.

«Индия и Китай – большие страны, сейчас идут переговоры об открытии. Настал момент, когда надо создавать глобальную систему ремонта и сервиса. И она создается», – отметил Виктор Кладов.

По его словам, всего подписаны соглашения о создании сервисных центров в 23 странах, в некоторых это будут совместные предприятия.

[\(Ростех\)](#)

#### **«Вертолеты России» выполняют ремонт техники для Министерства обороны Венгрии**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») подписал контракт на капитальный ремонт четырех вертолетов Ми-17, принадлежащих Министерству обороны Венгрии. Контракт был заключен в результате победы в тендере на ремонт военно-транспортных вертолетов Ми-17, опубликованного Министерством обороны Венгрии в феврале 2016 года.

Свои подписи под документом поставили заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков и Директор департамента по закупкам Министерства обороны Венгрии Барнабаш Томка. Ремонт венгерских вертолетов будет проводиться на мощностях Новосибирского авиаремонтного завода.

«В настоящее время в Венгрии эксплуатируются несколько десятков вертолетов российского производства, которые нуждаются в своевременном обслуживании. Мы заключили данный контракт на привлекательных для обеих сторон условиях и готовы обеспечить ремонт техники качественно и в срок», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков. Вертолеты типа Ми-8/17 сегодня производятся на Улан-Удэнском авиационном заводе и Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России». По состоянию на 2014 году было произведено более 12 тысяч таких машин, что является рекордным показателем в мире среди двухдвигательных вертолетов. Они были поставлены более чем в 100 стран мира, их общий налет насчитывает около 100 миллионов часов.

Высокие летно-технические характеристики, надежность, возможность применения в широком диапазоне условий и температур (от -50 до +50 градусов по Цельсию), многофункциональность, простота в эксплуатации и обслуживании – вот те качества, которые позволили завоевать доверие операторов к этим вертолетам во всем мире. Сферы применения вертолетов типа Ми-8/17 расширяются за счет постоянной модернизации и возможности оснащения вертолета широким набором дополнительного оборудования для выполнения различных задач.

[\(Вертолеты России\)](#)



### **«Вертолеты России»: на «Фарнборо» ряд стран заинтересовался Ми-38**

Иностранные заказчики на международной авиационной выставке "Фарнборо-2016" заинтересовались многоцелевым вертолетом Ми-38, сообщила во вторник пресс-служба холдинга "Вертолеты России".

Международный авиасалон "Фарнборо-2016" проходит в Великобритании с 11 по 17 июля. "Многоцелевой вертолет Ми-38, представленный холдингом на авиасалоне "Фарнборо", вызвал серьезный интерес у зарубежных заказчиков из целого ряда стран", — говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что на Московском вертолетном заводе имени М.Л. Миля холдинга "Вертолеты России" стартовали дополнительные сертификационные испытания Ми-38 в целях расширения условий его эксплуатации.

"Следующим этапом работ будет разработка пассажирского и оффшорного варианта Ми-38 и его сертификация по категории "А", которая предусматривает реализацию самых жестких требований в части перевозки пассажиров", — пояснили в пресс-службе холдинга.

Вертолет Ми-38 обладает высокими летно-техническими характеристиками, прогрессивной и надежной конструкцией вертолетных систем, интегрированным бортовым оборудованием. Основные элементы конструкции фюзеляжа выполнены из алюминиевых сплавов, отдельные узлы и детали – из стали, титана и композиционных материалов.

Экономичные двигатели, передовая несущая система и высокая энерговооруженность обеспечивают эффективную работу вертолета в широком диапазоне условий эксплуатации.

[\(РИА Новости\)](#)

### **Brexit не затронул «Вертолеты России» на «Фарнборо»**

Холдинг "Вертолеты России" провел переговоры о поставках российских вертолетов в Великобританию, заявил заместитель генерального директора холдинга Григорий Козлов.

Он сообщил, что в рамках международной авиационной выставки "Фарнборо-2016" были проведены переговоры с британскими компаниями о поставках вертолетов гражданского назначения: поисково-спасательных, медико-эвакуационных и противопожарных.

Григорий Козлов подчеркнул, что речь шла не только о поставке вертолетов, но и их послепродажного обслуживания. Гражданская вертолетная техника предназначена для использования в Южной Европе, а также Африке и Австралии, где у Великобритании присутствуют одни из их "постоянных интересов".

Напоминаем, международный авиасалон "Фарнборо-2016" проходит в пригородах Лондона с 11 по 17 июля.





И хотя в этом году присутствие российских предприятий было ограничено из-за санкций, даже в этом случае потенциальные зарубежные заказчики проявляют интерес к российской технике.

Ранее сообщалось, что особый интерес вызвал в рамках выставки российский многоцелевой вертолет Ми-38.

[\(Экономика сегодня\)](#)

«Вертолеты России» хотят открыть сервис-центры в Латинской Америке и Азии

Холдинг "Вертолеты России" планирует открыть новые сервисные центры послепродажного обслуживания российских вертолетов в Латинской Америке и Юго-Восточной Азии, сообщил РИА Новости во вторник заместитель генерального директора холдинга Григорий Козлов.

Международный авиасалон "Фарнборо-2016" проходит в Великобритании с 11 по 17 июля.

"Обсуждаем вопросы по созданию новых центров по послепродажному обслуживанию в странах Латинской Америки и Юго-Восточной Азии", - сказал Козлов в интервью РИА Новости.

По его словам, холдинг уделяет послепродажному обслуживанию особое внимание и активно ведет работу с сервисными центрами, которые уже функционируют в Европе.

"С Болгарией, Словакией, Чехией у нас есть совместные проекты по осуществлению послепродажного обслуживания", - отметил замгендиректора "Вертолетов России".

[\(РИА Новости\)](#)

**«Ростех»: прототип передового тяжелого вертолета появится через два года**

Прототип передового тяжелого вертолета, над которым работают китайская корпорация AVIC и "Вертолеты России", будет создан через два года, сообщил РИА Новости директор департамента по международному сотрудничеству и региональной политике корпорации "Ростех" Виктор Кладов в кулуарах III Российско-Китайского ЭКСПО в Екатеринбурге.

"На разработку тяжелого вертолета потребуется два года, а потом несколько лет уйдет на испытания, это обычный процесс", - отметил он.

По словам Кладова, все основные работы по созданию вертолета выполнит китайская Avicopter, а "Вертолеты России" разработают отдельные узловые агрегаты.

"За вертолет полностью отвечает китайская сторона. Мы договорились, что вертолет будет китайский, на основании подряда мы будем выполнять то, что они попросят, то есть то, что у них не получается", - пояснил представитель российской корпорации.

"Мы договорились о совместном производстве, производственная база будет либо в Харбине, либо в Тяньцзине. Китайская авиационная отрасль вертикально структурирована, AVIC будет определять



производственную базу, где конкретно будут собираться вертолеты - это решает китайская сторона. Мы тут не будем вмешиваться. Однозначно вертолет будет собираться в Китае. Я думаю, на первом этапе ключевые агрегаты, например, роутер, который обеспечивает передачу от двигателя, будет первое время поставляться из России, а потом по мере освоения производства будет производиться в Китае", - добавил Кладов.

Рамочное соглашение о сотрудничестве по проекту передового тяжелого вертолета холдинг "Вертолеты России" и Китайская корпорация авиационной промышленности (AVIC) подписали в мае 2016 года. По мнению разработчиков, до 2040 года может быть создано более двухсот новых машин.

Взлетная масса вертолета может составить 38 тонн. Он будет приспособлен для круглосуточной эксплуатации в жарком климате, в высокогорье и при любых погодных условиях.

[\(РИА Новости\)](#)

## Новости аэрокосмической промышленности

### **Мантуров: Индия может принять участие в производстве самолета МС-21**

Индийская сторона в рамках промышленной выставки "Иннопром" может обсудить с российской стороной возможное сотрудничество по проекту средне-дальнемагистрального российского самолета МС-21. Об этом сказал ТАСС Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

Индия в этом году стала официальным партнером "Иннопрома", который пройдет с 11 по 14 июля.

"Ожидается, что на "Иннопроме-2016" индийские партнеры проявят интерес к проекту средне-дальнемагистрального самолета МС-21. Корпорация "Иркут" ведет активный поиск партнеров в интересах подключения индийских авиастроительных компаний к программе международной кооперации производства и продвижения данного воздушного судна на рынок Индии", - сказал Мантуров.

### ***Другие области сотрудничества***

По словам Мантурова, индийская сторона заинтересована в увеличении прямых поставок из РФ угля, сжиженного природного газа (СПГ), алмазов и минеральных удобрений.

"Индийские деловые круги выражают заинтересованность в увеличении прямых поставок из России коксующегося и энергетического угля, сжиженного природного газа, необработанных алмазов, минеральных удобрений. Это говорит о потенциальных возможностях для расширения российских поставок этих товаров на индийский рынок", - сказал он.

Министр нефти и газа Индии Дхармендра Прадхан ранее сообщил ТАСС, что Indian Oil и Petronet LNG заинтересованы во второй фазе проекта "Ямал СПГ", проведут переговоры с "Новатэком". Он отметил, что Индия заинтересована в поставках СПГ из России.



Как сообщалось ранее, в ходе визита премьер-министра Индии Нарендры Моди в Москву в декабре 2015 года была достигнута договоренность наращивать сотрудничество в нефтегазовой отрасли.

Ранее первый заместитель директора проекта "Ямал СПГ" (50,1% принадлежат "Новатэк") Дмитрий Монаков заявлял, что Китай, Япония и Индия являются основными потребителями сжиженного природного газа (СПГ), произведенного на заводе.

### ***Made in India***

Россия рассматривает возможность принять участие в промышленной программе Индии Make in India, сообщил также Мантуров.

"В Минпромторге высоко оценивают нововведения, которые предпринимаются правительством Индии по реформированию экономики страны. В качестве новой точки роста сотрудничества, в том числе в области промышленности, рассматривается участие в программе Make in India. Эта программа призвана превратить Индию в одного из лидеров мирового индустриального производства", - сказал министр.

Он отметил, что сегодня сотрудничество между РФ и Индией касается таких сфер, как металлургия, авиастроение, автомобилестроение, химическая промышленность и другие высокотехнологичные сферы.

"В настоящее время основу российского экспорта в Индию составляют авиакосмические аппараты и оборудование, черные металлы и изделия из них, компоненты объектов атомной энергетики, широкий спектр номенклатуры в области военно-технического сотрудничества... Индия поставляет в Россию главным образом фармацевтическую и машиностроительную продукцию широкого профиля, кофе, чай, табак и пряности, предметы одежды... Россия и Индия - партнеры в области мирного использования атомной энергии. Сотрудничество по углеводородам - значимая область для изучения возможностей по взаимодействию между двумя странами", - добавил Мантуров.

Программу промышленного развития Make in India выдвинуло в 2014 году правительство Нарендры Моди. В январе 2015 года министр обороны Индии Манохар Паррикар пригласил оборонные предприятия России принять активное участие в новой правительственной инициативе. Это предложение было сделано в ходе визита министра обороны России Сергея Шойгу в Нью-Дели и его переговоров с индийским коллегой.

В рамках проекта Индия планирует привлечь инвестиции в 25 секторов экономики - от туризма до горнодобывающей промышленности. Программа предусматривает значительные льготы иностранным инвесторам, в том числе в оборонных отраслях.

### ***Инвестиции в РФ могут увеличиться до \$15 млрд***



Министр промышленности и торговли Индии Нирмала Ситхараман на открытии выставки "Иннопром-2016", в свою очередь, заявила, что интерес индийских компаний к нефтегазовому сектору России может способствовать увеличению инвестиций с \$8 до 15 млрд к 2020 году.

"До 2015 года инвестиции Индии в Россию составляли порядка \$8 млрд, в то время как инвестиции России в Индию - около \$3 млрд. С увеличением интереса Индии к промышленности России и другим отраслям, нефтегазовому сектору России сумма (инвестиций - прим. ТАСС) может достичь \$15 млрд к 2020 году", - сказала она.

### ***Сотрудничество "Роснефти" и индийских компаний***

"Роснефть" 16 марта подписала с Oil India, Indian Oil и Bharat Petroresources договор купли-продажи 29,9-процентной доли в ООО "Таас-Юрях Нефтегазодобыча", а также соглашение об основных условиях приобретения до 23,9% доли в АО "Ванкорнефть". Также стороны договорились о сотрудничестве в отношении Ванкорского кластера, которое предполагало совместный анализ потенциального партнерства для разработки Сузунского, Тагульского и Лодочного месторождений. В рамках Петербургского международного экономического форума в июне между компаниями были подписаны договор купли-продажи 23,9-процентной доли в "Ванкорнефти" и акционерное соглашение.

Источник ранее сообщал ТАСС, что "Роснефть" до конца сентября 2016 года может закрыть сделки с группой индийских компаний о купле-продаже 29,9-процентной доли в ООО "Таас-Юрях Нефтегазодобыча" и приобретении до 23,9-процентной доли в АО "Ванкорнефть". По данным источника, консорциум индийских компаний намерен вложить в проекты "Таас-Юрях Нефтегазодобыча" и "Ванкорнефть" порядка 5 млрд долларов.

Также ОАО "НК "Роснефть" и ONGC Videsh Limited (Индия) закрыли сделку по продаже 15-процентной доли в АО "Ванкорнефть" индийской компании. Базовая цена сделки составляет \$1,27 млрд (около 83 млрд рублей).

Договор купли-продажи 15% "Ванкорнефти" был подписан в сентябре 2015 года. Согласно условиям, после закрытия сделки ONGC будет предоставлено два места в совете директоров "Ванкорнефти". В марте 2016 года в Нью-Дели "Роснефть" подписала с ONGC Videsh Limited меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества по Ванкорскому месторождению, предполагающий возможное увеличение доли индийской компании до 26%.

[\(ТАСС\)](#)

### **Дорогой региональный Superjet**

С прекращением полетов авиакомпании Red Wings на региональных самолетах Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) в России остается, по сути, четыре коммерческих оператора ВС производства "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС): "Аэрофлот", "Газпром авиа", "Якутия" и "Ямал".

В свое время Red Wings продемонстрировала, что и российская авиакомпания способна эксплуатировать SSJ 100 на достойном уровне. Осенью 2015 г. сообщалось, что российский перевозчик даже превзошел показатели мексиканской авиакомпании Interjet — лидирующего оператора по интенсивности использования SSJ 100.

Но в итоге, как сейчас модно говорить, что-то пошло не так. Оператором одного из SSJ 100 авиакомпании стала "Якутия", а еще четыре ВС этого типа ждут продолжения эксплуатации в интересах "ИрАэро".

Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев продолжительное время открыто не объяснял, почему его авиакомпания временно (или нет) остановила полеты на SSJ 100. Но 7 июля, на встрече с журналистами в Мурманске, топ-менеджер высказал свою версию причин произошедшего.

По мнению Ключарева, в карте полетов Red Wings было мало рейсов, соответствующих провозной емкости SSJ 100 (ВС авиакомпании были рассчитаны на перевозку 93 пасс. в двухклассной компоновке). Кроме того, анализ опыта эксплуатации SSJ 100 в Мексике показал, что доходная ставка у Interjet выше, чем у Red Wings, в 2,5 раза.



## ВЛИЯНИЕ ДЕВАЛЬВАЦИИ

Рассказывая об опыте эксплуатации ВС производства ГСС в Red Wings, руководитель перевозчика подчеркнул, что SSJ 100 — суперсовременный самолет: "Его очень любят технические службы, потому что он очень легкий в обслуживании, его обожают пилоты, так как пилотировать SSJ 100 — одно удовольствие".



Между тем Ключарев напомнил, что в SSJ 100 высока доля иностранных запасных частей. По его словам, с удешевлением рубля стоимость эксплуатации ВС значительно выросла: "Мы входили в контракт с ГСС, когда курс доллара был 35 руб., а подписали при курсе за 50. Это произошло на этапе трех-четырёх месяцев".

#### ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ МАШИНЫ

Гендиректор Red Wings считает SSJ 100 региональным ВС. Одной из основных проблем самолета Ключарев назвал относительно высокие затраты на эксплуатацию ВС производства ГСС.

"Дело в том, что чем меньше самолет, тем дороже стоимость перевозки одного кресла. Чем меньше кресел, тем больше расходов ложится на каждого пассажира. SSJ 100, являясь в общем максимального размера региональным самолетом, все равно достаточно дорог на кресло", — сказал топ-менеджер.

По словам Ключарева, Red Wings практически не занималась региональными перевозками. Настоящими региональными маршрутами в карте полетов авиакомпании он назвал рейсы Москва—Иваново и Иваново—Санкт-Петербург.

"Однако же именно эти два маршрута субсидировались правительством Ивановской области. И это были лучшие наши рейсы, — отметил Ключарев. — Параллельно с этим Red Wings эксплуатировала SSJ 100 на таких достаточно высокодоходных линиях, как Москва—Махачкала, Москва—Грозный, Москва—Ульяновск, Москва—Казань, Москва—Уфа. Но на всех этих линиях присутствуют такие самолеты, как Boeing 737 и Airbus A320. Конечно же, это самолеты другого класса. С ними конкурировать SSJ 100 просто не может".

Руководитель Red Wings считает, что на сегодняшний день в России практически нет региональных маршрутов, предназначенных для самолетов вместимостью около сотни пассажиров.

"Региональные перевозки есть, но они хороши для ВС емкостью 50 кресел, ну, может быть, где-то 70 кресел — под ATR 72. Но так чтобы пассажиров на региональном маршруте был под сотню — таких линий практически нет, — пояснил Евгений Ключарев. — И соответственно не найдя этих линий, да, и, к сожалению, эксплуатируя самолеты в минус, в убыток себе, мы не могли это делать до бесконечности. Было принято решение приостановить эксплуатацию SSJ 100".

По словам топ-менеджера, Red Wings планировала отказаться от эксплуатации SSJ 100 осенью 2016 г. Так, перевозчик практически договорился с властями Краснодарского края о базировке двух SSJ 100 в аэропорту Краснодара.

"Это был бы интересный проект, потому что там планировались определенные субсидии. Самолеты летали бы Краснодар—Сочи, Краснодар—Симферополь, — говорит Ключарев. — Это были бы по-настоящему региональные перевозки на правильном расстоянии для SSJ 100 (около 190 и 400 км соответственно. — Прим. АТО.ru) с достаточно высоким пассажиропотоком".



В итоге у партнеров авиакомпании — ГСС и ГТЛК — появились заказчики на самолеты Red Wings. Теперь по целому ряду маршрутов SSJ 100 летают Boeing 737-500 дружественной авиакомпании "Нордавиа".

#### ЛИШНЕЕ МЕСТО

Гендиректор Red Wings полагает, что при создании SSJ 100 ГСС уделили слишком много внимания комфортности машины для пассажиров.

"Сечение SSJ 100 практически как на среднемагистральных ВС. Я стою спокойно в салоне, прохожу по нему не пригибаясь (рост топ-менеджера — около двух метров. — Прим. АТО.ru). И зайдите в Embraer, даже в E195. Я иду, пригнувшись, там больше кресел, и, как результат, это ВС более эффективно на кресло", — заметил Ключарев.

Руководитель авиакомпании задается вопросом, почему на региональном самолете SSJ 100 такой большой шаг кресел. Сократив его, он предлагает поставить еще два ряда пассажирских мест.

"Два ряда кресел — это десять пассажиров. А десять пассажиров — это минус 10% в стоимости кресла, — рассказал Ключарев. — Мне говорят: "Эвакуационные выходы маленькие". Ну, хорошо, сделайте два выхода на крыло. Пусть SSJ 100 станет за счет этих двух форточек чуть дороже. Но на 10% он станет эффективнее.

На что мне сказали в ГСС: "Мы делаем новую версию". Но какую же? "Сделаем 135 кресел (вероятно, речь идет об удлиненной версии SSJ 100SV. — Прим. АТО.ru), но удлиним фюзеляж. Понимаете, не просто так в имеющийся фюзеляж воткнуть еще десять кресел, а удлиним и еще туда 30 кресел воткнем". Но, коллеги, это уже другой самолет, другие двигатели, другой вес, другие расходы и цена".

Справедливости ради отметим, что SSJ 100 выпускается в компоновке на 103 пасс. Например, в 2016 г. три таких ВС получила авиакомпания "Ямал".

#### МЕКСИКАНСКОЕ СРАВНЕНИЕ

На пресс-конференции в Мурманске гендиректор Red Wings также поделился с журналистами своим видением причин успеха самолетов SSJ 100 в авиакомпании Interjet. Напомним, весной 2016 г. мексиканский лоукостер получил в свое распоряжение 21-й самолет производства ГСС.

На основе открытых данных мексиканского перевозчика (в том числе взятых из интернета) Red Wings провела исследование экономики эксплуатации SSJ 100 в Interjet.

"Мы взяли их сеть, взяли данные по тарифам, из открытых отчетов Interjet взяли среднюю загрузку и получили, что их доходная ставка, то есть тариф на одного пассажира выше, чем у Red Wings, в 2,5 раза, — рассказал Евгений Ключарев. — Понимаете, мы на разных планетах живем по доходности. Мы работаем в очень тяжелом и крайне низкорентабельном рынке".



## ВОЗВРАЩЕНИЕ

Гендиректор Red Wings не исключил, что его авиакомпания может вернуться к эксплуатации SSJ 100. В структуре перевозчика сохранен костяк инженеров, инструкторский состав.

"Дело в том, что наши инструкторы были допущены к управлению двух самолетов. В нашем штате остались три инструктора SSJ 100. Они продолжают выполнять полеты на Ту-204. Мы будем их регулярно посылать на тренажер SSJ 100, чтобы у них не закончился пилотский доступ", — говорит Евгений Ключарев.

Он отметил, что на решение Red Wings снова эксплуатировать ВС производства ГСС положительное влияние окажет субсидирование рейсов на SSJ 100.

По словам топ-менеджера, за Red Wings осталось реноме ведущего оператора SSJ 100, поэтому ОАК предложила авиакомпании новый проект по популяризации этих ВС. Его параметры руководитель перевозчика не раскрыл.

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

## Крупнейшие контракты в Фарнборо. День второй

Во вторник, 12 июля, на второй день проведения авиасалона в Фарнборо, было совершено как минимум девять сделок общей суммой по каталожной стоимости около 24,5 млрд долл.

Американский производитель Boeing и туристическая группа TUI Group (Ганновер) перевели в твердую форму контракт на поставку 10 узкофюзеляжных самолетов Boeing 737MAX-8 и одного широкофюзеляжного Boeing 787-9. Стороны также оформили опцион еще на один Boeing 787-9. Стоимость сделки по каталожным ценам — 1,4 млрд долл.

Boeing объявил о подписании с американским лизингодателем Air Lease Corporation (ALC; Лос-Анджелес) контракта на поставку шести Boeing 737MAX-8. Указывается, что о заказе на три из них было известно и ранее, однако кто именно выступал покупателем, не раскрывалось. Стоимость всех шести ВС — 660 млн долл.

Boeing подписал меморандум о взаимопонимании с китайской авиакомпанией Kunming Airlines (Куньмин, провинция Юньнань), предусматривающий поставку 10 самолетов Boeing 737MAX-7. Сумма сделки по каталожным ценам — 900 млн долл.

Boeing получил предварительный заказ от неназванного китайского клиента на 30 самолетов Boeing 737MAX и Boeing 737NG. Сумма сделки оценивается более чем в 3 млрд долл.

Европейский авиастроитель Airbus подписал твердый контракт с немецкой группой Germania Group (Берлин) на поставку 25 узкофюзеляжных самолетов A320neo. Стоимость машин по каталожным ценам — 2,7 млрд долл.





Boeing и российская группа "Волга-Днепр" перевели в твердую форму заказ на 20 грузовых широкофюзеляжных самолетов Boeing 747-8F. Четыре из них уже поставлены клиенту. Общая стоимость заказанных ВС — 7,6 млрд долл.

Airbus получил твердый заказ от исландского лоукостера WOW air (Рейкьявик) на четыре узкофюзеляжных самолета A321. Каталожная стоимость ВС — 460 млн долл.

Канадский производитель Bombardier заключил с базирующейся в Торонто авиакомпанией Porter Airlines твердый контракт на три турбовинтовых региональных самолета Q400. Сумма сделки — 93 млн долл.

Airbus подписал предварительное соглашение с индийским лоукостером GoAir (Мумбаи) о поставке 72 самолетов A320neo. Сделка оценивается в 7,7 млрд долл.

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

#### **Новая система радиоразведки от КРЭТ прошла государственные испытания**

КРЭТ завершил опытно-конструкторскую работу по созданию новой системы радиоразведки и управления автоматизированными комплексами радиоэлектронного подавления.

На базе НИИИ РЭБ ВУНЦ ВВС ВВА состоялось заключительное заседание государственной комиссии с подписанием акта государственных испытаний.

Разработана и успешно прошла государственные испытания система радиоразведки и управления комплексами радиоэлектронной борьбы (РЭБ) КВ-диапазона оперативного звена.

"Применение изделия может быть комплексным, исходя из поставленных задач. Изделия системы могут выполнять функции пунктов управления, одновременно осуществляя поиск, обнаружение, пеленгование и анализ сигналов различных источников радиоизлучений", - пояснил генеральный конструктор по системе РЭБ Юрий Маевский.

Также комплекс может применяться в вариантах центрального или периферийного пунктов управления при работе в составе пространственно-распределенной пеленгаторной сети или функционировать автономно, добавил он.

Концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) - крупнейший российский холдинг в радиоэлектронной отрасли. Образован в 2009 году. Входит в состав Ростеха. Основные направления деятельности: разработка и производство систем и комплексов бортового радиоэлектронного оборудования для гражданской и военной авиации, радиолокационных станций воздушного базирования, средств государственного опознавания, комплексов радиоэлектронной борьбы, измерительной аппаратуры различного назначения, электрических разъемов, соединителей и кабельных сборок.



Кроме того, предприятия концерна выпускают современную бытовую и медицинскую технику, оборудование и системы управления для ТЭК, транспорта и машиностроения. В концерн входит более 76 научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро и серийных заводов, расположенных на территории 29 субъектов РФ. Количество сотрудников - около 54 тыс. человек.

[\(КРЭТ\)](#)

### **ОДК представила на Российско-Китайском ЭКСПО проект двигателя ПД-35**

Генеральный директор Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех) Александр Артюхов принял участие в беседе сопредседателей Российско-Китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств с руководителями регионов Российской Федерации, провинций Китайской Народной Республики и крупных компаний двух стран. Китайской стороне были презентованы ключевые направления для перспективного сотрудничества, в том числе проект нового российского двигателя ПД-35 для гражданской авиации.

Встреча состоялась в ходе III Российско-Китайского ЭКСПО, которое проходит в рамках промышленной выставки ИННОПРОМ-2016 в Екатеринбурге. В качестве сопредседателей Российско-Китайской комиссии в ней приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Rogozin и заместитель Премьера Госсовета КНР Ван Ян.

Генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов рассказал о новом российском проекте для гражданской авиации — двигателе большой тяги ПД-35, работа над которым в корпорации уже начата. На базе этого проекта ОДК предлагает китайской стороне совместно разрабатывать и производить двигатель для перспективного российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС), который будет удовлетворять перспективным экологическим и эксплуатационным требованиям международного рынка.

«Наш холдинг является активным участником российско-китайского сотрудничества в части поставок и сервисного обслуживания авиационных двигателей, прежде всего военного назначения, — отметил генеральный директор Объединенной двигателестроительной корпорации Александр Артюхов. — Вместе с тем, ключевым направлением для нашего перспективного сотрудничества считаем развитие проектов по гражданской тематике, в частности, по двигателям для широкофюзеляжного самолета, тяжелого вертолета и промышленным газотурбинным установкам».

[\(ОДК\)](#)

### **ОАК: договоры поставки SSJ-100 в Египет должны быть увязаны с открытием авиасообщения**

Подписание контрактов на поставку MC-21 и SSJ-100 в Египет должно быть увязано с открытием авиасообщения в эту страну. Более того, эти два события должны произойти одновременно. Об этом на пресс-конференции заявил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь.



"Конечно, в этой ситуации событие, которое должно случиться рано или поздно, - открытие регулярного и прочего авиасообщения с Египтом - на наш взгляд, должно быть увязано и случиться в тот же момент, когда будет принято решение о покупке самолетов", - сказал он.



"К сожалению, это не входит в зону нашей ответственности. Я не могу сказать, как скоро программа по повышению мер безопасности будет реализована", - отметил Слюсарь.

После того, как в октябре 2015 года самолет А321 российской компании "Когалымавиа", выполнявший рейс из египетского Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, потерпел катастрофу в результате теракта, президент РФ Владимир Путин согласился с рекомендациями Национального антитеррористического комитета приостановить авиасообщение с Египтом до тех пор, пока не будет обеспечен должный уровень безопасности авиаперевозок.

В феврале 2016 года стало известно, что Минпромторг РФ обсуждает с египетской авиакомпанией EgyptAir поставку до 40 самолетов SSJ-100.

ОАК также планировала передать EgyptAir в лизинг по схеме trade-in 12 SSJ-100 и предоставить опцион еще на 12 самолетов. Кроме того, с каирской Cairo Aviation было подписано соглашение о закупке 6 самолетов MC-21 и еще опцион на 4 таких самолета.

[\(ТАСС\)](#)

### **Дмитрий Rogozin провел совещание на предприятиях пермского двигателестроения**

Заместитель председателя правительства России Дмитрий Rogozin в сопровождении губернатора Пермского края Виктора Басаргина посетил АО "Авиадвигатель" и АО "ОДК-ПМ". На базе пермского КБ вице-премьер провел выездное совещание "О приоритетных направлениях авиационного двигателестроения", а также проконтролировал ход реализации проекта ПД-14.

Управляющий директор, генеральный конструктор АО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев и управляющий директор АО "ОДК-ПМ" Сергей Попов во главе с генеральным директором АО "ОДК" Александром Артюховым продемонстрировали вице-премьеру сборку одного из двигателей ПД-14 опытной партии, узлы и сборочные единицы ПД-14, изготовленные из новых отечественных материалов по новейшим технологиям, а также очередной газогенератор и двигатель на испытательных стендах.

После осмотра производства Дмитрий Rogozin провел совещание по вопросам приоритетных направлений развития авиационного двигателестроения. На совещании выступили: член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Михаил Каштан, директор департамента двигателестроения Минпромторга РФ Сергей Емельянов, генеральный директор Объединенной двигателестроительной



корпорации Александр Артюхов, генеральный конструктор-вице-президент по инновациям Объединенной авиастроительной корпорации, генеральный директор РСК "МиГ" Сергей Коротков, генеральный конструктор МВЗ им. М.Л. Миля Николай Павленко, генеральный директор ЦИАМ имени Баранова Владимир Бабкин, начальник научно-исследовательского отделения "Жаропрочные литейные и деформируемые сплавы и стали, защитные покрытия для деталей ГТД" ВИАМ Ольга Оспенникова, начальник ЦНИИ ВВС Минобороны РФ Александр Палатников и др.

В ходе совещания были определены основные проблемные позиции отечественного двигателестроения, представлена концепция разработки двигателей, модельный ряд существующих и перспективных двигателей, а также новейшие отечественные технологии и материалы, уже созданные в рамках проекта ПД-14 и необходимые для реализации проекта ПД-35, другие вопросы.

Подводя итоги совещания, Дмитрий Рогозин отметил: "Создание двигателя тягой 35 тонн - это создание новой реальности, которой никогда не существовало в нашем двигателестроении. Это совершенно новое дело, на которое надо наваливаться всем гуртом. Ошибиться здесь нельзя. Приступая к этой большой работе, мы должны расставить все точки над *i*, рассчитать наши ходы, взяв под контроль наиболее важные аспекты".

[\(Минпромторг\)](#)

#### **Airbus на авиасалоне Фарнборо получил заказы общей стоимостью \$35 млрд**

Airbus в ходе международного авиационно-космического салона Фарнборо-2016 продал в общей сложности 279 самолетов каталожной стоимостью 35 миллиардов долларов, сообщила компания.

"Сделки включают в себя твердые контракты на покупку 197 самолётов общей стоимостью 26,3 миллиарда долларов и соглашения о намерениях на покупку 82 самолетов стоимостью 8,7 миллиарда долларов", - говорится в сообщении.

Значительная часть продаж пришлась на самолеты семейства A320, за время авиасалона было продано 269 самолётов этого семейства стоимостью 31,3 миллиарда долларов. Данные заказы включают в себя твердые контракты на 187 самолётов стоимостью 22,6 миллиарда долларов и соглашения о намерениях на покупку 82 самолетов стоимостью 8,7 миллиарда долларов.

"Примечательно, что в большинстве случаев предпочтение было отдано самой вместительной модели семейства, A321neo, на которую было получено 140 заказов от трех авиакомпаний", - говорится в сообщении.

В сегменте продаж широкофюзеляжной техники Airbus получил 10 заказов стоимостью 3,4 миллиарда долларов: два A330-300 и восемь A350-1000.

Airbus - ведущий в мире производитель пассажирских самолетов вместимостью от 100 до более 500 кресел. По состоянию на конец июня 2016 года Airbus продал более 16,5 тысячи самолетов и поставил свыше 9,8 тысячи воздушных судов.

[\(Прайм\)](#)

## Red Wings не нашли рынка для Superjet

Авиакомпания Red Wings с 1 июля 2016 года приостановила полёты на самолётах Sukhoi Superjet-100. На встрече с журналистами в Мурманске генеральный директор авиакомпании Евгений Ключарёв объяснил причины отказа от выполнения рейсов на этом типе воздушного судна и рассказал, при каких условиях полёты на них могут возобновиться.



Авиакомпания Red Wings начала эксплуатацию самолётов Sukhoi Superjet-100 в 2015 году, причём старт был весьма успешным. Е.Ключарёв напомнил, что "Гражданские самолёты Сухого" по итогам лета 2015 года признали Red Wings лучшим эксплуатантом SSJ-100 в мире. "Больше года мы летали на этом типе, в пик у нас было пять машин. Все эти воздушные суда из первого, так сказать, призывного набора "Аэрофлота", так называемые "лайты". Все их мы подняли из Жуковского, где они были на хранении", - рассказал гендиректор авиакомпании.

Однако с 1 июля этого года перевозчик приостановил полёты на SSJ-100. Е.Ключарёв пояснил, что главная проблема самолёта заключается в высокой стоимости перевозки в пересчёте на одно кресло. "Самолёт всё-таки региональный, он в середине между региональным сегментом и магистральным. Чем меньше самолёт, тем дороже стоимость перевозки одного кресла. Sukhoi Superjet, являясь региональным самолётом максимального размера, всё равно достаточно дорог на кресло", - заявил руководитель компании.

При этом он напомнил, что в маршрутной сети Red Wings за редким исключением были рейсы, на которых компания конкурировала с перевозчиками, использующими магистральные воздушные суда. Среди исключений руководитель назвал линии Москва - Иваново и Иваново - Санкт-Петербург. "Это одни из немногих по-настоящему региональных рейсов. И это были наши лучшие рейсы", - сказал он, добавив, что именно эти два маршрута субсидировались правительством Ивановской области.

Параллельно с этими рейсами Red Wings эксплуатировал SSJ-100 на таких высокодоходных маршрутах, как Москва - Махачкала, Москва - Грозный, Москва - Ульяновск, Москва - Казань и Москва - Уфа. Однако на всех этих линиях присутствуют самолёты Boeing 737 и Airbus A320. "Конечно же, эти самолёты другого класса. И с ними конкурировать Sukhoi Superjet просто не может, он другого класса самолёт", - продолжил руководитель авиакомпании.

Е.Ключарёв отметил, что региональных полётов в чистом виде сегодня нет не только у Red Wings, но, по большому счёту, вообще в стране. "Есть региональные перевозки, но ёмкостью 50-60 человек на рейсе. Ну, может быть, где-то 70 - под ATR-72. Но чтобы людей было на региональном маршруте под сотню, таких линий практически нет. Соответственно, не найдя этих линий, принято решение



приостановить эксплуатацию "Сухих", - рассказал он, подчеркнув, что эксплуатировать самолёты в убыток до бесконечности авиакомпания, безусловно, не может.

Говоря о плюсах SSJ100, Е.Ключарёв отметил, что в этом лайнере собрано всё лучшее, что создано в первой половине 2000-х годов, в том числе двигатель, приборы, навигационная система и целый ряд инжиниринговых решений. По его словам, этот самолёт любят как технические службы, так и пилоты. Однако у SSJ100 очень высокая доля иностранных запасных частей, которые приходится покупать за валюту. Соответственно, с удешевлением рубля стоимость эксплуатации SSJ100 сильно возросла. Этот фактор также не мог не сказаться на эффективности.

Приостановить эксплуатацию Sukhoi Superjet планировалось осенью, однако после образования альянса с "Нордавиа" планы изменились. Часть рейсов, которые перевозчик выполнял на SSJ-100, передала новому партнёру, теперь они выполняются на Boeing 737-500. "Эксплуатация по код-шеру, наши позывные остались. Соответственно, для потребителей всё традиционно, но Boeing эффективнее Superjet", - рассказал Е.Ключарёв.

Генеральный директор Red Wings уточнил, что компетенция по эксплуатации Sukhoi Superjet у авиакомпании осталась, в том числе сохранён костяк инженеров. Удалось сохранить и инструкторский состав, поскольку инструкторы имели допуск к управлению двумя типами самолётов. "У нас три инструктора Sukhoi Superjet остались в штате и продолжают выполнять полёты на Ту-204. Мы будем их регулярно посылать на тренажёр, чтобы у них не закончился пилотский доступ. Поэтому если найдётся механизм для того, чтобы субсидировать полёты на Superjet, то рейсы мы вернём", - рассказал Е.Ключарёв.

Зимой руководство Red Wings вело переговоры с администрацией Краснодарского края по базированию двух самолётов, однако воплотить в жизнь эти планы не удалось. Предполагалось, что самолёты будут летать по маршрутам Краснодар - Сочи и Краснодар - Симферополь. "Это была бы по-настоящему региональная перевозка на правильном расстоянии для Superjet и с достаточно высоким пассажиропотоком. Но, к сожалению, мы не успели. У лизингодателей - наших партнёров ГТЛК и ГСС - появились заказчики, которые захотели взять самолёты, мы сейчас их передаём", - объяснил Е.Ключарёв.

Также руководитель авиакомпании сообщил, что уже после окончания срока аренды и прекращения полётов в авиакомпания начала переговоры с "Объединённой авиастроительной корпорацией" по возможности возобновления эксплуатации лайнеров этого типа. Однако, по словам Е.Ключарёва, говорить о каких-либо итогах этих переговоров преждевременно.

[\(АвиаПорт\)](#)

### **Россия и Франция обменялись приглашениями на МАКС и Ле Бурже**

Заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Андрей Богинский в рамках Международного авиасалона Farnborough International Airshow 2016 встретился с руководством Ассоциации авиакосмических производителей Франции GIFAS.



Замминистра в ходе беседы обсудил участие французских компаний, являющихся членами ассоциации, в Международном авиационно-космическом салоне МАКС, который пройдет с 15 по 20 августа 2017 года на территории аэродрома ЛИИ им. М.М. Громова в городе Жуковский Московской области. В МАКС-2015 приняли участие 878 предприятий и организаций, в том числе 151 зарубежных из 30 стран мира. Напомним, согласно договору с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации от 15 декабря 2015 года ОАО "Авиасалон" определено единственным официальным МАКС-2017. Компании из Франции являются традиционными участниками авиасалона.

В ответ российская сторона получила приглашение принять участие в 52-ом аэрокосмическом салоне Paris Air Show Le Bourget, который состоится с 19 по 25 июня 2017 года в Париже. На предыдущем салоне продукцию и разработки представили 2300 компаний из 47 стран, в том числе и российские.

[\(Авиасалон\)](#)

### **Версию SSJ 100 с дополнительными баками сертифицируют к концу года**

Производитель "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) планирует к концу года сертифицировать версию Sukhoi Superjet 100 увеличенной дальности (SSJ 100LR) с дополнительными топливными баками, что позволит машине летать на расстояние 6000 км. "Это будет конфигурация для бизнес-джета", — сообщил президент ГСС Илья Тарасенко.

"Параллельно мы приступили к реализации проекта повышения дальности полета бизнес-джета на 7600 км", — добавил глава компании. Эту версию машины планируется сертифицировать в 2018 г.

На сегодняшний день дальность SSJ 100LR составляет 4578 км. Базовая версия самолета летает на расстояние 3048 км.

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

### **ВВС Таиланда получили два самолета Sukhoi Business Jet**

Королевские Военно-воздушные силы Таиланда получили два самолета Sukhoi Business Jet (SBJ; также обозначаются как SSJ 100LR в VIP-комплектации). Церемония передачи воздушных судов состоялась в Венеции, где расположена штаб-квартира SuperJet International (SJI; СП компании "Сухой" и итальянской Alenia Aermacchi).

Самолеты будут эксплуатироваться для перевозки первых лиц государства и высшего командования Вооруженных сил Таиланда. Салон каждого воздушного судна разделен на три зоны: VIP-зону на 4 пасс., салон бизнес-класса на 6 пасс. и стандартную зону, в которой можно перевозить до 50 пасс. Ввод машин в эксплуатацию состоится в ближайшие полтора-два месяца. Оба борта оборудованы различными видами связи и мультимедиа, включая бортовую систему развлечений (последняя ранее на SSJ 100 не ставилась).



Как рассказали в ГСС, интерьеры на обе машины были установлены в России. Последующее обслуживание будет осуществляться в Таиланде. По словам Евгения Андрачникова, старшего вице-президента ГСС по продажам, в Таиланде был валидирован сертификат EASA.

Контракт на поставку воздушных судов был подписан по итогам тендера, проведенного в 2014 г. Как сообщалось ранее, оператор рассматривает возможность приобрести еще один такой борт. Отметим, что это не первый зарубежный получатель самолета производства ГСС в VIP-комплектации. Ранее такое воздушное судно получило казахстанское подразделение делового оператора Comlux.

Первый самолет SSJ 100 в VIP-компоновке был изготовлен для Рособоронэкспорта (самолет изготовлен на основе базовой версии SSJ 100). Всего сейчас в России эксплуатируется три таких ВС (еще два — у МЧС; речь идет о SSJ 100LR).

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



## Новости беспилотной авиации

### Беспилотники на страже безопасности

На сегодняшний день работа пожарных и спасателей переходит на качественно новый уровень. Это касается проведения всех видов воздушной разведки, мониторинга и проведения поисково-спасательных работ.

В начале этого года на вооружении карельских спасателей поступило несколько беспилотных летательных аппаратов. Они незаменимы при воздушной разведке и определении точных координат районов чрезвычайных ситуаций и пострадавших объектов, мониторинга пожароопасной обстановки, воздушной разведки очагов природных и техногенных пожаров. Автономность и мобильность этих аппаратов позволяет доставлять их в любое место.

Беспилотные летательные аппараты уже зарекомендовали себя при проведении поиска и спасения по всей территории России. В Карелии эта новая для спасателей техника применялась на озере Сямозере, где дистанционно-пилотируемые летательные аппараты работали наряду с пилотной авиацией.



При наращивании группировки для проведения спасательных работ и поиска пропавшего мальчика, решением Министра чрезвычайного ведомства Владимир Пучкова, на место ЧС в оперативном порядке были направлены специалисты и современная техника, среди которой были и девять беспилотных летательных аппаратов. Шесть из них были доставлены спасателями из Вологодской области. Старший летной группы подполковник внутренней службы Андрей Широков рассказал нам о возможностях этой техники.

- Беспилотные аппараты очень эффективны при проведении поисков в труднодоступной местности. Оборудование, которым укомплектованы аппараты, передает и записывает материал, который



можно наблюдать в режиме онлайн или повторно просмотреть на компьютере для более подробного анализа ситуации. В отличие от пилотной авиации, беспилотник можно остановить, чтобы вернуться и более детально обследовать замеченный объект. А уж про экономическую выгоду и говорить не приходится: и так понятно, сколько стоит час работы вертолета с командой на борту. Работа беспилотного аппарата обходится в сотни раз дешевле.

В Карелии для проведения поисковых работ были доставлены аппараты трех видов. Это квадрокоптеры, которые могут удаляться от исходной точки на два километра и находиться в воздухе в течение 20 минут, аппараты малой дальности «Летающее крыло», обладающие возможностью вести разведку в радиусе 15-20 километров в течение полутора часов и беспилотные аппараты самолетного типа «Орлан», время нахождения в воздухе которых достигает 16 часов, а удаленность от точки запуска составляет до 120 километров управляемого полета и до 300 километров автономного полета.

Сотрудники Специализированной пожарно-спасательной части по Республике Карелия также по достоинству оценили эту технику. Инженер службы беспилотных летальных аппаратов Спецчасти Дмитрий Яцковец, который осуществлял разведку территории островов и прибрежной зоны Сямозера при помощи беспилотника вертолетного типа отметил, что эта техника крайне необходима при корректировке действий аварийно-спасательных подразделений и поисковых групп и позволяет получить оперативную информацию уже в первые минуты развития чрезвычайной ситуации.

- Несомненно, на сегодняшний день беспилотные летательные аппараты - это эффективный способ качественно улучшить работы не только по ликвидации чрезвычайных ситуаций и минимизации их последствий, но и по предупреждению различных бедствий, - отметил Дмитрий Яцковец, - к сожалению, в нашем подразделении машин такого типа пока недостаточно. Надеемся, что в скором будущем у нас на вооружении появятся и другие виды беспилотной авиации.

В планах карельских спасателей применение беспилотных аппаратов для мониторинга паводковой обстановки, ледовых заторов и разливов рек, проведения контроля за массовым выходом людей на лёд водоемов Карелии, а также мониторинга состояния транспортных магистралей, линий электропередач и других объектов.

[\(МЧС\)](#)

#### **КРЭТ: «Арктические» беспилотники могут создать на основе истребителя шестого поколения**

Специальные беспилотники для Арктики, которые будут патрулировать границу неделями без посадки, могут разработать на основе российского боевого самолета шестого поколения. Об этом сообщил в интервью ТАСС советник первого заместителя гендиректора концерна "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ, входит в госкорпорацию "Ростех") Владимир Михеев.

О работах над самолетом шестого поколения стало известно в начале марта, разрабатываются пилотируемый и беспилотный варианты истребителя. Планируется, что опытный образец совершит первый полет до 2025 года. КРЭТ работает над системами радиоэлектронной борьбы (РЭБ) для нового самолета.



"Беспилотный самолет может летать сутками - нет пилота, которому требуется время на восстановление и отдых. Поэтому они могут эффективно применяться для охраны государственной границы. Беспилотный самолет становится в приграничную зону на оптимальной высоте, тратит незначительное количество топлива, ведет электронную разведку и наблюдение", - рассказал представитель КРЭТ.

Он отметил, что для России такие функции особенно актуальны из-за протяженности ее границ в арктических широтах. "Для этого на базе наработок по самолету шестого поколения можно создать специализированный летательный аппарат разведки и наблюдения. Он сможет барражировать неделями, передавая на землю информацию. Все эти варианты также просматриваются и прорабатываются", - добавил Михеев.

[\(ТАСС\)](#)

### Новости из иноязычных источников

#### Первые два R44 Cadet поставлены в Австралию

Австралия стала первым оператором новых вертолетов Robinson R44 Cadet – на днях туда были поставлены два первых серийных вертолета с серийными номерами 30002 и 30003.

При этом помимо первого опытного R44 Cadet с бортовым номером N234CD ни одного другого такого вертолета в реестре США не появилось.

[\(HeliHub\)](#)

#### Pratt and Whitney Canada поздравляет Airbus с 20-летием модели EC135

Июнь 1996 года был ознаменован входом в серийное производство модели EC135 (H135), который к этому времени стал по праву одним из самых популярных вертолетов в своем классе. Эти вертолеты оснащаются двигателями P&WC's PW206B и Pratt and Whitney Canada поздравляет Airbus с 20-летием вертолета EC135.

[\(HeliHub\)](#)