



### **Анонсы новостей:**

#### **Новости вертолетных программ**

- Французский Helicoptères Guimbal Cabri G2 обогнал Robinson R22 в производстве
- Turbomeca предлагает новый двигатель Arriel для корейского вертолета на базе H155
- Ми-35П стали обузой для бюджета Кипра
- Холдинг «Вертолеты России» поставит 9 единиц вертолетной техники в Китай
- Россия и Китай обсуждают создание центра техобслуживания вертолетов Ка-32А11ВС
- Холдинг «Вертолеты России» создаст центр по ремонту вертолетов Ми-8/17 и Ка-32А11ВС в Китае
- «Вертолеты России» намерены впервые организовать ремонт военных вертолетов во Вьетнаме
- «Вертолеты России» анонсировали поставки Ка-226Т на Ближний Восток
- Контракт с Индией на поставку 48 вертолетов Ми-17В-5 подпишут в 2016 году
- Разработчик: вопрос двигателя для российско-китайского вертолета пока не решен
- Иностранные заказчики получили более 1800 российских военных вертолетов в 1991-2014 годах
- Успехи Sikorsky S-92 в береговой охране
- При крушении вертолета в Ираке погибли девять человек
- Венгрия может в обход санкций закупить у РФ вертолеты на \$400 млн
- Таиланд может приобрести в России дополнительную партию Ми-17В-5
- Новый вертолет-разведчик испытают в 2017 году
- Компания Robinson открыла прием заказов на новый вертолет R44 Cadet
- Россия завершила поставку Алжиру партии вертолетов Ми-26Т2

#### **Новости вертолетной индустрии**

- Открыто интернет-голосование за лучшую работу в фотоконкурсе «Красота винтокрылых машин»
- Казанский вертолетный завод докапитализируют как минимум на 100 млн. рублей
- «Дочка» ЮТэйр и «Роствертол» могут завершить миром спор о 400 миллионах
- Холдинг «Вертолеты России» покажет новейшие разработки на выставке в Сингапуре
- Россияне сыграют в гольф на вертолетах
- Роствертол» в 2016 году начнет строительство вертолетного кластера
- ФАС проверит законность договоров на обслуживание вертолетов на Кубани
- Интервью В.А. Лигай «АвиаПорту»
- Вертикальный триумф Марата Тищенко
- Курс безопасного пилотирования шеф-пилота компании Robinson
- Вертолётный центр заработает в Ульяновской области этим летом
- Рядом с базой ВМС США Перл-Харбор разбился гражданский вертолет
- ОПК представил новое оборудование для вертолетов «судного дня»



### **Новости операторов вертолетной техники**

- Экипажи отдельного вертолетного полка ЮВО на Северном Кавказе отработали высадку десанта на полигонах в Ставрополье и Крыму
- ЧФ воссоздает в Севастополе аэродром для БПЛА и вертолетов

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- Спецверсию Суперджета могут выпустить для перевозки команд-участниц ЧМ-2018
- Самолет SSJ100, участвующий в Singapore Airshow, прилетел в Сингапур
- ОАК: завершение сделки о продаже десяти Superjet Египту ожидается к концу первого квартала
- ОАК: поставка SSJ100 в Иран требует одобрения производителей из США
- Датская авиакомпания Greenland Express может приобрести пять SSJ 100
- Авиакомпания SCAT занялась подготовкой к обслуживанию SSJ 100
- Возобновление производства Ил-114 обойдется в 56 млрд рублей
- Делегация ОНПП "Технология" им. А.Г.Ромашина посетила предприятия Республики Татарстан
- Новый авиазавод в Саратове построен не будет
- Девять дней покраски самолета уместили в двухминутном видео
- АОПА в Омске
- Новый испытательный стенд позволит «Технодинамике» увеличить выпуск агрегатов для Ту-160
- В РФ раскритиковали решение EASA о полетах над Крымом
- ОАК в 2015 году поставила заказчикам 157 самолетов
- ОАК рассматривает производственные площадки Ирана
- Индийская Tata будет производить запчасти для «Суперджетов»
- Денис Мантуров: вопрос о докапитализации ГТЛК решится в ходе исполнения бюджета

### **Новости беспилотной авиации**

- Вертолеты России» испытали беспилотный конвертоплан
- Рогозин призвал МЧС активнее использовать робототехнику
- Беспилотный вертолет компании «Тайбер» вошел в ударный мультикоптерный комплекс
- Project Zero Tiltrotor получит дизельный двигатель

### **Новости из иноязычных источников**

- Потенциальный риск для медико-эвакуационных вертолетов в США
- В Индию поставлен первый Bell 412EP1
- Airbus Helicopters отмечает снижение спроса на вертолеты в Юго-восточной Азии
- Компания Sikorsky получила новый ЦЦ в Республике Корея
- Малайзия выбрала AW189 для борьбы с пожарами
- Bell Helicopter и BAE Systems Australia подписали соглашение
- Bell рассчитывает на рост в ATP

- ВВС США планируют заменить вертолеты UH-1N
- Пожарная охрана Бразилии получила новый вертолет
- КНДР устроит свою авиационную выставку
- Производители вертолетов нацелились на медицинский рынок

## Новости вертолетных программ

### Французский Helicoptères Guimbal Cabri G2 обогнал Robinson R22 в производстве

По итогам 2015 года французская компания Helicoptères Guimbal произвела 44 легких однодвигательных поршневых вертолета G2 Cabri. Этот показатель опередил производство ближайшего конкурента - вертолета Robinson R22 Beta II, которых было выпущено 34 единицы.

Helicoptères Guimbal планирует продолжить наращивать производство Cabri G2 до 50 машин в этом году. В 2014 году компания выпустила 28 таких вертолетов, так что эти планы можно считать реалистичными.

Тем временем показатель производства R22 в прошлом году оказался самым низким. Для сравнения, в 2010 году компания Robinson Helicopter выпустила 40 R22, в 2011 - 56, в 2012 - 40, в 2013 и 2014 годах - по 42 вертолета. Ближайший конкурент этих двух моделей - американский Enstrom F28F - вообще не выпускался в 2015 году.



Вертолет Guimbal Cabri G2 был представлен в 2005 году. В 2007 он получил сертификат типа EASA, а в начале 2015 был сертифицирован FAA в США.

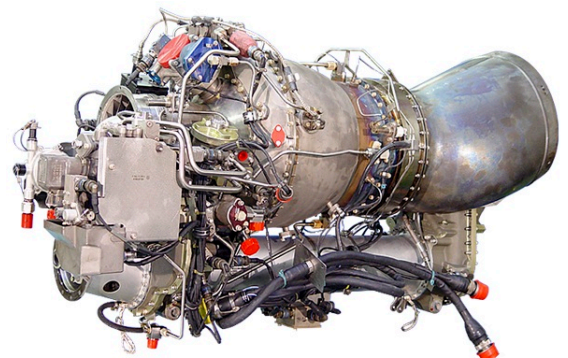
[\(АВИ\)](#)

### Turbomeca предлагает новый двигатель Arriel для корейского вертолета на базе H155

Французская компания Turbomeca предлагает новый перспективный двигатель семейства Arriel компании Korea Aerospace Industries для нового легкого вооруженного (LAH) и коммерческого (LCH) вертолетов, которые разрабатываются на основе Airbus Helicopters H155. При этом Turbomeca ориентируется на производство нового двигателя в Республике Корея.

Многоцелевой вертолет H155 оснащается двумя двигателями Turbomeca Arriel 2C2. Двигатели Arriel - самое успешное семейство в истории французской компании. На сегодняшний день выпущено более 11.500 единиц этих двигателей в более чем 30 различных модификациях, ими оснащались около 40 моделей различных вертолетов.

Компания Korea Aerospace Industries ведет разработку нового легкого вертолета для гражданского и военного



рынков, основой ему послужил Н155. Начало производства нового вертолета запланировано на 2020 год.

[\(АВИ\)](#)

### **Ми-35П стали обузой для бюджета Кипра**

Генеральный аудитор Кипра Одиссеас Михаэлидис изучает контракт, подписанный правительством на обслуживание 11 вертолетов Ми-35П. Михаэлидис занялся изучением этого вопроса после недавнего разговора с авиационными чиновниками по поводу квитанции на приобретение запасных частей и услуг, предоставленных производителем.

В то время как государство предусмотрело в бюджете 0,35 млн евро для технического обслуживания и ремонта, поставщик потребовал более 1 млн евро. Предыдущая стоимость обслуживания (а это был капитальный ремонт) составила около 12 млн евро. Парламент недавно после бурных дебатов одобрил указанную выплату, пишет [in-cyprus.com](#). Российские вертолеты, закупленные в 2001 году для Национальной гвардии, должны проходить техническое обслуживание каждые три года или после одной тысячи часов налета. Кроме этого, за все время эксплуатации было проведено 2 капитальных ремонта, последний - в 2014 году.



Другие вертолеты, имеющиеся в распоряжении полиции, проходят техническое обслуживание каждые 4000-5000 часов налета, сообщает [cyprus-mail.com](#). Примечание эксперта Необходимо принять во внимание, что стоимость электронных систем вооружения и авионики — тепловизоров, радаров, систем электронного подавления и т.д. зачастую в несколько раз превышает цену самого летательного аппарата, а это дополнительное оборудование, которое быстро устаревает и регулярно требует полной замены.

Обычные полицейские вертолеты являются вариантами дешевых гражданских моделей без вооружения, и их некорректно сравнивать с боевым вертолетом, имеющим колоссальный запас прочности, энерговооруженности, броневую защиту и даже средства спасения экипажа. Кипр мог бы легко заработать, сдав их в аренду другим странам. Кипрская полиция использует 2 вертолета Bell 412EP и 2 AgustaWestland AW139. Несмотря на то, что это более дорогие машины, чем Ми-35П, большую часть времени они находятся в ремонте за границей.

[\(in-cyprus.com\)](#)

### **Холдинг «Вертолеты России» поставит 9 единиц вертолетной техники в Китай**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) подписал ряд контрактов на поставку в КНР семи вертолетов Ка-32А11ВС и двух Ми-171.

Получателями двух вертолетов Ка-32А11ВС в противопожарной модификации в этом году станет Пожарное управление Управления общественной безопасности г. Циндао (КНР). Еще четыре многоцелевых Ка-32А11ВС поставят китайской компании Jiangsu Baoli: две машины будут переданы заказчику в 2016 году и еще две – в 2017. Кроме того, еще один Ка-32А11ВС предназначен для компании Easy Best Group. В свою очередь, получателем двух многоцелевых Ми-171 станет компания China General Aviation Service. Контракт будет выполнен уже в нынешнем году.

«Китай является одним из крупнейших операторов российской вертолетной техники, а китайские компании – традиционные и важные стратегические партнеры холдинга в Азиатско-Тихоокеанском регионе», – заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» **Александр Михеев**. – «Наши многоцелевые вертолеты могут выполнять любые задачи в различных климатических и погодных условиях».



Ранее холдинг «Вертолеты России» поставил 11 вертолетов типа Ка-32 различным китайским заказчикам. В 2015 году были сданы 3 машины.

Ка-32А11ВС идеально подходит для высокоурбанизированных городов Китая и его природно-климатических особенностей. Вертолет эффективно выполняет работы в условиях плотной городской застройки, труднодоступной горной и лесистой местности, а также способен приземляться на палубы маломерных судов, площадки буровых платформ и на неподготовленную поверхность.

<...>

Парк вертолетов в КНР насчитывает более 400 машин. В июне 2014 года «Вертолеты России» завершили поставку 84 вертолетов Ми-171Е с двигателями ВК-2500 для китайской компании Poly Technologies.

(«[Вертолеты России](#)»)

### **Россия и Китай обсуждают создание центра техобслуживания вертолетов Ка-32А11ВС**

Холдинг "Вертолеты России" ведут переговоры о создании в Китае сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов Ка-32А11ВС. Об этом во вторник сообщил журналистам заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" **Александр Щербинин**.

"Ведем переговоры с компаниями AVIC International и CITIC Offshore Helicopter о создании сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов Ка-32А11ВС", - сказал он на авиасалоне Singapore Airshow 2016. Замглавы холдинга отметил, что переговоры находятся "на достаточно продвинутой стадии".

"Там (в центре) будут работать китайские специалисты. Возможно, на начальном периоде мы будем осуществлять определенное сопровождение и надзор. В дальнейшем он будет полностью китайским", - отметил Щербинин.

([ТАСС](#))

### **Холдинг «Вертолеты России» создаст центр по ремонту вертолетов Ми-8/17 и Ка-32А11ВС в Китае**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) подписал рамочное соглашение с китайскими компаниями «AVIC International Holding Corporation» и «CITIC Offshore Helicopter Corporation» (СОНС) по организации центра технического обслуживания и ремонта (ЦТОиР) вертолетов российского производства в Китае.

В рамках соглашения холдинг «Вертолеты России» планирует дооснастить ремонтный завод в г. Шэньчжень (КНР) для проведения ремонта российской вертолетной техники. На первом этапе планируется организовать выполнение авторизованного технического обслуживания и сопровождения эксплуатации вертолетов Ка-32А11ВС. На втором этапе запланировано создание мощностей для инженерно-технического обслуживания и ремонта вертолетов российского производства типа Ми-8/17.



«Мы готовы оказать всестороннюю поддержку Китаю в создании ремонтного центра и сопровождении его деятельности на протяжении всего жизненного цикла поставленных в КНР вертолетов российского производства, – заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. – Новый центр обеспечит квалифицированный сервис вертолетной техники российского производства на протяжении всего ее жизненного цикла».

С учетом эксплуатируемого в КНР парка вертолетов российского производства, при участии холдинга планируется сформировать в Китае систему вертолетных сервисных центров, специализирующихся на обслуживании военной и гражданской вертолетной техники, а также обслуживания вертолетов марок «Ми» и «Ка». Наряду с техническим центром в г. Шэньчжэнь, китайская сторона также выразила заинтересованность в организации авторизованных ЦТОиР в городах Шанхай (на базе АРЗ «Хайин») и Чэнду (на базе АРЗ «Цзиньцзян»).

Китай является одним из крупнейших операторов вертолетов российского производства. Вертолеты типа Ми-8/17 и Ка-32А11ВС успешно эксплуатируются на всей территории КНР, в частности, в регионах со сложным рельефом и суровыми климатическими условиями. Они используются для перевозки различных грузов, на них доставляют медикаменты, гуманитарную помощь, строительные материалы, а также проводят спасательные операции и мероприятия по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Наибольшей популярностью в стране пользуются вертолеты типа Ми-8/17. Парк вертолетов данного типа в КНР насчитывает около 400 машин. В 2014 году «Вертолеты России» завершили поставку 84 вертолетов Ми-171Е китайской компании Poly Technologies. Эти вертолеты незаменимы при перевозке грузов и пассажиров, геологоразведке, патрулировании и тушении пожаров.

Также в Китае сертифицирован и пользуется высоким спросом многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС. Он идеально подходит для высокоурбанизированных городов Китая и его природно-климатических особенностей. Вертолет эффективно выполняет задачи в условиях плотной городской застройки, труднодоступной горной и лесистой местности, он также способен приземляться на палубы маломерных судов, площадки буровых платформ и неподготовленные поверхности.

(«[Вертолеты России](#)»)

### «Вертолеты России» намерены впервые организовать ремонт военных вертолетов во Вьетнаме

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) продолжает развивать сотрудничество с Вьетнамом в области ремонта и технического обслуживания вертолетов. На базе совместного вьетнамо-российского ремонтного предприятия HELITECHCO рассматривается возможность выполнения ремонтных услуг для вертолетов типа Ми-8/17 военного назначения.

В конце 2015 года по итогам 17-го заседания российско-вьетнамской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству запланированы мероприятия по совершенствованию системы послепродажного обслуживания вертолетов военного назначения российского производства.



«Вертолеты России» проведут плановый технический аудит совместного вьетнамо-российского ремонтного предприятия HELITECHCO с целью его проверки на соответствие требованиям, предъявляемым к организациям, выполняющим техническое обслуживание и ремонт вертолетов типа Ми-8. При положительных результатах это позволит продолжить проведение ремонтных работ вертолетов гражданского назначения российского производства во Вьетнаме, – сообщил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по послепродажному обслуживанию **Игорь Чечиков**. - Кроме того, в рамках нашего сотрудничества будет рассмотрена возможность организации на базе совместного предприятия HELITECHCO ремонта вертолетов типа Ми-8/17 военного назначения, эксплуатируемых в структурах Министерства национальной обороны Вьетнама», предусматривающая дооснащение предприятия и обучение специалистов».



Совместное вьетнамо-российское ремонтное предприятие HELITECHCO существует с 1994 года. За это время на нем было отремонтировано более 80 вертолетов гражданского назначения государственных и коммерческих эксплуатантов из Вьетнама, Лаоса, Камбоджи, Индии, Австралии и Новой Зеландии. На сегодняшний день HELITECHCO является единственным авиаремонтным предприятием в Юго-Восточной Азии, ремонт на котором сопровождается разработчиком легендарных вертолетов марки «Ми» - «Московским вертолетным заводом им. М.Л. Миля, входящим в холдинг «Вертолеты России». Помимо развития сотрудничества в области ремонта вертолетов военного назначения, представители Минобороны Вьетнама также проявили интерес к вертолетам «Ансат» для учебных целей.

В рамках двустороннего диалога компания HELITECHCO планирует принять участие в выставке Singapore Airshow 2016, которая пройдет с 16 по 21 февраля 2016 года. HELITECHCO будет представлена на стенде холдинга «Вертолеты России» и проведет совместные кобрендинговые акции в рамках выставки.

([«Вертолеты России»](#))

#### **«Вертолеты России» анонсировали поставки Ка-226Т на Ближний Восток**

«Вертолеты России» в ближайшее время планируют заключить первый экспортный контракт на поставку легкого вертолета Ка-226Т. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на заместителя гендиректора холдинга **Александра Щербинина**.

По словам представителя компании, интерес к Ка-226Т проявляют ряд стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока.

«С одной из этих стран уже идут даже предметные переговоры о заключении контракта, и мы надеемся, что в ближайшее время будет заключен первый экспортный контракт на данную машину», — отметил Щербинин на международном авиакосмическом салоне **Singapore Airshow 2016**.

([Русская Планета](#))

#### **Контракт с Индией на поставку 48 вертолетов Ми-17В-5 подпишут в 2016 году**

В 2016 году запланировано подписание с Индией контракта на поставку 48 вертолетов типа Ми-17В-5. Об этом заявил во вторник, 16 февраля, замглавы корпорации «Вертолеты России» **Александр Щербинин**, сообщает «Интерфакс».

Осенью 2015 года индийское правительство одобрило закупку этих 48 вертолетов в России. Планировалось, что контракт будет заключен во время визита в Москву премьера Индии Нарендры Моди в декабре 2015 года, однако подписание не состоялось.

В 2008-2015 годах, по данным «Рособоронэкспорта», Индия получила из России 151 вертолет типа Ми-17В-5. Первый контракт на поставку 80 машин Ми-17В-5 и дополнительного имущества к ним был заключен «Рособоронэкспортом» в 2008-м, исполнен к 2013 году.



Как отмечают эксперты Центра анализа стратегий и технологий, сумма контракта 2008 года составляла 1,34 миллиарда долларов. В 2012-2013 годах были подписаны три дополнительных соглашения на еще 1,3 миллиарда долларов. Они предусматривали поставку в общей сложности 71 вертолета этого типа для нужд ВВС (59 машин) и МВД (12 машин).



Ми-17В-5 — экспортная версия вертолета Ми-8МТВ-5. Это многоцелевой военно-транспортный вертолет, созданный в 1997 году как глубокая модернизация Ми-8МТВ-1.

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

#### **Разработчик: вопрос двигателя для российско-китайского вертолета пока не решен**

Вопрос с двигателем для перспективного российско-китайского тяжелого вертолета AHL (Advanced Heavy Lifter) пока прорабатывается, сообщил журналистам заместитель гендиректора холдинга "Вертолеты России" **Александр Щербинин**. Весной прошлого года глава холдинга Александр Михеев заявил, что в перспективном вертолете может быть использован двигатель украинского производства. Позднее вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин сообщил, что силовая установка российско-китайской машины не будет поставляться из третьих стран.

"Вопрос с двигателем к вертолету прорабатывается", - сказал Щербинин на авиасалоне **Singapore Airshow 2016**.

Замглавы холдинга подтвердил намерение заключить контракт на разработку AHL в 2016 году. "Мы планируем в этом году выйти на подписание контрактного документа по созданию совместного российско-китайского вертолета", - сказал он.

"Переговоры продвигаются, - рассказал Щербинин. - Проект новый как для российской, так и для китайской стороны, поэтому спешки никакой сейчас нет. Все вопросы по данной тематике должны быть обсуждены. Это поможет в будущем правильно проект исполнять и получить действительно уникальную машину".

AHL разрабатывается совместно "Вертолетами России" и китайской AVIC. Как ожидается, взлетная масса машины составит 38,2 тонны, а грузоподъемность - от 10 до 15 тонн. Вертолет должен будет развивать скорость до 300 км/ч, дальность его полета достигнет 630 км, а практический потолок - 5,7 тысячи метров.

[ТАСС](http://ТАСС)

#### **Иностранные заказчики получили более 1800 российских военных вертолетов в 1991-2014 годах**

Более 1800 российских вертолетов военного назначения получили иностранные заказчики в период с 1991 по 2014 год. Об этом корреспонденту ТАСС сообщил источник в российском оборонно-промышленном комплексе в ходе выставки **Singapore Air Show 2016**.

"В общей сложности, в 1991-2014 годах на экспорт было поставлено 1805 вертолетов, - сообщил источник. - В это число входят транспортно-боевые Ми-24 и Ми-35, а также военно-транспортные Ми-8/Ми-17 и сверхтяжелые Ми-26".

По его словам, больше всего было поставлено военно-транспортных вертолетов семейства Ми-8/Ми-17. "Эти машины - одни из самых популярных в мире. Пожалуй, по количественным показателям они уступят только американским Blackhawk (военно-транспортный вертолет УН-60/S-70 Blackhawk производства Sikorsky Aircraft - прим.ТАСС). В указанный период их было поставлено более полутора тысяч, точнее, 1530 машин", - отметил он.



Вторую по численности группу составили транспортно-боевые вертолеты семейства Ми-24. "Наибольшей популярностью в указанный период пользовались Ми-24П с пушечным вооружением. Однако, поставлялись и Ми-24В, оснащенные счетверенным 12,7-мм пулеметом ЯКБ. В общей сложности, в 1991-2014 годах иностранные заказчики получили 171 "Крокодила" (жаргонное название Ми-24, появившееся в период войны в Афганистане 1979-1989 годов - прим.ТАСС). Машина надежная и относительно простая, до сих пор пользуется высоким спросом", - проинформировал источник.

Третью по численности группу составили вертолеты семейства Ми-35. "Ми-35, "наследник" легендарного Ми-24, востребован не меньше. Можно сказать, что в нем решения, заложенные в Ми-24, довели до максимума. Всего инозаказчик получил 92 таких винтокрылых машины в указанный период", - сообщил собеседник агентства.

По его словам, поставлялись на экспорт и сверхтяжелые военно-транспортные вертолеты Ми-26, которых иностранным заказчикам было передано 12 единиц.

Он добавил, что в настоящее время ведется экспорт и более новых боевых вертолетов, в частности, сейчас иностранным заказчикам поставляется Ми-28НЭ.

Как отметил собеседник агентства, немаловажную роль в популярности российской вертолетной боевой техники на международном рынке играет богатый опыт ее боевого применения.

"Ранние представители семейства Ми-8 летают еще со времен войны во Вьетнаме и крайне положительно себя зарекомендовали во всех локальных конфликтах последних 40 лет практически во всех климатических зонах. Ми-24 стал символом боевого вертолета. Ми-26 - единственный вертолет в мире в своем классе. А Ми-28НЭ "Ночной охотник" американскому AH-64D Apache Longbow точно не уступит", - подытожил специалист.

[\(ТАСС\)](#)

### Успехи Sikorsky S-92 в береговой охране

По сообщению компании Lockheed Martin, вертолет Sikorsky S-92 получил высокие отклики от операторов из береговой охраны Ирландии и Республики Корея.



В Ирландии вертолеты S-92 выполнили 1000 поисково-спасательных миссий в 2015 году, а единственный S-92 корейской береговой охраны за год осуществил 220 миссий. Вертолеты были отмечены за их высокую надежность, которая позволила оперативно реагировать на экстренные ситуации в море.

Компания Sikorsky поставила более 275 вертолетов S-92 за историю их производства, в общей сложности эти вертолеты налетали 950.000 часов. Помимо поисково-спасательных задач, вертолеты S-92 задействованы в нефтегазовой отрасли, в корпоративных и VIP перевозках, а также в выполнении транспортных миссий.

[\(АВИ\)](#)

#### **При крушении вертолета в Ираке погибли девять человек**

Иракский армейский вертолет потерпел крушение во вторник к югу от Багдада, девять человек погибли, сообщает агентство Франс Пресс со ссылкой на представителя вооруженных сил страны.

"Военный вертолет типа Ми-17 потерпел крушение из-за технической неисправности", — заявил агентству представитель иракской армии Яхья Расул.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **Венгрия может в обход санкций закупить у РФ вертолеты на \$400 млн**

Президент России Владимир Путин и премьер-министр Венгрии Виктор Орбан в ходе переговоров в Москве, несмотря на запрет Еврокомиссии осуществлять военное-техническое сотрудничество с РФ, обсуждали продажу 30 многоцелевых вертолетов. Об этом по итогам переговоров украинскому УНИАН сообщил источник.

По его данным, речь идет о 30 многоцелевых вертолетах Ми-8/17. Стоимость контракта оценивается в сумму более 400 миллионов долларов.

Источник высказал предположение, что с помощью этого контракта Орбан хочет компенсировать Москве проблемы в реализации проекта строительства АЭС в Венгрии, где РФ выступает главным подрядчиком.

«Орбан уже взял часть российских средств, предназначенных для этого проекта, и лично гарантировал Путину, что проект будет реализован без проблем, но в ЕС заявили, что контракт противоречит законодательству Евросоюза, и заблокировали его», — указал собеседник агентства.

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

### Таиланд может приобрести в России дополнительную партию Ми-17В5

Россия и Таиланд ведут переговоры о поставке новой партии военно-транспортных вертолетов Ми-17В5, подписание соглашения ожидается в 2016 году, заявил журналистам в четверг источник в системе военно-технического сотрудничества.



"Таиланд уже приобрел российские вертолеты Ми-17В5, производства казанского вертолетного завода — всего около шести машин. Сейчас мы надеемся, что Таиланд планирует приобретение еще одной партии Ми-17В5, такие переговоры сейчас ведутся. Надеюсь, конкретного соглашения мы достигнем уже в 2016 году", — сказал он.

[РИА Новости](http://RIA.ru)

### Новый вертолет-разведчик испытают в 2017 году

Американские компании Sikorsky и Boeing начнут летные испытания первого прототипа нового разведывательного вертолета SB-1 Defiant в 2017 году. Как сообщает Flightglobal, в настоящее время завершается проектирование машины; итоговая оценка проекта состоится в течение ближайших нескольких недель.

SB-1 будет предложен на тендер JMR Армии США и, если победит в нем, заменит устаревающие многоцелевые вертолеты AH-64 Apache и UH-60 Black Hawk. Как ожидается, масса SB-1 составит 13,6 тонны. Вертолет сможет развивать скорость до 250 узлов (463 километра в час) и перевозить помимо четырех членов экипажа 12 человек десанта в полной выкладке.



При проектировании Defiant используются технологии, полученные при разработке демонстратора технологий скоростного вертолета-разведчика S-97 Raider. Этот аппарат совершил первый полет в конце мая 2015 года.

Масса пустого S-97, созданного на базе высокоскоростного вертолета — демонстратора технологий X-2, составляет 4,9 тонны.

Машина построена по соосной схеме с толкающим винтом в хвостовой части и может развивать скорость более 200 узлов. Кабина пилотов рассчитана на двух человек с посадкой бок о бок.

Транспортный отсек сможет вмещать до шести десантников. Фюзеляж вертолета выполнен из композиционных материалов, позволяющих снизить массу Raider и уменьшить радиолокационную заметность машины.

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

### Компания Robinson открыла прием заказов на новый вертолет R44 Cadet

Американская компания Robinson Helicopter открыла прием заказов на новую модель – R44 Cadet. В США цена вертолета в базовой комплектации составит \$339,000. Новый вертолет стал самым доступным в линейке R44. Так, стоимость R44 Raven I в США начинается от \$379,000, а цены на модель R44 Raven II стартуют от \$461,000.



Новый вертолет предназначен для подготовки курсантов в авиационно-учебных центрах, а также для тех операторов, которые хотят получить вертолет с более низкой операционной стоимостью.

R44 Cadet создан на основе модели R44 Raven I. В целях удешевления у R44 Cadet убраны задние кресла, что превращает его в двухместный вертолет с дополнительным грузовым отсеком. По сравнению с R44 Raven I, максимальный взлетный вес снижен на 200 фунтов (91 кг) до 2200 фунтов (996 кг). Взлетная и крейсерская мощность двигателя Lycoming O-540-F1B5 также снижена до 210 и 185 л.с соответственно (аналогичные показатели R44 Raven I – 225 и 205 л.с.).

Снижение взлетной массы и мощности двигателя позволили добиться увеличенного на 200 часов цикла вертолета перед капитальным ремонтом, теперь он составляет 2400 часов. Кроме того, показатели вертолета R44 Cadet дают ему чуть больший запас по рабочим характеристикам на больших высотах.



Уровень шума вертолета R44 Cadet в полете более чем на 3 децибела ниже, чем у Raven I благодаря установке нового глушителя.

Производитель предлагает широкий набор дополнительного оборудования для вертолета R44 Cadet, который включает в себя поплавки, кондиционер, автопилот, дополнительные наборы авионики для обучения визуальным полетам и полетам по приборам.

В настоящее время компания Robinson не сообщает возможные сроки поставки новых вертолетов, дожидаясь получения сертификата на R44 Cadet от Федерального управления гражданской авиации США.

[\(АВИ\)](#)

### Россия завершила поставку Алжиру партии вертолетов Ми-26Т2

«Рособоронэкспорт» выполнил обязательства перед Алжиром по поставке тяжелых вертолетов Ми-26Т2 в количестве шести штук, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на источник в оборонно-промышленном комплексе.

- В начале 2016 года Алжиру были переданы пятая и шестая машины из этой партии. Тем самым был выполнен контракт, подписанный в 2013 год, — сказал собеседник издания.



Он отметил, что в прошлом году Россия и Алжир подписали еще один контракт. По этому соглашению РФ до 2017 года поставит в африканскую страну еще восемь вертолетов Ми-26Т2. В контрактах также прописано, что Россия обязуется обучить алжирский летный и технический персонал для пользования вертолетами.

«Рособоронэкспорт» не комментирует соглашения с Алжиром.

[\(Русская Планета\)](#)

## Новости вертолетной индустрии

### Открыто интернет-голосование за лучшую работу в фотоконкурсе «Красота винтокрылых машин»

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) открыла прием работ на ежегодный фотоконкурс «Красота винтокрылых машин», а с 15 февраля началось Интернет-голосование, призванное определить самую популярную фотоработу. Итоги конкурса будут подведены к IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016 в Москве. Награждение победителей пройдет 21 мая, а экспозиция лучших работ будет работать на выставке во все дни ее проведения – с 19 по 21 мая в МФЦ «Крокус Экспо».



В этом году фотоконкурс «Красота винтокрылых машин» стал девятым по счету. Он демонстрирует работы авиационных фотографов со всего мира, как профессионалов, так и любителей. В 2015 году на фотоконкурс было подано 562 работы от 112 фотографов из 7 стран: Италии, Сербии, Болгарии, Израиля, Украины, Беларуси и России.

Присланные на конкурс фотографии демонстрируют повседневную работу вертолетов в самых разнообразных условиях. Конкурс «Красота винтокрылых машин - 2016» оценивает работы в следующих номинациях: вертолет-труженик, вертолет-солдат, вертолет-спортсмен, вертолет и природа.

Участником фотоконкурса может стать каждый. Ознакомиться с условиями участия в фотоконкурсе и узнать, как подать свою заявку, можно на странице конкурса, где публикуется подробная информация.

Победителя в каждой номинации определяет жюри АВИ. Отдельно будет отмечена фоторабота – Лидер интернет-голосования, набравшая наибольшее количество голосов на сайте АВИ. Для того, чтобы отдать свой голос за тот или иной снимок, необходимо зарегистрироваться на сайте. Подборка представленных фотографий будет обновляться еженедельно.

Партнерами фотоконкурса «Красота винтокрылых машин - 2016» стали Федерация вертолетного спорта России, компания «Аэроприбор-Восход», а также группа компаний «ФораФарм».



Организаторы фотоконкурса приглашают отраслевые предприятия присоединиться к проведению конкурса и также выступить партнерами.

Организатором международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016 выступает Минпромторг России. Устроителем является компания Русские Выставочные Системы, мероприятие проходит при поддержке АВИ. Выставка собирает ведущие предприятия вертолетной отрасли со всего мира, ежегодно ее посещает более 11.000 человек.

[\(АВИ\)](#)

### **Казанский вертолетный завод докапитализируют как минимум на 100 млн. рублей**

ПАО "Казанский вертолетный завод" опубликовало решения совета директоров. Среди прочих рассмотренных вопросов, совет утвердил предложение по докапитализации завода путем дополнительного выпуска акций.

Предполагается выпуск акций в количестве 100 млн. штук, номинальной стоимостью 1 рубль за бумагу. Размещение запланировано провести по закрытой подписке среди действующих акционеров: "Ростех", "Вертолеты России", "Оборонпром".

Окончательная цена размещения бумаг будет определена советом директоров не позднее начала их размещения и не ниже номинальной стоимости.

Внеочередное собрание акционеров, на повестку которого будет вынесено предложение по докапитализации, состоится 16 марта 2016 года.

[\(БизнесОнлайн\)](#)

### **«Дочка» ЮТэйр и «Роствертол» могут завершить миром спор о 400 миллионах**

Арбитражный суд Ростовской области отложил рассмотрение иска ОАО «Роствертол» к ОАО «ЮТэйр-инжиниринг» о взыскании более 416 миллионов рублей.

Рассмотрение спора отложено до 10 марта «в целях подписания мирового соглашения», передает РАПСИ со ссылкой на представителя суда.

Ранее сообщалось, что «Роствертол» требовал взыскать с «дочки» ЮТэйра задолженность в размере 108,7 миллиона рублей и 307,5 миллиона рублей в качестве неустойки.

«Роствертол» входит в холдинг «Вертолеты России» и является поставщиком вертолетов Ми-26 и Ми-28Н. Авиакомпания «ЮТэйр», базирующаяся в ХМАО, по данным Росавиации, в первом квартале 2015 года занимала пятое место в РФ по объему перевезенных пассажиров. Перевозчик использует парк из более чем 300 вертолетов разных типов. Основными заказчиками вертолетных работ являются нефтегазовые компании.

Отметим, что у терпящей финансовые трудности «ЮТэйр» остаются и другие незавершенные споры. Также 2 марта Арбитражный суд ХМАО рассмотрит заявление управляющей компании «Паллада Эссет Менеджмент» о банкротстве авиакомпании. Заявление было направлено в суд в связи с задолженностью перевозчика перед управляющей компанией в размере 173 миллионов рублей.





Впрочем, скорее всего, «ЮТэйр» сможет найти выход из ситуации. В настоящее время реализуется масштабный план по спасению перевозчика от банкротства. Так Тюменская область и Югра приобрели выпущенные в рамках допэмиссии акции перевозчика в ноябре: сообщалось, что затраты ХМАО на это составили порядка 11,5 миллиарда рублей, Тюменской области — 2,5 миллиарда. В декабре правительство РФ предоставило авиакомпании госгарантии на 9 млрд 463 млн рублей. Это обеспечительная мера по оформленному компанией синдицированному кредиту на 18,9 млрд руб. Еще одним мероприятием по спасению перевозчика стала покупка АО «АК-Инвест», которое является дочерним обществом НПФ «Сургутнефтегаз», акций авиакомпании почти на 11 млрд рублей.

[\(РБК\)](#)

### **Холдинг «Вертолеты России» покажет новейшие разработки на выставке в Сингапуре**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в выставке **Singapore Airshow 2016**, которая пройдет с 16 по 21 февраля на площадках аэропорта Чанги. Стоит отметить, что холдинг впервые покажет Ми-171А2 в рамках Singapore Airshow. Демонстрация новейших вертолетов позволит увеличить присутствие продукции российского холдинга на рынке Юго-Восточной Азии.

«Юго-Восточная Азия демонстрирует высокие темпы роста парка авиационной техники, и укрепить свои конкурентные позиции на этом рынке – одна из ключевых задач холдинга «Вертолеты России». Более 900 гражданских и военных вертолетов отечественного производства, которые эксплуатируются в регионе, являются надежным базисом для развития сервисных услуг. В свою очередь российские вертолеты, устанавливающие высочайшие стандарты производительности, надежности и эксплуатационной эффективности являются залогом будущего увеличения российского присутствия в Азии», - заявил генеральный директор холдинга **Александр Михеев**.

Продуктовая линейка холдинга «Вертолеты России», которая будет представлена на выставке, включает наибольшее количество средних вертолетов, как многоцелевых, так и специализированных, что позволяет потенциальным покупателям выбирать модели, отвечающие поставленным задачам. Самые популярные в мире многоцелевые вертолеты типа Ми-8/17 широко эксплуатируются в Юго-Восточной Азии, на Ближнем и Среднем Востоке и в Африке. Расширению возможностей как государственных, так и коммерческих эксплуатантов способствует вывод на рынок глубоко модернизированного вертолета **Ми-171А2** и нового **Ми-38**.

Обе машины, имея улучшенные показатели скорости, дальности полета и грузоподъемности, в полной мере соответствуют современным требованиям безопасности, а также эксплуатационным требованиям, актуальным для данных регионов. В их число входят необходимость выполнения полетов в условиях высоких температур, повышенной влажности, запыленности и воздействия морского воздуха. Повышенные ресурсы основных агрегатов вертолетов Ми-171А2 и Ми-38 и использование композитных материалов позволят эксплуатантам снизить свои затраты на обслуживание и минимизировать расходы, связанные с простоем техники по техническим причинам. Расширенные возможности бортового радиоэлектронного оборудования позволяют эксплуатировать новые российские вертолеты в любых метеоусловиях, днем и ночью, включая безориентирную местность и горные регионы со сложным рельефом. Комплексы бортового оборудования выполнены по принципу «стеклянная кабина» позволяют выводить на ЖК-дисплеи всю необходимую в полете



информацию о местоположении вертолета, режимах работы его систем и окружающей обстановке. Установка 4-х канального цифрового автопилота позволяет снизить нагрузку на экипаж, в значительной степени облегчая пилотирование вертолетов и автоматизируя процесс выполнения полета. Стоит отметить, что в декабре 2015 года вертолет Ми-38 был сертифицирован в России и готов к поставкам заказчикам из Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего и Среднего Востока, в регионы, которые являются традиционными рынками для продукции Холдинга «Вертолеты России».

Также на выставке будет представлен многоцелевой вертолет **Ка-32А11ВС**, который применяется более чем в 30 странах мира для выполнения пожаротушения, поисково-спасательных операций и сложных строительно-монтажных работ. В сегменте легких «Вертолеты России» представят «Ансат», который может использоваться в качестве пассажирского, полицейского, санитарного или учебно-тренировочного.

Модельный ряд вертолетов военного назначения представляет ударный **Ми-35М**, созданный на основе семейства Ми-24/Ми-25/Ми-35. Его боевое применение возможно в простых и сложных метеоусловиях, днем и ночью. В арсенале вертолета – высокоточное управляемое и неуправляемое оружие. Помимо огневого поражения целей, Ми-35М может решать задачи по транспортировке бойцов и грузов, эвакуации раненых. Модернизированный вертолет отличается от базовой версии сокращенными расходами на поддержание летной годности.

Одним из ключевых направлений в переговорах с государственными и коммерческими эксплуатантами станет развитие послепродажного обслуживания и сервиса. Благодаря новым программам поддержки парка в эксплуатации, «Вертолеты России» обеспечивают высокий уровень налета, исправность парка на заданном уровне и умеренные затраты на поддержание летной годности.

Выставка Singapore Airshow 2016, проходящая с 16 по 21 февраля 2016 года в Сингапуре, является одним из центральных выставочных мероприятий в регионе. Выставочный комплекс в аэропорте Чанги расположен на площади 24 га. Экспозиции участников развернуты в павильоне площадью 40 тыс. кв.м., а также на статической площадке.

([«Вертолеты России»](#))

### **Россияне сыграют в гольф на вертолетах**

В рамках ежегодного зимнего «дня открытых дверей» в «Целеево Гольф и Поло Клубе» пройдет Российско-Швейцарский чемпионат по конному поло на снегу и турнир по гольфу на вертолетах. Об этом сообщается в пресс-релизе, поступившем в редакцию «Ленты.ру» 16 февраля.

Сам чемпионат начнется в среду, 17 февраля, с матча между двумя российскими командами, а в субботу между собой сразятся команды из Швейцарии. В воскресенье, 21 февраля, состоятся две заключительные игры по четыре чаккера — между двумя сильнейшими командами и командами, занявшими на промежуточном этапе второе место.



«Московский Поло Клуб» был создан в 2003 году для продвижения конного поло в России. С 2010 года клуб функционирует на базе «Целеево Гольф и Поло Клуба», расположенного в 42 километрах от Москвы.

Поло — командный вид спорта с мячом, в котором участники играют верхом на лошадях и перемещают мяч по полю с помощью специальной клюшки. Цель игры — поразить ворота соперника наибольшее количество раз.

Гольф на вертолетах (heli-golf) — разновидность игры в гольф, проводимая с борта вертолета. Была разработана в России, первая игра состоялась весной 2013 года. По правилам необходимо ударить четырехметровой клюшкой весом 10 килограммов, закрепленной на летящем на высоте 4-6 метров вертолете, по лежащему на снегу мячу диаметром в один метр. В процессе игры одновременно принимают участие три игрока: пилот управляет вертолетом, гольфист управляет клюшкой, а штурман координирует их действия.

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

### **Роствертол» в 2016 году начнет строительство вертолетного кластера**

Роствертол» в 2016 году начнет строительство вертолетного кластера, сообщает РБК-Юг со ссылкой на министра промышленности Ростовской области Михаила Тихонова. Компания инвестирует в проект 12 млрд рублей в 2016 году.

По словам Михаила Тихонова, в 2016 году компания ожидает получить положительное заключение госэкспертизы по строительству летно-испытательной станции стоимостью более 6 млрд рублей и планирует подготовить проектную документацию по строительству завода по сборке изделий из композитных материалов (лопасти и т. д.) стоимостью более 6 млрд рублей. Кроме того, в 2016 году «Роствертолу» передадут недвижимое имущество и земельные участки аэродрома Батайска, где будет располагаться кластер, в собственность.



Вертолетный кластер объединит в себе 6 предприятий, в том числе летно-испытательный комплекс, сборочное производство вертолетов типа Ми-28, Ми-35, Ми-26, центр поддержки эксплуатации вертолетной техники Минобороны РФ в ЮФО, центр компетенции по производству лопастей и других изделий из композитных материалов, сборочное производство перспективного среднего вертолета, центр обучения специалистов в рамках военно-технического сотрудничества.

Общий объем инвестиций в проект составит 20 млрд рублей. Сроки реализации – 2016 – 2020 годы.

[\(Эксперт ЮГ\)](#)

### **ФАС проверит законность договоров на обслуживание вертолетов на Кубани**

Прокуратура Краснодарского края выявила признаки нарушения антимонопольного законодательства при заключении контракта на обслуживание вертолетов кубанской администрации; материалы проверки надзорного ведомства направлены в региональное УФАС, чтобы ведомство дало свою оценку, сообщил РИА Новости представитель региональной прокуратуры.

Ранее в ряде СМИ раскритиковали кубанские власти за якобы необоснованные траты на содержание четырех вертолетов, состоящих на балансе администрации.

Власти региона позднее пояснили, что вертолеты используются для медицинских нужд, подготовки и проведения соревнований всероссийского и международного уровня, рабочих вылетов губернатора и для мониторинга состояния урожая и зоны стихийных бедствий. В текущем году власти намерены направить на содержание вертолетов более 237 миллионов рублей.

"Прокуратура выявила признаки нарушения законодательства (о контрактной системе при формировании конкурсной документации), материалы проверки направлены в УФАС Краснодарского края. УФАС даст выявленным фактам свою оценку", – пояснили в прокуратуре.

Как прокомментировали в региональном отделении ОНФ, по итогам оценки их экспертов, активисты "не могут заявить, что использование авиатехники является излишним". Кроме того, по оценке экспертов ОНФ, объем расходов, предусмотренный в региональном бюджете на обслуживание вертолетов в текущем году, сократился на 60 миллионов рублей по сравнению с прошлым годом.

[\(РИА Новости\)](#)

### **Интервью В.А. Лигай «АвиаПорту»**

"Казанский вертолётный завод" закончил 2015 год с прибылью, причём достижение высокого финансового результата обусловлено не только наличием валютной выручки, но и оптимизацией производства. О планах техперевооружения, кооперации с КумАПП и развитии кадрового потенциала "АвиаПорту" рассказал генеральный директор предприятия Вадим Лигай.

### **Основная составляющая - повышение эффективности**

*- Минувший год принёс повсеместные радикальные перемены: в глобальной политике, экономике. Как все это отразилось на деятельности предприятия, его производственных и финансовых показателях?*



- 2015 год выдался довольно напряжённым. Мы вступили в него, уже понимая, что осложняется экономическая ситуация, действуют санкции, меняются внешнеполитические факторы. С другой стороны, у нас был сформирован объем заказов, утверждён план работы на год. Мы практически знали всю номенклатуру, которую нам придётся выпустить и отгрузить. Правда, в течение года были небольшие корректировки по двум-трём контрактам, которые были сдвинуты на 2016 год. Это произошло по объективным причинам - из-за позднего вступления в силу контрактов

и задержек в поступлении авансовых платежей. Поэтому относительно изначальных планов на год по объёмам работ, норма-часам, количеству отгруженных машин, результат оказался несколько сокращённым. Но в связи с девальвацией рубля по финансовым показателям мы остались в тех рамках, которые и планировали.

Если в цифрах, то было отгружено более 70 вертолётов. Выручка будет в районе 49 млрд рублей. Прибыль, примерно, как и в 2014 году ожидается около 12 млрд рублей. Так что мы отмечаем, что запланированные показатели у нас выполняются.

- *Внешние факторы достаточно неблагоприятны: рублёвые издержки растут. Удаётся ли компенсировать это обстоятельство за счёт увеличения продажной цены продукции? Или же главный резерв - повышение собственной эффективности?*

- Конечно же, основная составляющая - повышение эффективности и производительности труда. Для этого мы ведём модернизацию производства. С другой стороны, действительно, скачки курсов валют, влияние кризисных явлений вносят свои коррективы в нашу работу. Если говорить об экспорте, то в первый момент после девальвации мы, конечно, выигрываем: у нас есть и задел в закупке материалов и изготовленной продукции, в оборотных средствах, в сформированных контрактах. Но за год все эти преимущества тают. Появляются новые контракты. Материалы и инструменты, которые мы приобретаем за валюту, в рублях дорожают сразу, но и внутренний рынок тоже быстро "подтягивается". Поэтому вскоре экспортной маржи за счёт девальвации рубля не остаётся. Так что лучше бы, конечно, мы работали в стабильной ситуации: легче планировать работу, выстраивать долгосрочные отношения с поставщиками. Сейчас, в быстро меняющейся ситуации, приходится постоянно искать какие-то новые решения.

- *Сбалансированы ли сегодня выручка от продаж и валютные расходы на оборудование, инструмент?*

- Если взять 2015 год, то, как и во все предыдущие годы, основная доля выручки приходилась на экспортную составляющую. До 70-80% традиционно у нас экспорт, и только 20-30% - внутренний рынок. Поставки за рубеж осуществлялись ещё с советских времён, правда, тогда предприятие работало примерно 50/50 - половина продукции экспортировалась, а половина направлялась на внутренний рынок.



Сегодня ситуация быстро меняется. Ещё недавно мы полагали, что доля экспорта как минимум сохранится, но теперь прогнозируем, что поставки на внутренний рынок увеличатся. Думаю, по итогам года доля внутреннего рынка достигнет 40%.

*- Подробнее о планах на 2016 год можно рассказать?*

- Мы составляли бюджет в конце 2015 года, закладывали в него некоторое увеличение производства и продаж. Вместо чуть больше 70 вертолётов рассчитывали построить более 80 бортов. Объем выручки также планировался больше. Но год завершился, прошёл ещё один месяц, и жизнь показала, что нужно вносить коррективы. Уже в первом квартале обновим наши прогнозы с учётом того, что ряд экспортных контрактов, на которые мы рассчитывали, переходит на будущие периоды. Как я уже сказал, увеличится доля внутреннего рынка. Скорее всего, поставки останутся на уровне 2015 года, а по выручке может быть небольшой прирост. Впрочем, это будет зависеть от вступления в силу контрактов.

Работы в течение 2015 года были проведены буквально огромные

*- Если отойти от сухих цифр, чем запомнится 2015 год?*

- Он был очень насыщен событиями, и всероссийского масштаба, и локальными. Прежде всего, отмечу юбилей Великой Победы, к которому мы все готовились. Поскольку завод родился в преддверии войны, и очень много наших сотрудников прошли через фронт, отдали силы тылу, внесли свой вклад в Победу, мы провели большую подготовку к празднованию. Юбилейные мероприятия прошли с большим размахом. И что самое важное - они вызвали воодушевление, даже можно сказать духовное обновление коллектива предприятия.

Конечно, вторым важнейшим событием был юбилей нашего завода - 75 лет со дня его образования. Будучи одним из крупнейших предприятий и в Казани, и в Татарстане, мы реализовали много благотворительных проектов в городе, в республике. Здесь возникла инициатива снизу: провести к юбилею 75 добрых дел, когда работники завода своими руками делают добрые дела для конкретных людей, для города. Может, это не очень масштабные мероприятия, но они очень важны для тех, кто делал их своими руками, от чистого сердца.

*- Помнить свою историю важно. Но нужно заниматься и делами насущными. С какими преобразованиями вы подошли к юбилею?*

- В 2015 году очень много было сделано в рамках планов по техперевооружению и модернизации производства. Работа, которая была начата ещё в 2008 году, сейчас планомерно продолжается. На стыке 2014 и 2015 годов мы открыли новый корпус малярного цеха, в августе, перед самым юбилеем, запустили новый агрегатно-сборочный цех. Естественно, мы продолжили модернизацию и других видов производства.

Ранее агрегатно-сборочные цеха располагались на площадке в Кировском районе, в старых, ветхих корпусах. В ходе модернизации мы планируем их закрыть. С переездом агрегатного производства мы



прошли точку невозврата: теперь там остались только вспомогательные переделы, которые мы при любых обстоятельствах перевезём на основную площадку и завершим программу.

Собственно, вывод всех видов производства со второй площадки - важная часть плана по техперевооружению и реконструкции. Строительство агрегатно-сборочного корпуса, конечно, давняя мечта нашего предприятия. Его запуск позволил упростить логистику, не возить фюзеляж с одного конца города в другой. С другой стороны, мы создали нормальные условия труда для наших слесарей-сборщиков и клепальщиков.

*- Какова будет судьба старой площадки?*

- В этом районе Казани планируется масштабное жилищное строительство, существует план преобразования всей "Адмиралтейской слободы". Наш отъезд оттуда сыграет позитивную роль: если вывести промышленное предприятие, можно будет благоустроить район, сделать его максимально комфортным для жилья и очень красивым. Это важно, поскольку он находится практически в центральной части города.

*- Высвобождаемую площадку вы рассчитываете самостоятельно использовать для застройки, или же она будет продана стороннему инвестору?*

- Этот вопрос находится в компетенции наших головных структур: холдинга "Вертолёт России", Госкорпорации Ростех. Они будут определять, каким образом лучше распорядиться участком, чтобы заработать деньги. Либо просто продать участок инвесторам, либо разработать собственный проект и инвестировать в него. Я думаю, что рассматриваться будут различные варианты, и будет принято взвешенное решение. Но в любом случае деньги, которые мы сегодня вкладываем в реконструкцию производства преимущественно из своей прибыли, мы планируем частично возратить за счёт реализации этой площадки.

*- Вы сказали, что продолжилась модернизация других производств...*

- Буквально к концу года мы завершили сдачу ряда корпусов. Это цеха композитного производства, где изготавливаются стеклопластиковые лопасти как для маленького (вертолёт "Ансат" - "АвиаПорт"), так и для большого вертолёта (Ми-38 - "АвиаПорт"). Сдан корпус для динамических испытаний, который позволил существенно усилить стендовую базу. Она нам очень нужна, поскольку мы располагаем собственным конструкторским бюро и опытным производством.

Мы заложили и начали строительство совершенно нового гальванического производства. Сегодня гальванический цех находится внутри корпуса, в котором расположены штамповочные и механообрабатывающие цеха. Это, прямо скажем, не лучшее решение, поскольку гальваника - достаточно вредное производство. Построено оно было ещё в советское время, по старым технологиям. Поэтому смысла его модернизировать нет - только строить новый цех. А на высвободившуюся площадь, после ремонта и реконструкции, перевезём оборудование с оставшегося на кировской площадке заготовительно-штамповочного цеха.



Ещё ряд проектов только запущен. Например, начаты проектные работы по реконструкции основного сборочного производства. Продолжается реконструкция композитного производства. Так что работы в течение 2015 года были проведены буквально огромные, они воплотились в открытие ряда цехов, которые мы смогли показать и своим работникам, и холдингу. И планы на 2016 год тоже большие.

*- В 2015 году было принято решение о консолидации внутри "Вертолётной России", и у "Казанского вертолётного завода" появляется новая площадка в **Кумертау**. Какая ей отводится роль? Как будет строиться ваше взаимодействие? Как вы оцениваете состояние предприятия?*

- Как вы знаете, у холдинга "Вертолёты России" пять сборочных заводов. И если у трёх из них ("Казанский вертолётный завод", "Роствертол" и "Улан-Удэнский авиационный завод" - "АвиаПорт") идёт стабильное развитие, четвёртый - арсеньевский "Прогресс" - в настоящее время нормализовал ситуацию, то с Кумертау на протяжении последних лет дела постоянно обстояли непросто. Спрос на продукцию предприятия не только не обеспечивал его развития - при таких продажах невозможно было существовать. Поэтому происходила деградация ряда видов производств. Я считаю, что и кадровый потенциал сокращался, поскольку заработная плата не соответствовала уровню, присущему высокотехнологичному предприятию.

С одной стороны, для существующей у холдинга номенклатуры и объёмов продаж пять сборочных предприятий - переизбыток. С другой стороны, это градообразующее предприятие, которое является основным местом труда жителей города. Поэтому социальная составляющая не давала возможности принимать кардинальные решения. "Вертолётной России" приходилось постоянно вкладывать в проблемный актив деньги для пополнения оборотных средств, провести реструктуризацию задолженности. Но это не решало проблему системно, потому что не было главного - объёма работ, объёма продаж.

Исходя из этих факторов, было принято решение о консолидации, и началась работа с Кумертау. Рассматривались разные варианты, но в итоге принято решение о передаче полномочий единоличного исполнительного органа в КВЗ, что состоялось в конце прошлого года. Следующий шаг - передача пакета акций в управление "Казанского вертолётного завода".

Дальнейшие сценарии развития предприятия сейчас просчитываются, они зависят от загрузки. Мы видим перспективу в развитии ряда компетенций. Возможно, литейного, агрегатно-сборочного производства, передачи выпуска различных узлов и агрегатов.

*- Финальная сборка может сохраниться в числе компетенций завода?*

- Руководство Республики Башкортостан, города Кумертау, сам коллектив предприятия хотят, чтобы завод сохранился как предприятие полного цикла, с финальной сборкой и испытанием вертолётов. Но здесь все зависит от контрактов. Сегодня перспективы есть: в конце прошлого года было объявлено, что подписаны соглашения между Россией и Индией по поставке вертолётов **Ка-226Т** с последующей локализацией их производства в Индии. Этот проект вдохновляет на то, чтобы на ближайшее время планировать развитие предприятия, и мощности по сборке Ка-226 оттуда не выводить. Тогда завод можно обеспечить работой на определённый, довольно длительный период





времени. Впрочем, даже в случае высокой загрузки по индийскому проекту развивать кооперационные поставки из Кумертау в Казань необходимо.

*- Вы сказали, что холдинг расходовал большие средства на то, чтобы поддержать на плаву Кумертау. После передачи акций вам кто будет делать спасительные денежные инъекции? Ведь они в течение какого-то времени, вероятно, ещё понадобятся...*

- Во-первых, планируется реструктуризация долгов предприятия до передачи нам его акций, чтобы долговая нагрузка не стала для нас обузой. С другой стороны, уже в прошлом году, с учётом той работы, которая была проведена, Кумертау заработал определённую прибыль. Налог на прибыль он не заплатит, поскольку у него есть накопленные убытки прошлых лет, но хотя бы по итогам 2015 года он вышел на прибыль. Мы планируем, что и по итогам 2016 года он будет прибыльным. Инвестиции, или как вы сказали инъекции, естественно, в дальнейшем планировались за счёт нашего предприятия. Но и холдинг в стороне не останется.

*- Вернёмся к вопросу развития кооперационных программ. Планируете ли вы развивать сотрудничество с малыми и средними предприятиями, в том числе базирующимися на площадках технопарков в Казани?*

- Сегодня, поскольку мы входим в интегрированную структуру, ситуация несколько изменилась, и основная масса подрядных работ перераспределяется внутри холдинга. Но завод исторически много работал с малым и средним бизнесом, были у нас и дочерние предприятия - "Заречье", "Высота". Сегодня они переехали на новую площадку инновационно-технологического центра КНИАТ, также с участием Казанского Гипрониавиапром планируется развивать инновационную деятельность и трансфер технологий.

Мы с ними работаем очень плотно и будем дальше продолжать сотрудничество. Более того, мне как руководителю предприятия хочется, чтобы малый и средний бизнес был развит, потому что по ряду работ такие фирмы более эффективны. Хотелось бы иметь выбор, возможность передавать что-то на аутсорсинг, получать качественную продукцию и услуги. Но, к сожалению, пока уровень вовлечения малого и среднего бизнеса в высокотехнологичные отрасли весьма низок, поскольку к поставщикам выдвигается очень много требований по качеству продукции. Есть здесь и обратная сторона медали: мы сами пытаемся подталкивать малый и средний бизнес на создание каких-то производств, помогаем с проведением сертификационных работ, получением разрешений для производства данной продукции. Но через какое-то время они становятся монополистами, что для нас не очень-то хорошо.

*- Вы упоминали развитие композитного производства. Планируется ли стеклопластиковые лопасти поставлять в рамках кооперации на другие предприятия холдинга?*

- Лопастей для Ми-38 с небольшой модернизацией мы рассчитываем ставить и на вертолёты семейства Ми-8 / Ми-17. Сейчас глубоко модернизированный **Ми-171А2** сертифицируется с нашими лопастями, и в дальнейшем планируются серийные поставки нашей продукции в Улан-Удэ.

*- Как развиваются перспективные программы завода - Ми-38 и "Ансат"?*



- Проект среднего вертолёта Ми-38 вышел на финишную прямую в конце 2015 года. На базовую версию - транспортную модификацию - выдан сертификат типа. Мы считаем, что это историческая веха, подведена черта под очень большой работой МВЗ им. Миля. Теперь стоит задача в 2016 году довести машину до ранее заявленного сертификационного базиса, получить расширения условий эксплуатации и сертифицировать пассажирскую версию, чтобы с 2017 года мы могли производить и предлагать вертолёт покупателям.

- *Сколько машин сейчас запущено в производство?*

- Мы запустили два фюзеляжа, и на 2017 год, как я говорил, запланировано изготовление первых серийных вертолётов.

- *Сегодня уже известно, кто получит первые машины?*

- Пока нет, есть разные варианты. Но для того, чтобы выйти на гражданский рынок, нам прежде всего нужна пассажирская версия, и по итогам 2016 года будет понятно, когда она будет сертифицирована. Мы видим большие перспективы этого вертолёта в связи с потребностями операторов, которые будут участвовать в освоении арктического шельфа, прибрежных территорий, поскольку Ми-38 отлично подходит для этих нужд. Естественно, мы прорабатываем и создание модификации для министерства обороны, рассчитываем на большой спрос.

- *Заложенные фюзеляжи могут быть достроены под конкретного заказчика в любом варианте?*

- Сейчас в сборке фюзеляж, который можно достроить в любом варианте, какой понадобится. Хоть салон.

- *На какой темп производства рассчитываются производственные мощности?*

- В первый год мы сможем делать порядка шести машин, затем восемь, двенадцать, с выходом на пик в 20-24 штук, в зависимости от заказов.

- *Какие основные события были по программе "Ансат"?*

- Что касается "Ансата", то 2015 год был довольно плодотворным. Получены дополнения к сертификату и на пассажирский, и на санитарно-спасательный варианты. Сертифицирована система улучшения устойчивости. Также в конце года получено дополнение на вариант с VIP-салонном и систему кондиционирования. Поэтому сегодня мы готовы ответить на все основные запросы покупателей и предложить им транспортный, пассажирский, салонный и санитарный варианты - они все сертифицированы. Первым заказчиком стала группа компаний "**Нефис**", сейчас мы изготавливаем вертолёт для них.

Мы рассчитываем, что "Ансат" станет одним из базовых моделей в нашей линейке продаж. Правда, есть ложка дёгтя: в вертолёте **высока доля импорта**, поскольку он проектировался с прицелом на глобальный рынок. Когда мы его делали, брали лучшее, что есть в мире. Сегодня, с введением санкций, есть определённые проблемы с выходом именно на зарубежные рынки. Но мы рассчитываем на большой спрос на внутреннем рынке, в том числе со стороны силовых структур. Поэтому рассматриваем возможности по импортозамещению. Хотя это, конечно, будет означать и дополнительные расходы, и более поздний выход на рынок.



- *Сколько машин рассчитываете собирать ежегодно?*

- Это зависит от заказа. По "Ансату" у нас накоплен большой опыт. Мы уже исполняли контракт на "Ансат-У", с достаточно высоким темпом. Современная гражданская версия с гидромеханической системой управления и учебный вариант достаточно схожи по комплектации. Поэтому значительных вложений в подготовку производства не потребуется. Мы можем уже на первом этапе спокойно собирать **12 машин в год**. А дальше, в зависимости от спроса, сможем легко увеличить объем сборки и до 20 бортов, и выше.

- *Первый крупный контракт на поставку "Ансатов" был заключён с Южной Кореей. Какова сейчас судьба этих машин?*

- Они нам очень здорово помогли. Мы модернизировали значительную часть бортов. Один из них, в санитарном варианте, постоянно демонстрируется на выставках. Два борта задействованы в сертификационных испытаниях, нам не пришлось для этих работ закладывать новые вертолёты. Ещё один борт используется на стенде для наземной отработки.

- *Принято ли сейчас решение по поводу нового вертолёта на замену **Ми-14**?*

- Пока такое решение не принято. Есть определённая потребность именно в таких вертолётах-амфибиях, однако существуют разные мнения, в каком виде их создавать. Надо внимательно изучить, для каких задач он потребуется. Если для тех, которые стоят сегодня, мы считаем, что их можно закрыть вертолётом, созданным на базе Ми-14, с некоторой модернизацией. Этот вариант актуален в связи с сегодняшней экономической ситуацией, возможным объёмом финансирования. Но параллельно можно решать и более глубокую задачу создания суперсовременного вертолёта, также амфибийного. Для этого потребуются совсем другие деньги и гораздо больше времени.

### **Первым делом - люди**

- *Внедрение новых технологических процессов, обновление оборудования, развитие бережливого производства - все это повышает требования к персоналу, и в связи с этим нужно применять и новые методы стимулирования, в том числе нематериального. Что делается для улучшения условий труда сотрудииков?*



- Техническое перевооружение производства само по себе - значительный вклад в улучшение условий труда рабочих. Новые станки и модернизированные цеха делают даже самый тяжёлый рабочий процесс более комфортным - снижается уровень шума, вибраций, улучшается микроклимат.

Но это только малая часть наших программ. При поддержке холдинга "Вертолеты России" завод каждый год осуществляет весомые социальные инвестиции, направленные на формирование нового качества жизни. На программу добровольного медицинского страхования ежегодно предприятие перечисляет более 36 миллионов рублей, выделяет немалые средства на организацию санаторно-курортного лечения и отдыха - порядка 22 миллионов рублей ежегодно. Для профилактики заболеваний, укрепления физического состояния работников завода реализована программа компенсации 50% от стоимости абонементов в спортивные клубы, на эти цели предприятие ежегодно тратит до 7 миллионов. Своими силами КВЗ помогает решать жилищные проблемы молодых семей работников завода. В сентябре 2014 года произошло заселение крайнего подъезда заводского дома. Эти квартиры были простроены за счёт собственных средств завода и реализованы по себестоимости молодым специалистам завода. Помимо этого, молодые работники получают возможность приобрести квартиру, заключив договор купли-продажи квартиры с выделением целевого займа от завода на приобретение жилья.

Вот уже много лет завод оказывает финансовую поддержку детскому оздоровительному комплексу "Полет", который расположен в живописной лесопарковой зоне "Лебяжье озеро". За смену лагерь может принять до 200 детей. Лыжная база, находящаяся по соседству с ДОК "Полет", пользуется популярностью среди заводчан и членов их семей.

Уже больше 45 лет у нас действует Совет ветеранов, цель которого - поддержка неработающих пенсионеров предприятия. Сегодня у нас больше 3600 пенсионеров, и завод финансирует деятельность Совета, выделяя на эти цели больше 3 миллионов рублей ежегодно.

Для того, чтобы сотрудники были уверены в завтрашнем дне, совершенствуем программу пенсионного обеспечения. Недавно завод перешёл на сотрудничество с негосударственным пенсионным фондом "Первый промышленный альянс". Деятельность фонда предусматривает высокую степень социальной защищённости всех без исключения пенсионеров КВЗ. С 2016 года средства из бюджета предприятия, ранее направленные на выплаты сотрудникам КВЗ, вышедшим на пенсии и имеющим государственные награды, с этого года также перенаправляются в "Первый промышленный альянс".

*- С притоком молодых кадров не испытываете проблем?*

- Кадровый вопрос - ключевой на любом предприятии, по крайней мере, я как руководитель так всегда считал и считаю. Когда мы начинали разработку программы техперевооружения в 2008 году, с самого начала была поставлена задача сверстать программу развития кадрового потенциала, потому что решать задачу масштабного обновления производства с прежними кадрами было практически невозможно.



Надо отдать должное, что кадровый состав "Казанского вертолётного завода" исторически очень сильный. Но нам приходилось не просто внедрять множество инновационных технологий - требовалось менять менталитет, подход сотрудников к решению многих задач.

Мы исторически много работали с КНИТУ КАИ, была целевая подготовка студентов, которые под нашим контролем учились, а уже на последних курсах работали на предприятии. Долгое время мы готовили студентов для развития нашего молодого конструкторского бюро. Затем стали внедрять такой подход к обучению специалистов для финансово-экономических служб, производственных подразделений. Это было очень важным решением, поскольку тогда начало поступать новое, высокоавтоматизированное оборудование, и потребовалось радикально повысить уровень знаний рабочих. Поэтому в механообрабатывающем производстве в первое время брали рабочих только с высшим образованием и выпускников КАИ ставили за станки.

Конечно, когда в одном цеху стояло и старое оборудование, и работали старые кадры со своим менталитетом, со своими знаниями, эта обстановка влияла на молодёжь. Поэтому надо было распространить программы переучивания на весь персонал. Это привело к тому, что мы стали последовательно расширять программы профессиональной подготовки и переподготовки. По итогам 2015 года переподготовку и повышение квалификации прошло 60% нашего персонала. Из них около 50% - наша внутрифирменная переподготовка, а 10% - во внешних учебных центрах.

В дальнейшем рабочий персонал мы стали формировать из выпускников средних специальных учебных заведений. В своё время мы заключили договор с авиационным колледжем, который нам до этого готовил, в основном, техников. Он и сейчас готовит техников, но мы ставили задачу повышения уровня подготовки выпускников, чтобы их можно было направлять на работу на высокотехнологичных видах производств. Поэтому мы настраивали колледж, чтобы он перешёл на подготовку высококвалифицированных выпускников по рабочим специальностям, меньше делал ставку на выпуск техников. Убеждать их приходилось много, но понимания мы достигли.

В последние годы на последних курсах очень эффективно с ними работаем по дуальной форме обучения: третий, четвёртый, пятый курсы днём работают у нас, а вечером учатся в техникуме. Получается, что у нас они получают рабочие специальности, а там получают специальные знания. Лучшие выпускники с удовольствием остаются на тех же самых рабочих местах, где они во время учёбы работали.

Этим мы решаем задачу обновления кадрового состава по всем видам работ: и в сборочном производстве, и на лётно-испытательной станции. Идёт точечная подготовка, то есть каждый начальник цеха пишет, что "два человека мне надо в таком-то году, три человека в следующем". От массовой подготовки, валом, просто так, мы отказались.

Ещё в 2009 году мы осознали, что надо идти в школу. Я говорил, мы традиционно взаимодействуем с КНИТУ КАИ, и у нас были большие претензии к качеству выпускников, которые к нам приходили и которых мы доучивали уже у себя. Видели, что у многих не хватает знаний. Поскольку мы старались брать лучших выпускников, и качества их подготовки было недостаточно, понимали, каков уровень остальных.



На наши претензии институт, может быть и объективно, говорил о том, что на входе абитуриент к ним приходит очень слабый, что лучшие идут на финансово-экономические факультеты или на юристов, а на инженерные специальности - только если не удалось пройти на престижные факультеты. Партнёры из КАИ утверждали, что самостоятельно эту ситуацию они разрешить не могут.

Чтобы доказать, что задача имеет решение, если ей заниматься, мы пошли на эксперимент. Я попросил своих кадровых специалистов найти школу в Казани, которая решилась бы на сотрудничество с нами в формате специального класса, в котором мы за свой счёт организовали бы дополнительное обучение по математике, физике и другим предметам. Нашли гимназию №8, которая располагается в удалённом от завода районе. До организации работы с нами ни один из их выпускников гимназии в КАИ не поступал, их профиль - гуманитарные науки, русский язык и литература. Но я благодарен руководству гимназии за то, что они с энтузиазмом подошли к нашей идее. Им тоже хотелось, чтобы дети подняли интерес к учёбе, в том числе и к естественным и точным наукам: физике, математике.

Программу подготовки разработали совместно с Минобразования республики, КАИ и школой. Отбора в специальный класс не проводили, потому что на этом примере хотели понять, заинтересуются ли дети инженерными специальностями.

*- Дети заинтересовались?*

- Да, но для начала нужно было убедить родителей. На первом собрании на меня они смотрели волком, мол, пришёл директор завода и хочет наших бедных детей поработить, заставить работать на своём предприятии. Нашу идею приняли в штыки: "Что вы тут придумали? Зачем нам это надо?" Первый разговор оказался очень нелюбезным. Но я на это ответил, что никто не заставляет детей идти в специальный класс, это решение исключительно добровольное. Кроме того, мы не предлагали подписывать какие-то договора или соглашения, требовать обязательств от детей или родителей. Дополнительных преподавателей нанимали за счёт предприятия. Просто ребятам даётся возможность расширить кругозор и, при желании, поступить в ВУЗ. Пусть и с недоверием, но родители приняли это предложение, успокоились.

А дети, напротив, встретили новую возможность с энтузиазмом. Мы их привезли на завод, показали музей, рассказали историю предприятия, провели по цехам, показали станки, оборудование, вертолёты, познакомили с людьми, которые у нас работают. На прощание раздали сувениры: наши майки и бейсболки. На следующий день эти девятиклассники пришли в школу в майках и бейсболках, и говорили ребятам из параллельных классов, что они теперь - вертолётчики. Говорили с гордостью. И подтверждали это делом: с энтузиазмом отнеслись не только к обучению, хотя это была существенная дополнительная нагрузка, но и к техническому творчеству в целом.

Много участвовали в олимпиадах. Мы разработали специальное положение и ввели моральное и материальное стимулирование. Участие в олимпиаде или технической конференции, получение призовых мест отмечалось грамотами и денежной премией. И такую же премию получал преподаватель, который подготовил ученика по тому или иному предмету.



Прошло несколько лет, и ребятам пришло время выпускаться из школы. Первый год из нашего класса в КАИ поступило 18 человек. Из последующих выпусков, а их было уже много, ежегодно в институт шло 15-18 человек. Поступают на разные специальности: и самолётостроение, и информационные технологии, экономика, кадры... но нам и нужны разные специалисты. Более того, сейчас говорим школьникам, что необязательно поступать в КАИ - можно попробовать силы в столичных вузах. В развитии никого не сдерживаем, напротив - поощряем.

Так что опыт можно признать удачным. С одной стороны, мы доказали, что если с детьми заниматься, то, оказывается, их можно заинтересовать инженерными специальностями. Так что по нашим следам была создана программа, в рамках которой по всей республике было открыто много технических кружков, множество предприятий взяли шефство над школами, лицеями. Мы не только продолжаем эту практику, но и расширяем её - взяли под шефство ещё одну школу, в своём районе.

Все эти усилия дают осязаемый эффект. К примеру, конкурс в КАИ повышается. Средний балл по ЕГЭ по математике вырос на 10 пунктов. А в ближайший год-два мы ждём первый выпуск студентов КАИ, в котором будут ученики нашего "вертолётного класса". И некоторые из них хотят прийти на завод.

Есть у нас ещё один довольно уникальный проект - работа с Приволжским детским домом города Казани. Мы оказываем детдому материальную помощь, но мне хотелось бы, чтобы коллектив участвовал именно своими делами. Помимо того, что оказываем помощь в ремонте помещений, приобретаем игрушки и так далее, у нас каждый ребёнок закреплён за каким-то подразделением, и на протяжении нескольких лет эта связь поддерживается. Уверен, что эта работа даёт нашим сотрудникам не меньше, чем детям: они гордятся тем, что участвуют в воспитании ребят, помогают им в трудной жизненной ситуации встать на ноги и во взрослую жизнь войти более подготовленными.  
([АвиаПорт](#))

### **Вадим Лигай покидает пост замгендиректора «Вертолетов России»**

Пресс-служба "Казанского вертолетного завода" прокомментировала уход Вадима Лигая с поста заместителя гендиректора холдинга. Перед главой КВЗ стоит задача создать новый вертолетный кластер.

Согласно поступившей в редакцию РБК-Татарстан информации, Вадим Лигай был назначен на должность заместителя генерального директора холдинга «Вертолеты России» 13 ноября 2013 года. В этой должности он отвечал за развитие ключевых вертолетных программ и инновационные проекты.

18 января 2016 года Лигая освободили от должности заместителя генерального директора по программам «в связи с высокой загрузкой и возникновением новых задач» - по созданию нового промышленного кластера из двух производственных площадок: КВЗ и Кумертауского авиационного производственного предприятия (Башкортостан).

Данное слияние, пишет пресс-служба ПАО, позволит продолжить реализацию инвестиционных проектов «Вертолетов России», а также сохранить и нарастить в сложившихся непростых рыночных условиях численность высококвалифицированных производственных кадров. В рамках объединения активов холдинг проведет перераспределение производственных процессов между географически



близкими площадками. Значительно расширится перечень и объемы работ, которые будут выполняться на производственной площадке в Кумертау. Так, планируется, что здесь запустят производство деталей и агрегатов для вертолетов Ми-8, «Ансат» и Ми-38, значительно увеличатся объемы заготовительно-штамповочных, кузнечно-прессовых и агрегатно-сборочных производств. В Кумертау будет создан центр компетенций по направлению «Несущие системы», в рамках которого будет организовано производство самых современных и высокотехнологичных лопастей несущего винта из полимерно-композиционных материалов и агрегатов несущей системы вертолетов Ка-52/52К, Ка-62.

Также планируется переквалификация персонала на освоение инновационных технологических процессов и производство высокотехнологичных изделий и агрегатов, как в Кумертау, так и в Казани.

На итоговой коллегии минпромторга РТ глава ведомства Альберт Каримов сообщил, что в 2015 году Казанский вертолетный поставил 73 вертолета. Объем выпуска продукции сократился на 34,8%.

По данным минпромторга, в прошлом году «КВЗ» получил сертификат по российским нормам летной годности и начал производство новейшего легкого многоцелевого вертолета «Ансат», который может поставляться в следующих вариантах применения: транспортный, пассажирский, медицинский, VIP.

Завод получил сертификат типа на транспортный многоцелевой вертолет средней грузоподъемности Ми-38. С 2016 года машина будет запущена в серийное производство и выведена на российский рынок.

Была завершена реконструкция агрегатно-сборочного, гальванического и других видов производств, проведена полная реконструкция механообрабатывающего производства: внедрены две автоматизированные линии для изготовления деталей, каждая из которых обслуживается в одну смену одним оператором, запущено в работу новое малярное производство.

2 ноября 2015 года появилась информация о том, что КВЗ объединяют в единый кластер с авиапредприятием Кумертау. Уже в феврале текущего года стало известно, что КВЗ может сократить численность совета директоров, а также, возможно, увеличит уставной капитал. Эти вопросы вошли в повестку собрания на 16 марта. Уставной капитал сейчас составляет 154,6 млн рублей. Акционерам предложат дополнительно разместить 100 млн обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 рубль каждая. Размещение проведут по закрытой подписке среди ГК «Ростех», АО «Вертолеты России» и АО «ОПК «Оборонпром».

Акционерам предстоит одобрить сделки с «Ростехом», «Вертолетами России» и «Оборонпром» по купле-продаже акций. Предусматривается, что стоимость сделки не может превышать 20 млрд рублей.

В повестку дня собрания 6 мая 2016 года включен вопрос о досрочном прекращении полномочий действующего совета директоров и избрании его нового состава. В списке кандидатур для избрания – 6 человек: руководитель направления функции правового обеспечения и корпоративного управления «Ростеха» Жанна Скорина, гендиректор «Вертолетов России» Александр Михеев,





гендиректор «Оборонпрома» Дмитрий Леликов и его первый зам Павел Осин, гендиректор КВЗ Вадим Лигай, президент Ассоциации предприятий и предпринимателей РТ Александр Лаврентьев.

На основании «золотой акции» республику будет представлять помощник президента Татарстана по авиакомплексу Равиль Зарипов. В результате совет директоров может быть сокращен по сравнению с действующим составом с 9 до 7 человек.

Опрошенные РБК-Татарстан эксперты сошлись во мнении, что уход Лигая с поста замдиректора холдинга «Вертолеты России» закономерен в свете стоящих перед ним задач по объединению Казанского и Кумертауского завода в единый кластер.

«Руководить бизнесом на расстоянии – это очень неудобно, нужно вариться внутри него. Тот завод, который сейчас присоединяют, в Кумертау, очень сложный, с кучей проблем. Вести два завода и работать в холдинге – это очень тяжело», - сказал в беседе с РБК-Татарстан председатель совета директоров авиационной группы компаний «Тулпар» Азат Хаким.

Несмотря на определенные сложности, которые сейчас переживает завод в Башкирии, считает бизнесмен, выпускаемая там продукция имеет сертификаты и востребована на рынке, в том числе и за рубежом. Например, вертолет Ка-32, выпускаемый в Кумертау, эксперт назвал «идеальной машиной» для тушения пожаров.

Председатель правления Торгово-промышленной палаты Шамиль Агеев заявил РБК-Татарстан, что новость об уходе Вадима Лигая с поста замдиректора «Вертолетов России» его не удивила. Завод в Кумертау, по его словам, «сильно хромает», однако руководитель из Казани сумеет подтянуть предприятие так же, как во времена СССР передовики «подтягивали отстающие колхозы».

«Как вы представляете, он (Лигай – РБК-Татарстан) два дня работал здесь, два дня в Москве. Нельзя быть руководителем серьезной структуры и одновременно быть в другом городе. Это было ненормально, а сейчас все вошло в нормальное русло», - говорит Ш.Агеев.

Напомним, что ПАО «Казанский вертолетный завод» производит семейство вертолетов Ми-8/17, которые эксплуатируются более чем в 100 странах мира. В серийном производстве находится легкий двухдвигательный вертолет «Ансат». Готовится к выпуску первый серийный Ми-38. Ежегодно завод выпускал около сотни вертолетов.

По итогам I полугодия 2015 года «Казанский вертолетный завод» увеличил выручку на 8,9% с 24,2 до 26,3 млрд рублей. Чистая прибыль КВЗ по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилась на 17,1%: с 7,2 млрд до 8,4 млрд рублей. По словам президента РТ Рустам Минниханова, ежегодно выручка КВЗ составляет около 54 млрд рублей, что составляет "половину "Камаза". Численность персонала завода - около 7 тыс. человек

[\(РБК Татарстан\)](#)



### **Вертикальный триумф Марата Тищенко**

18 февраля 2016 года Марату Николаевичу Тищенко исполнилось бы 85 лет. Это человек, имя которого навсегда вписано в историю отечественного и мирового вертолетостроения. Журнал «Вертолетная индустрия» в память о Марате Тищенко публикует биографическую статью.

[\(АВИ\)](#)

### **Курс безопасного пилотирования шеф-пилота компании Robinson**

21-28 мая 2016 года на базе авиационного учебного центра «Аэроклуб Истра» состоится курс безопасного пилотирования (Safety Course) шеф-пилота компании Robinson Тима Такера. Примите участие в самом ожидаемом событии года для всех частных пилотов России.

Safety Course состоит из двух дней теории, письменных тестов (для всех желающих) и летной практики (только для пилотов, имеющих свидетельство установленного образца).

Первый день теории общий для всех слушателей, второй день отдельный: для пилотов R44 и R66. На летной практике (1 час) демонстрируются все рассмотренные в теоретической части особые случаи.

Участие в Safety Course платное. Можно приобрести как весь курс, так и только теоретическую часть. Действуют скидки при ранней оплате. Особые условия оплаты членам аэроклуба.

Пройти этот курс будет полезно и интересно, как молодому пилоту, так и опытному вертолетчику.

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

### **Вертолётный центр заработает в Ульяновской области этим летом**

В Ульяновске продолжается строительство вертолетного центра. Первая его часть начнет работу уже в этом году во втором квартале.

Воздушный транспорт будет эксплуатироваться для доставки медицинских работников в отдаленные районы. В аэродроме появится ангарный комплекс для хранения, технического обслуживания и ремонта техники. В планах создать авиационный учебный центр для подготовки вертолетчиков.

[\(Ульяновск онлайн\)](#)

### **Рядом с базой ВМС США Перл-Харбор разбился гражданский вертолет**

Гражданский вертолет разбился неподалеку от базы ВМС США Перл-Харбор на острове Оаху (штат Гавайи). Об этом сообщили в четверг представители Береговой охраны.

По их данным, вертолет, на борту которого находились пять человек, по невыясненным пока причинам рухнул в Тихий океан неподалеку от берега.

Крушение произошло рядом с популярной туристической достопримечательностью - мемориалом линкору "Аризона, затонувшему во время японской бомбардировки в 1941 году.



Как сообщается, погибших в результате происшествия нет. Все находившиеся на борту доставлены в больницы, один человек - в тяжелом состоянии. Власти расследуют причины аварии.

[\(ТАСС\)](#)

### **ОПК представил новое оборудование для вертолетов «судного дня»**

Инженеры НПП «Полет» разработали опытный образец оборудования для нового поколения воздушных командных пунктов на базе вертолетов, сообщил представитель ОПК.

«Наше предприятие готово к производству нового поколения воздушных пунктов управления на базе вертолетов. Ожидаем решения Министерства обороны по данному вопросу», - рассказал источник.

По словам собеседника, опытный образец бортового комплекта аппаратуры уже прошел ряд испытаний и успешно себя зарекомендовал.

Во времена Советского Союза был создан целый модельный ряд вертолетов, который выполнял функции воздушных командных пунктов. Например, такие вертолеты были разработаны на основе Ми-6 (Ми-22) и Ми-8, также проводились испытания пункта управления на базе транспортного вертолета Ми-26.

Однако наибольшую популярность такие комплексы получили на базе самолетов. В США подобные самолеты называют машинами «судного дня», потому как их применение планировалось в случае уничтожения наземных структур управления в условиях ядерной войны. Самыми известными моделями воздушных командных пунктов стали американские Е-4В на основе лайнеров Boeing 747 и отечественные Ил-80, созданные на базе Ил-86.

[\(Экономика сегодня\)](#)

### **Новости операторов вертолетной техники**

#### **Экипажи отдельного вертолетного полка ЮВО на Северном Кавказе отработали высадку десанта на полигонах в Ставрополье и Крыму**

В ходе мероприятий внезапной проверки боеготовности войск Южного военного округа вертолетные эскадрильи и **эскадрилья беспилотных летательных аппаратов** отдельного вертолетного полка ЮВО, базирующегося в Буденновске, пополнили состав оперативно сформированных смешанных авиационных группировок, действующих в Северной Осетии и Крыму.

После выполнения мероприятий перевода в полную боевую готовность пилоты получили приказ перебазироваться на оперативные аэродромы. В течение 10 минут экипажи вертолетов Ми-8МТВ5, Ми-8АМТШ, Ми-28Н», Ми-35М, Ми-24 совершили взлет и взяли курс на аэродромы Моздок и Кировское.

В ходе выполнения поставленных задач вертолетчики нанесли огневое поражение наземных целей, провели высадку тактического воздушного десанта в дневных и ночных условиях.



Экипажи в общей сложности совершили более 50 боевых вылетов, выполнив около 100 боевых применений. При поражении наземных целей на полигонах Серноводское в Ставропольском крае, Тарское в Северной Осетии и Кончекский в Крыму было израсходовано более 2 тыс. авиационных боеприпасов, в том числе неуправляемые авиационные ракеты НАР С-8, снаряды для авиапушек, управляемые противотанковые ракеты «Штурм» и «Атака».

Транспортные вертолеты провели высадку около 20 групп специального назначения и войсковой разведки. Общий налет экипажей составил свыше 150 часов. В местах постоянного базирования авиационных частей Буденновского гарнизона на аэродроме Чкаловский в целях предотвращения действий диверсионно-разведывательных групп условного противника были усилены дежурные силы и патрули, приведены в полную боевую готовность подразделения антитеррора, отработано взаимодействие с воинскими частями военного гарнизона и органами МВД.

После выполнения задач внезапной проверки боеготовности частей и соединений ЮВО, экипажи вертолетов вернулись в пункт постоянного базирования.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)

#### **ЧФ воссоздает в Севастополе аэродром для БПЛА и вертолетов**

Авиация Черноморского флота и Южного военного округа сможет после 2017 года использовать восстановленный военный аэродром в Херсонесе в Севастополе, реконструкция которого уже началась, сообщил РИА Новости в пятницу источник в правительстве города.

До 1992 года в Херсонесе располагался военный аэродром, который использовался военно-транспортной авиацией. После раздела ЧФ российская группировка в Крыму не имела права модернизировать или развивать аэродром, и более 20 лет он находился в консервации. Там проходили тренировки парадных расчетов.

"На мысе Херсонес в Севастополе идет строительство военного городка. Работы рассчитаны на несколько лет и подразумевают создание полноценной инфраструктуры аэродрома", — сказал собеседник агентства.

По его словам, программа развития аэродрома была принята после присоединения Крыма к России.

"Истребители и штурмовики на Херсонесе базировать не имеет смысла — есть авиабаза Бельбек — приоритет будет отдан вертолетам и БПЛА (беспилотникам). Будут построены жилые корпуса и другая инфраструктура для полноценной работы аэродрома", — отметил источник.

Накануне командующий Черноморским флотом адмирал Александр Витко на вопрос корреспондента РИА Новости о будущем аэродрома ответил так: "Этот вопрос не для общего обсуждения".

В то же время корреспондент РИА Новости лично убедился в том, что на мысе Херсонес идут масштабные строительные работы, территория огорожена, работает специальная строительная техника.

В настоящее время ЧФ использует в Крыму военные аэродромы в Гвардейском (близ Симферополя), в Бельбеке и на Каче (оба близ Севастополя).

[\(РИА Новости\)](#)

## Новости аэрокосмической промышленности

### Спецверсию Суперджета могут выпустить для перевозки команд-участниц ЧМ-2018

Специальную версию для перевозки команд-участниц чемпионата мира по футболу 2018 года готова выпустить авиастроительная компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). В ближайшее время компания планирует предложить Международной федерации футбольных ассоциаций (ФИФА) использование своих самолетов на предстоящих играх в 2018 году. Об этом «Р-Спорт» рассказал источник, знакомый с ситуацией.

Планируется, что в самолете Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) будет использована специальная компоновка с возможностью восстановления футболистов после матчей, а также другие специфические вещи, ориентированные на спортсменов.

Стоит отметить, ранее министр спорта РФ, председатель Оргкомитета «Россия-2018» Виталий Мутко говорил, что оргкомитет рассматривает предложение ГСС по перевозке команд-участниц мундиаля-2018.

[\(Россия 2018\)](#)

### Самолет SSJ100, участвующий в Singapore Airshow, прилетел в Сингапур

Самолет SSJ100 в ливрее авиакомпании "Якутия", участвующий в авиационной выставке Singapore Airshow 2016, приземлился в Сингапуре, сообщил РИА Новости официальный представитель производителя лайнера — "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС).



Самолет прилетел в Сингапур из Якутска 13 февраля около 17 часов по местному времени, выполнив две посадки в Чеджу (Южная Корея) и в Хошимине (Вьетнам). Общее время полета с посадками составило 14 часов. Общее расстояние – 8500 км.

RA-89012, представленный на Singapore Airshow 2016, назван в честь заслуженного тренера Российской Федерации, кавалера ордена "Знак Почёта" и ордена "Полярная звезда" Романа Дмитриева.



Самолет рассчитан на 93 пассажирских места, каждый в конфигурации: 8 мест – бизнес-класс, 85-эконом-класс.

На сегодняшний день в эксплуатации авиакомпании "Якутия" находится два SSJ100. С начала эксплуатации в январе 2013 года два самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпании "Якутия" выполнили свыше 4 900 рейсов продолжительностью более 12 тысяч часов. Среднесуточный налет на один борт в 2015 году составил 6,3 часов.

Выставка Singapore Airshow 2016, проходящая с 16 по 21 февраля в Сингапуре, является одним из центральных выставочных мероприятий в регионе. Выставочный комплекс в аэропорте Чанги расположен на площади 24 гектара. Экспозиции участников развернуты в павильоне площадью 40 тысяч квадратных метров, а также на статической площадке.

"Гостям и участникам Singapore Airshow 2016 будет продемонстрирован самолет Sukhoi Superjet 100 российской авиакомпании "Якутия", которая успешно эксплуатирует самолеты данного типа, в том числе, и в суровых условиях якутской зимы, где температура может опускаться зимой ниже 50 градусов. Авиакомпания выполняет полеты на SSJ100 по Дальнему Востоку, Сибири, Уралу, Югу России, а также в страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай, Японию и Южную Корею", – добавил представитель ГСС.

По данным "Гражданских самолетов Сухого", на данный момент всего эксплуатируются 64 SSJ100. Крупнейшими эксплуатантами самолета являются "Аэрофлот" (26 лайнеров), мексиканская авиакомпания Interjet (19 лайнеров) и "Газпромавиа" (10 самолетов в версии увеличенной дальности полета). В настоящее время ведутся работы по проекту создания версии самолета SSJ100 увеличенной пассажироместимости – до 120 мест. Проект находится на этапе эскизного проектирования, его сертификация намечена на 2019 год.

Азиатско-Тихоокеанский регион является для "Гражданских самолетов Сухого" одним из приоритетных рынков продаж SSJ100 как в базовой, так и в бизнес-конфигурациях, отмечает компания. Рынок характеризуется высокой покупательской способностью и имеет значительный потенциал. По оценке Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), самолеты семейства SSJ могут занять до 15% рынка региона. Продажи до 2030 года могут превысить 150 самолетов.

ОАК (материнская компания ГСС) представит в Сингапуре, помимо SSJ100, модели самолетов Су-35, Су-32, Су-30СМ, Як-130, Як-152, Бе-200 и МС-21. Также в рамках единой экспозиции ОАК будет впервые в Юго-Восточной Азии представлен пилотажный тренажер самолета МС-21. Холдинг "Вертолеты России" также примет участие в выставке Singapore Airshow 2016 и покажет Ми-171А2.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **ОАК: завершение сделки о продаже десяти Superjet Египту ожидается к концу первого квартала**

Сделка на продажу Египту десяти ближнемагистральных пассажирских лайнеров Sukhoi Superjet 100 может быть завершена до конца первого квартала. Об этом сообщил на авиасалоне **Singapore Air Show 2016** вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) по гражданской авиации **Владислав Масалов**.



"Речь идет о 4 лайнерах в лизинг и 6 опциональных", - уточнил он. Замруководителя ОАК также напомнил, что 2 февраля был подписан протокол о намерениях с египетской авиакомпанией Air Leisure.

Ранее министр торговли и промышленности РФ Денис Мантуров сообщил, что "идет обсуждение с компанией EgyptAir возможность поставки до 40 самолетов SSJ-100. Это уже большой перспективный проект, который будет обеспечивать загрузку наших мощностей на ближайшую перспективу. Конечно, это зависит от многих факторов, в частности финансовых условий, которые мы будем прорабатывать до конца с нашими финансовыми институтами. Но самое главное, есть добрая воля и желание и понятная программа, какие самолеты будут замещаться в данном случае нашими SSJ-100", - отметил он.

[\(ТАСС\)](#)

### **ОАК: поставка SSJ100 в Иран требует одобрения производителей из США**

Поставка SSJ100 в Иран может производиться только после одобрения поставщиков комплектующих из США, сообщил вице-президент "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) по гражданской авиации **Владислав Масалов**.

"С точки зрения возможности поставки формальные ограничения со снятием санкций отсутствуют, но поскольку ряд комплектующих находится на самолете американского производства, в любом случае необходимо разрешение компаний на поставку. Но это формальный порядок", — сообщил Масалов журналистам на выставке **Singapore Airshow**.

Он отметил, что потенциальный рынок поставок пассажирских самолетов в Иран по разным оценкам составляет 100 лайнеров. "Мы создали рабочую группу... поскольку речь идет не только о поставках, но и о желании локализовать производство комплектующих там", — отметил Масалов.

В ноябре об интересе к поставкам самолетов на иранский рынок заявляли представители российской компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), производителя SSJ100. Как говорил журналистам президент ГСС Илья Тарасенко, в случае снятия санкций РФ компания готова была поставить до 100 самолетов SSJ100. По его словам, переговоры ведутся с несколькими авиакомпаниями, "их там достаточно много".

[\(РИА Новости\)](#)

### **Датская авиакомпания Greenland Express может приобрести пять SSJ 100**

Авиакомпания из Дании, работающая на территории Гренландии - Greenland Express, обсуждает возможность приобретения пяти самолетов SSJ100, сообщили РИА Новости источники, близкие к обсуждению.

По словам одного из источников, самолеты могут быть отданы в финансовый лизинг. Срок поставки с 2016 по 2018 годы. Все SSJ100 будут иметь компоновку 98 пассажирских кресел.

"Обсуждаются разные вопросы, нет контракта, есть процесс обсуждения и он имеет разные варианты ухода в те или иные способы приобретения самолетов: покупка, лизинг операционный или



финансовый. Мы не любим говорить о том, что находится в процессе", - сообщил другой собеседник агентства.

Greenland Express Holding на 100% гренландская авиакомпания, базирующаяся в Кангерлуссуаке - единственном в Гренландии гражданском аэропорту, способном принимать большие авиалайнеры. Авиакомпания имеет дополнительный офис в Аалборге - в Дании и может выполнять как внутренние, так и международные рейсы. Перевозчик был основан и принадлежит Герту Браску.

В начале марта Минпромторг сообщил о том, что Внешэкономбанк рассматривает возможность в 2016 году профинансировать поставку 12 воздушных судов Sukhoi Superjet 100 в Ирландию, Мексику и Данию (Гренландию).

[\(ПРАЙМ\)](#)

### **Авиакомпания SCAT занялась подготовкой к обслуживанию SSJ 100**

Казахстанская авиакомпания SCAT, подписавшая на МАКС-2015 с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) меморандум о приобретении в операционный лизинг 15 самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100; на еще пять машин возможен опцион), приступила к обучению своих работников по программам технического обслуживания ВС производства "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС).

С понедельника, 15 февраля, в Алма-Ате московский учебный центр "Авиатор" приступил к обучению шести специалистов SCAT для возможности проведения техобслуживания самолетов SSJ 100, сообщил АТО.ru директор образовательного учреждения Владислав Берлев. По его словам, работники казахстанского перевозчика разделены на две группы: первая проходит обучение на тип ВС для его техобслуживания, вторая — обучение по ТО колес и тормозного устройства, установленных на SSJ 100. Программы обучения одобрены Росавиацией и EASA.

"В процессе обучения будут использованы учебные пособия, разработанные нашим учебным центром, а также уникальный функциональный виртуальный тренажер SSJ 100 для обучения техников также нашей собственной разработки. Теоретическое обучение заканчивается 30 марта, практическое обучение состоится немного позже", — сказал Берлев.

Ожидается, что практические занятия на SSJ 100 УЦ "Авиатор" проведет на базе ГСС в Жуковском и на базе казахстанских авиакомпаний после получения ими SSJ 100: совместно с работниками SCAT образовательное учреждение по аналогичным программам обучает специалистов местного оператора деловой авиации Comlux-KZ (казахстанское подразделение швейцарской компании Comlux). По информации собеседника АТО.ru в отрасли, SCAT может получить первые ВС летом, Comlux-KZ — осенью. В ГСС срок передачи Sukhoi Bussines Jet в Comlux-KZ не комментируют, в ГТЛК к моменту публикации этого материала не смогли оперативно рассказать о начале поставок SSJ 100 в SCAT.

Отметим, что стартовавшее обучение специалистов авиакомпаний SCAT и Comlux-KZ проходит на базе казахстанского оператора деловой авиации. После успешного окончания полного цикла обучения (теория и практика) и сдачи всех необходимых экзаменов слушателям программ будут выданы





сертификаты европейского образца согласно правилам EASA Part 147. В итоге специалисты SCAT и Comlux-KZ получают возможность выполнять линейное (оперативное) и базовое (периодическое) ТО самолетов SSJ 100, а также смогут обслуживать колеса и тормоза, демонтированные с ВС производства ГСС. В УЦ "Авиатор" предполагают, что в перспективе SCAT отправит на обучение еще несколько групп своих специалистов.

Созданный в 2011 г. УЦ "Авиатор" предлагает полный спектр учебных программ для инженерно-технического персонала и руководящего состава операторов SSJ 100, включая ознакомительный курс по конструкции ВС (General Familiarization; разработан с активным использованием online-технологий). По словам Берлева, в разное время образовательное учреждение обучило для работы с SSJ 100 работников авиакомпаний "Московия" (прекратила деятельность), Red Wings, "Газпром авиа", "Бурятские авиалинии", специалистов провайдеров услуг ТОиР Vostok Technical Service, "Тулпар Техник", AviaTechService (Рига) и даже представителей ГСС. Кроме того в 2015 г. УЦ "Авиатор" обучил на SSJ 100 американских специалистов компании Comlux-US в Индианаполисе.

[\(АТО\)](#)

### **Возобновление производства Ил-114 обойдется в 56 млрд рублей**

Возобновление производства турбовинтового самолета Ил-114 обойдется в 56 миллиардов рублей. Однако, как отметил вице-президент «Объединенной авиастроительной компании» (ОАК) Владислав Масалов, заказчиков пока нет.

По его словам, ОАК в течение месяца ждет ответ от авиакомпаний о потребности в данных лайнерах. «Мы запросили и ждем в течение месяца ответ от эксплуатантов с точки зрения приемственности самолета, учитывая выбывающий парк Ан-24 и Ан-26», - цитирует РИА Новости слова Масалова, сказанные им на авиасалоне Singapore Airshow 2016. При этом вице-президент ОАК отметил, что Ил-114 может быть интересен региональным авиакомпаниям.

Напомним, ранее Владислав Масалов сообщил, что производство удлиненного варианта Sukhoi Superjet 100 начнется в 2019 году. Такой самолет будет способен перевозить до 120 пассажиров.

[\(Комсомольская правда\)](#)

### **Делегация ОНПП "Технология" им. А.Г.Ромашина посетила предприятия Республики Татарстан**

Представители ГНЦ РФ АО "ОНПП "Технология" им. А.Г.Ромашина" во главе с руководителем предприятия **Андреем Силкиным** посетили ряд центров компетенций Республики Татарстан. В ходе визита состоялось знакомство с возможностями Казанского вертолётного завода, Авиационного завода "КАПО-Композит", ООО "Тулпар Интерьер Групп", Зеленодольского судостроительного завода им. А.М.Горького.

Целью визита представителей ГНЦ РФ АО "ОНПП "Технология им. А.Г.Ромашина" в Республику Татарстан стал поиск дополнительных возможностей для расширения сотрудничества между отечественными предприятиями, обладающими уникальными компетенциями.



"Массовый трансфер технологий из оборонной отрасли в гражданский сектор – основная задача отечественной промышленности на данном этапе. Развитие сотрудничества, кооперация усилий центров компетенций на прорывных направлениях, должна быть и станет точкой роста как для каждого из них, так и для всей экономики. Именно поиску новых партнеров и новых проектов была посвящен визит делегации ОНПП "Технология" в Республику Татарстан", - отметил руководитель предприятия Андрей Силкин.

В ходе посещения "КАПО-Композит" состоялось знакомство с уникальной производственной площадкой, ориентированной на реализацию работ в рамках кооперации проектов "МС-21" и "Sukhoi Superjet-100". На Казанском вертолётном заводе представители обнинского предприятия посетили агрегатное производство, окончательную сборку, а также производство вертолётных лопастей из композитных материалов. Предварительные переговоры о возможности поставок панелей с сотовым наполнителем из полимерной бумаги для интерьеров самолетов, морских судов и автотранспорта были проведены с руководством "Тулпар Интерьер Групп". По итогам визита на Зеленодольский судостроительный завод им. А.М.Горького состоялось обсуждение сотрудничества и развития совместных инновационных проектов, а также подписан протокол о намерениях.

[\(Корабел.ру\)](#)

#### **Новый авиазавод в Саратове построен не будет**

Нового авиационного завода в Саратове в ближайшее время не будет. Об этом ИА "Взгляд-инфо" рассказал министр промышленности и энергетики области Максим Шихалов. Идею возрождения САЗа в конце 2014 года озвучил губернатор Валерий Радаев. Тогда на территории региона планировалось реализовать проект, разработанный госкорпорацией "Ростехнологии".

Глава региона назвал инициативу "событием века". Речь шла о выпуске легких самолетов, в частности, девятиместного воздушного судна на базе двигателя австрийской компании "Diamond". По словам Максима Шихалова, из-за сложностей экономического и политического характера "Ростехнологии" от сотрудничества с австрийцами отказались. За основу будущего самолета было предложено взять L-410. Производство воздушных судов было передано холдингу "Вертолеты России" (гендиректор – Александр Михеев). Компания рассматривала площадки в Саратове, Самаре, Ульяновске и Казани.

Предпочтение отдали столице Татарстана. "У них основные производственные мощности расположены в Казани", - пояснил министр. Максим Шихалов подчеркнул, что саратовские предприятия могли бы выпускать комплектующие для казанского производства.

[\(Взгляд-инфо\)](#)

#### **Девять дней покраски самолета уместили в двухминутном видео**

В сети появилось [видео](#) покраски одного из самолетов американской бюджетной авиакомпании Southwest Airlines. Речь идет о «Боинге 737». Весь девятидневный процесс занял на видео всего две минуты. Уточняется, что в работе принимали участие 45 человек, им потребовалось 212 литров краски 10 разных цветов.



Вначале на корпус самолета наносилась белая краска. После того, как она высохла, рабочие заклеивали лайнер клейкой лентой и трафаретами, чтобы определить места для рисунков.

В ролике показано, как рабочие в специальной одежде и масках поднимаются к корпусу лайнера в корзинах кранов, чтобы распылять краску. Отмечается, что некоторые детали были нарисованы вручную. Авторы ролика поясняют, что работа велась непрерывно, по 24 часа в сутки, а чтобы краска легла равномерно, самолет покрывали ею в три слоя.

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

#### **АОПА в Омске**

В Омской области открылось региональное отделение АОПА-Россия. Руководитель отделения Круглов Сергей Фёдорович. В Омске находятся 27 действующих членов АОПА-Россия.

([АОПА](#))

#### **Новый испытательный стенд позволит «Технодинамике» увеличить выпуск агрегатов для Ту-160**

Московский машиностроительный завод «Знамя», входящий в холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех планирует в 2016 году ввести в эксплуатацию новый испытательный стенд. Это позволит предприятию увеличить объемы производства и ремонта топливо-регулирующей аппаратуры двигателей стратегического бомбардировщика Ту-160 «Белый лебедь».

Испытательный стенд изготовлен на новой элементной базе и оснащен современной системой управления, датчиками, электродвигателями, приборной и гидравлической частью. Введение в эксплуатацию в феврале этого года нового испытательного стенда позволит увеличить программу выпуска и программу ремонта данных агрегатов до 50%.

В число агрегатов топливо-регулирующей аппаратуры авиационных двигателей ММЗ «Знамя» входит ряд агрегатов форсажного контура двигателя, обеспечивающих его работу на переходных режимах. Оборудование предназначено для двигателей модернизированного бомбардировщика Ту-160, самого мощного и тяжелого в мире боевого самолета. Это наиболее сложный вид продукции, выпускаемый и ремонтируемый предприятием.

«Проект, направленный на восстановление серийного производства данных изделий, стартовал на предприятии в октябре 2013 года, - рассказал генеральный директор «Технодинамики» Максим Кузюк. - Учитывая то, что более 20 лет агрегаты не были востребованы, реализация проекта по возобновлению их производства потребовала проведения работ по модернизации производства и стендовой базы предприятия». С этой целью было закуплено и введено в эксплуатацию новое обрабатывающее оборудование, обеспечивающее выполнение необходимых точностных параметров. В данный момент на предприятии завершается комплекс работ по монтажу и запуску в эксплуатацию нового стенда для проведения приемо-сдаточных и периодических испытаний агрегатов.

(«[Технодинамика](#)»)



## **В РФ раскритиковали решение EASA о полетах над Крымом**

Переговоры по возобновлению полетов европейских авиакомпаний над Крымом пройдут в марте. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уже создала рабочую группу по вопросам полетов над полуостровом, сообщили в Росавиации.

В Брюсселе, скорее всего, соберутся все заинтересованные стороны - европейские представители, украинские и российские. В состав группы вошли и представители сопредельных государств черноморского региона. Участие Европейского агентства по авиационной безопасности (Евроконтроль) в работе Целевой группы ИКАО не предусматривается, отмечают в Росавиации.

Россия настаивает на выполнении международного права, в частности, рекомендаций ИКАО. В них говорится, что в интересах международной гражданской авиации должны применяться подходы, в основе которых лежит учет только технических возможностей и ресурсов, позволяющих гарантированно обеспечить безопасное и эффективное аэронавигационное обслуживание в том или ином сегменте международного воздушного пространства с исключением политических аспектов и отдельно взятых экономических интересов.

Росавиация призывает EASA не принимать поспешных решений и не выдавать желаемое за действительность. Сейчас стороны не могут договориться, кто именно должен вести самолет над Крымом. Европейские авиавласти считают, что это должны делать украинские диспетчеры. Но в Симферополе есть современный российский центр управления полетами.

Европейское агентство по безопасности полетов, не дожидаясь переговоров на площадке ИКАО, выпустило свой информационный бюллетень по безопасности, где есть пункт и о полетах над Крымом.

Сразу появилась информация о разрешении на полеты по двум маршрутам в районе Симферополя со ссылкой на Wall Street Journal. Но мининфраструктуры Украины заявило, что Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) не сообщало о восстановлении авиамаршрутов, пролегающих над Крымом, а рекомендовало два маршрута над Черным морем.

В Росавиации изучили бюллетень EASA. "Очевидно, что рекомендация EASA является сугубо политически мотивированным решением, которое совершенно не отражает реальных технических возможностей украинских диспетчерских центров и создает угрозу безопасности полетов в данном регионе. Политизированные решения не должны подменять принципов безопасности полетов", - считают в российском ведомстве.

"В своем бюллетене EASA предлагает авиакомпаниям ЕС и их пассажирам выполнять несогласованные полеты на свой страх и риск. Более чем странная позиция для агентства по безопасности", - отмечается в сообщении Росавиации.

EASA - это агентство Европейского Союза, в задачи которого входит обеспечение безопасности полетов авиаперевозчиков ЕС, а не публикация ангажированных сообщений по вопросам, не имеющим к этой организации никакого отношения. Но начиная с октября прошлого года агентство



постоянно дезинформирует авиавласти и авиакомпании Евросоюза о ситуации с организацией воздушного движения над Крымом, считают в Росавиации.

Организация призывает авиакомпании ЕС выполнять полеты по воздушным трассам L851 и M856 под контролем украинских диспетчеров. Но эти трассы входят в зону ответственности российских диспетчеров Симферополя. "Российская сторона не согласовывала заявление EASA и не планирует передавать управление воздушным движением в РПИ Симферополь украинским диспетчерам", - подчеркнули в Росавиации.

Делая заявления о полетах над Крымом, EASA цинично добивается получения доходов украинским аэронавигационным провайдером любым способом, даже рискуя безопасностью полетов в нарушение всех мыслимых решений ИКАО, считают российские авиавласти. Украинский пункт управления полетами находится на значительном удалении от Крыма и технически с него очень сложно детально следить за пролетом гражданских судов над Крымом, отмечают эксперты.

Можно сказать, что заявление EASA идет вразрез с решением ИКАО о созыве специальной Целевой группы ИКАО по Черному морю (BSTF) в целях выработки координационного механизма для нахождения оперативных и технических решений для возобновления безопасных полетов международной гражданской авиации в воздушном пространстве над Крымом, считают в Росавиации.

Переговоры в различном формате по возобновлению полетов над Крымом проходили и в 2014, и в 2015 годах, их целью было вернуть европейским компаниям возможность полетов над Крымом, отметил в беседе с "РГ" исполнительный директор агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. У каждой стороны свои требования по отношению друг к другу, не только противоречивые, но и неприменимые. Однако, несмотря ни на что, было бы не правильно, если бы из-за этого страдали европейские перевозки, добавил он.

Запрет полетов над Крымом в большей степени касается европейских перевозчиков и наших авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в города ЕС. Азиатские авиакомпании выполняют транзитные полеты над Крымом. Они летят над Симферополем из Европы в Юго-Восточную Азию и обратно, вместо того, чтобы делать крюк через территорию Турции. Для авиакомпаний это достаточно ощутимая экономия, подтвердили "РГ" эксперты в сфере аэронавигации.

Когда Европейская организация по безопасности аэронавигации (Евроконтроль) запретила полеты в Крым в апреле 2014 года, отрасль отреагировала изменением схем полетов, возникла перегруженность турецкого сектора. Именно он взял на себя отчасти крымский транзит (порядка 70 процентов), остальное пришлось на ростовский сектор, отметил Олег Пантелеев. Если сравнивать риски на авиамаршрутах в Крыму и перегруженных магистральных Турции, а также прибавить к этому увеличение времени полетов, то перевозчики, конечно, заинтересованы в крымских трассах, отметил эксперт.

"Сейчас объем авиaperевозок в мире в целом растет, и достаточно высокими темпами, - сказал он. - Стимулируется рост, в том числе, снижением нефтяных цен", - добавил Пантелеев.

[\(Российская Газета\)](#)



### **ОАК в 2015 году поставила заказчикам 157 самолетов**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) является одним из крупнейших игроков на мировом рынке авиастроения, заявил первый зампред комитета Госдумы по промышленности, первый вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенев.

«Результаты работы ОАК за 10 лет подтвердили правильность принятого решения. Объем выпускаемой продукции растет (в 2015 году поставлено 157 воздушных судов), ее технико-экономические характеристики не уступают лучшим зарубежным аналогам, порой превосходя их по основным параметрам», — сказал депутат.

Он отметил, что достижения в разработке и производстве российской военной авиационной техники неоспоримы. «Вместе с тем и проблемы гражданской авиации постепенно находят свое решение. Доказал свою состоятельность проект "Суперджет" — по существу первый реализованный коммерческий проект отрасли. Изготовлено более 100 самолетов, 31 планируется поставить заказчикам в 2016 году», — сказал Гутенев.

Мощности завода в Комсомольске-на-Амуре, где собирается «Сухой суперджет», загружены на три года вперед, самолет уверенно продвигается на международном рынке.

«Проект перспективного магистрального лайнера МС-21 изначально был основан на решениях, дающих ему превосходство в экономических показателях перед конкурентами. Первый его полет намечен на декабрь 2016 года. Есть и другие проекты, имеющие значительный экспортный потенциал», — сказал депутат.

По его словам, его законодательная инициатива по ограничению возраста арендуемых воздушных судов иностранного производства 15-летним сроком и предложения по их обязательной российской регистрации «направлены именно на создание законодательного поля, позволяющего нашему авиапрому реально конкурировать с зарубежными производителями».

В структуру ОАК входят 30 компаний. В 2014 году выручка составила 295 млрд руб.; рентабельность по EBITDA — 8,1%; поставлено воздушных судов — 159.

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

### **ОАК рассматривает производственные площадки Ирана**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) приступила к изучению авиационных предприятий Ирана для размещения производства комплектующих для Sukhoi Superjet 100.

В случае получения крупного заказа от авиакомпаний страны, рассказал вице-президент ОАК по гражданской авиации Владислав Масалов, компания хочет быть готовой к развертыванию производства комплектующих.

«Создана рабочая группа, которая проведет анализ производственных мощностей иранских предприятий, поскольку ставится задача, и мы заинтересованы в получении какой-то эффективности



в качестве снижения себестоимости производства комплектующих там. Безусловно, если будет большой заказ, то крайне важно это направление», – сказал Владислав Масалов в интервью телеканалу «Россия 24».

Потребность Ирана в региональных самолетах составляет от 50 до 100 штук.

[\(Министерство промышленности и торговли РФ\)](#)

### **Индийская Tata будет производить запчасти для «Суперджетов»**

Старший вице-президент «Гражданских самолетов Сухого» Евгений Андрачников заявил, что соглашение о сотрудничестве компании подпишут в 2016 году

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) рассчитывает в течение 2016 года подписать соглашение с индийской Tata Advanced System (входит в Tata Group) о производстве запчастей для самолета Sukhoi Superjet 100. Об этом в интервью «Экономик таймс» заявил старший вице-президент ГСС Евгений Андрачников.

«Мы нацелены на подписание соглашения в текущем году. Документ будет, в том числе, предусматривать производство Tata Advanced System запасных частей», — сказал он.

Также, по словам Андрачникова, ГСС ведет переговоры о поставке «Суперджетов» индийским авиакомпаниям. «Мы рассчитываем поставить в Индию около 50 SSJ100 в течение пяти лет», — сообщил он.

[\(Гудок\)](#)

### **Денис Мантуров: вопрос о докапитализации ГТЛК решится в ходе исполнения бюджета**

Глава Минпромторга подчеркнул, что соответствующее решение может быть принято при наличии финансовых возможностей

Вопрос о докапитализации Государственной транспортной лизинговой компании будет решаться в ходе исполнения бюджета при наличии финансовых возможностей. Такое заявление сделал глава Министерства промышленности и торговли Денис Мантуров по итогам рассмотрения в Правительстве Плана поддержки экономики на 2016 год, передает агентство ТАСС.

План поддержки экономики содержит решения по мерам дополнительной поддержки отдельных отраслей российской промышленности, включая автопром, сельхозмашиностроение и транспортное машиностроение.

По словам министра, ведомство направляло также и другие предложения в Правительство, Минэкономразвития и Минфин, например, насчет возможной докапитализации ГТЛК на закупку отечественной авиатехники. Мантуров отметил, что поддержка по этому предложению была получена, но соответствующие решения будут приниматься уже в ходе исполнения бюджета при наличии финансовых возможностей.

Как ранее сообщал Gudok.ru, на данный момент ГТЛК ведет переговоры с рядом российских региональных авиакомпаний, в том числе с авиакомпанией «Якутия», о возможности поставок в лизинг самолетов SSJ-100 различных модификаций.

Докапитализация ГТЛК на 30 млрд рублей для лизинга Sukhoi Superjet 100 не вошла в План поддержки экономики. Предполагалось, что средства поступят из Антикризисного фонда в целях развития лизинга, а также аренды воздушных судов Sukhoi Superjet 100. В марте текущего года решение о докапитализации ГТЛК должно было быть оформлено постановлением Правительства.

(Гудок)

## Новости беспилотной авиации

### Вертолеты России» испытали беспилотный конвертоплан

Холдинг «Вертолеты России» на базе инновационного центра «Сколково» [провел испытания](#) новейшего беспилотного конвертоплана, который успешно совершил свой первый полет. Аппарат разработан новым инновационным конструкторским бюро «ВР-технологии» в структуре холдинга «Вертолеты России».

«Работы над созданием уникальной машины начались в 2015 году. За это время мы добились значительных результатов и уже начали первый этап летных испытаний», - рассказал генеральный директор КБ «ВР-технологии» **Александр Охонько**.

Проект реализуется в рамках программы холдинга «Скорость». Стоит отметить, что основной задачей при разработке данного беспилотника было создание летающей лаборатории для определения эффективности компоновочных схем и поиска инновационных решений.

Интерес к новой разработке проявляют компании нефтегазового сектора и различные государственные ведомства. Ряд потенциальных заказчиков уже готовы приобрести данный беспилотный комплекс для задач, связанных с

осуществлением мониторинга и охраной окружающей среды в местах, где невозможен взлет с ВПП. Комплекс может вести контроль задымлений в лесах и плотной городской застройке, осуществлять аэрофотосъемку, вести наблюдение за нефтегазовыми сооружениями, доставлять медикаменты в труднодоступные районы.

Проект перспективного многоцелевого беспилотного воздушного судна был представлен холдингом в августе 2015 года в рамках авиасалона МАКС.

Конвертопланы – это особый класс винтокрылой техники, обладающий рядом преимуществ по сравнению с традиционными летательными аппаратами, выполненными по самолетной или вертолетной схеме. Конвертопланы дают возможность выполнять вертикальный взлет и посадку на







ограниченных по размерам площадках и при этом перевозить пассажиров или грузы на большей скорости и на большее расстояние, чем традиционная вертолетная техника.

[\(АВИ\)](#)

### **Рогозин призвал МЧС активнее использовать робототехнику**

Россия должна двигаться в ногу со временем, по пути создания робототехнических средств двойного назначения, которые можно было бы эффективно применять как в военных, так и в гражданских целях, в частности, в работе по устранению последствий чрезвычайных ситуаций и спасению людей, заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин, открывая День инноваций МЧС.

«Необходимо идти по пути создания робототехнических средств для того, чтобы обеспечить оперативное применение сил и средств спасения и обезопасить самих пострадавших», - пояснил Рогозин, напоминая, что военная наука движется по такому же пути.

«Там, где работают спасатели МЧС, необходимо использовать робототехнические средства», - заявил он.

По его словам, беспилотные летательные аппараты, которые стали столь популярны в последние годы – это не просто вертолеты и квадрокоптеры, это крайне полезное устройство.

«Это такое оборудование, которое позволяет немедленно принимать решение. Важную роль играет то, с каким качеством разрешения, как он может действовать в условиях сильной задымленности, в плохой видимости и так далее. Поэтому сегодня для нас важен не носитель робототехнического средства, а сама полезная нагрузка, то, в чем мы так долго отставали», - рассказал Рогозин.

«Будем двигаться вперед вместе с оборонно-промышленным комплексом, который должен брать на себя эти решения и помогать МЧС. Все подобные технические устройства должны иметь двойное назначение: внутри нашей страны – гражданское, для оказания людям помощи, и, конечно, для защиты нашей страны», - заключил вице-премьер.

[\(Экономика сегодня\)](#)

### **Беспилотный вертолет компании «Тайбер» вошел в ударный мультикоптерный комплекс**

Беспилотный вертолет автоматического взлета и посадки ТБ-29В компании "Тайбер" вошел в состав многофункционального воздушного робототехнического комплекса, сообщает пресс-служба компании. "Проект беспилотного ударного комплекса разработан концерном "Системпром" (входит в Объединенную приборостроительную корпорацию). В группе беспилотных летательных аппаратов участвует также коптер - наблюдатель, коптер - разведчик и ударный коптер с гранатометным модулем", - говорится в сообщении, поступившем в "Интерфакс-АВН" в четверг. Отмечается, что летательные аппараты, входящие в состав многофункционального воздушного робототехнического комплекса, могут действовать как самостоятельно, так и в составе единой группы при решении поставленных задач.



Беспилотный вертолет ТБ-29В осуществляет наблюдения, метеонаблюдения, доставки грузов в заданную точку, говорится в пресс-релизе.

"Вертолет-робот способен выполнять мониторинг протяженных участков земной, водной, ледовой поверхности, а также в высокогорье. Эксплуатационно-технические характеристики вертолета позволяют осуществлять полеты на больших высотах в сложных метеоусловиях", - информирует пресс-служба.

Беспилотный летательный аппарат ТБ-29В - это высокоскоростной, с расширенным временем полета, портативный вертолет с бензиновым двигателем.

Взлет, полет по маршруту и посадка проводятся в автоматическом режиме. Максимальная взлетная масса вертолета составляет 19,6 кг, длина фюзеляжа - 1,6 м, диаметр главного ротора - 1,865 м. Практическая дальность летательного аппарата достигает 540 км, высотность - 5 000 метров. Время полета составляет шесть часов с полезной нагрузкой один килограмм, уточняет пресс-служба компании.

[\(Интерфакс - Агентство Военных Новостей\)](#)

### **Project Zero Tiltrotor получит дизельный двигатель**

Европейский вертолетостроитель Finmeccanica Helicopters (ранее AgustaWestland) продолжает тестировать перспективные технологии в беспилотном конвертоплане-демонстраторе Project Zero. На следующем этапе развития в нем планируется установить гибридную силовую установку.

В настоящее время летательный аппарат с канальными винтами получает энергию от электрических батарей. Но с ними продолжительность полета составляет не более 10 минут. Установка дизельного двигателя, который будет приводить оба винта, а также заряжать батареи, должно увеличить время полета до 35-40 минут. При этом оставшиеся электрические двигатели позволят дать дополнительную мощность при маневрировании или зависании.

На стандартном автомобильном двигателе, который планируется установить на конвертоплане, уже завершили стендовые испытания. Он позволит увеличить выходную мощность вдвое, при этом уменьшив общий вес силовой установки в два раза.

Концептуальный конвертоплан Project Zero сделан по интегральной аэродинамической схеме, в которой крылья и корпус имеют плавный переход, и выполнен из композитных материалов. На нынешнем демонстраторе и на будущих аппаратах система управления полетом, система управления винтами и выпуск шасси оснащены электрическими приводами, устраняя необходимость классической гидравлической системы.



Во время крейсерского полета крылья аппарата обеспечивают большую часть подъемной силы, свой вклад также вносят спрофилированные фюзеляж и кожухи винтов. В этом проекте также предусмотрена отстыковка консолей крыльев и работа аппарата только в вертолетном режиме. Элевоны на крыльях позволяют управлять воздушным судном в крейсерском полете по тангажу и крену, в то время как V-образный хвост обеспечивает продольную устойчивость.

Демонстратор показал очень низкий уровень шума и тепловую заметность в полете (что важно для военных). Он не будет коммерческим продуктом, но поможет отработать технологии для трех типов конструкций производителя: вертолеты, конвертопланы и беспилотники.

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

### Новости из иноязычных источников

#### Потенциальный риск для медико-эвакуационных вертолетов в США

Портал Aviation Voice сообщает, что в связи с высокой интенсивностью полетов медико-эвакуационных вертолетов в США они подвержены большим рискам. В качестве основного фактора риска издание указывает на пожароопасные топливные баки вертолетов.

[Aviation Voice](http://Aviation Voice)

#### Airbus Helicopters отмечает снижение спроса на вертолеты в Юго-восточной Азии

В контексте Singapore Airshow 2016 AIN Online пишет, что Airbus Helicopters отмечает снижение спроса на вертолеты в Юго-восточной Азии, в частности на вертолеты для выполнения государственных, муниципальных и спасательных задач (pararublic). Фактором, который не позволяет смотреть на

рынки стран Юго-восточной Азии оптимистично, выступают разногласия между странами региона. Сильное влияние на весь регион оказывает экономика КНР.

Однако в долгой перспективе Airbus Helicopters ожидает рост рынка Юго-восточной Азии. Причиной тому станет необходимость замены стареющего парка вертолетов, развитие экономик и открытие новых рынков. В прошлом году рынок вертолетов Юго-восточной Азии составил примерно 20% глобального рынка.

Компания имеет ряд перспективных совместных проектов со странами региона, в частности в КНР работает с компанией Avicopter, а в Японии – с Kawasaki Heavy Industries.

[\(AIN Online\)](#)

### **В Индию поставлен первый Bell 412EP1**



Компания Bell поставила первый 412EP1 правительству штата Уттар-Прадеш в Индии. Вертолет выполнен в VIP-исполнении. Модификация EP1 модели 412 может выполнять задачи в различных условиях, оснащена стеклянной кабиной и новейшей авионикой.

[\(Vertical\)](#)

### **Компания Sikorsky получила новый ЦС в Республике Корея**

Компания Sikorsky авторизирована сервисный центр в Республике Корея. ЦС сможет выполнять весь перечень работ по гражданским вертолетам Sikorsky S-76 и S-92. Сейчас в Корее летают 14 S-76 (пассажирский и грузовой транспорт), а также 4 S-92 – три в BBC в качестве VIP-транспорта (т.е. коммерческий вариант), ещё один – в Береговой охране. В 2017 году планируется поставка ещё одного S-92 для Береговой охраны. Авторизированный ЦС будет единственным центром в регионе по обслуживанию коммерческих вертолетов Sikorsky. Всего Sikorsky имеет около 20 авторизированных ЦС во всем мире, и только единицы из них авторизированы проводить работы и с S-76, и с S-92.

[\(HeliHub\)](#)

### **Малайзия выбрала AW189 для борьбы с пожарами**

Противопожарный и спасательный департамент Малайзии решил приобрести 2 вертолета Finmeccanica AW189 для борьбы с пожарами. Сделку от лица департамента оформила компания-оператор TPG Aeronautik на выставке Singapore Airshow 2016. Поставка запланирована на следующий год.

[\(Flightglobal\)](#)

### **Bell Helicopter и BAE Systems Australia подписали соглашение**

Компания Bell Helicopter и BAE Systems Australia подписали соглашение о развитии военных вертолетных проектов в регионе. Согласно подписанному документу, BAE Systems Australia будет поддерживать вертолеты Bell Helicopter AH-1Z Viper во всех операционных вопросах (сервис, поставка з/ч, обучение летно-технического персонала).

[\(HeliHub\)](#)

### **Bell рассчитывает на рост в АТР**

Руководство компании Bell Helicopter, не смотря на падение, которое вызвано проблемами нефтегазового сектора, рассчитывает на рост продаж вертолетов Азиатско-тихоокеанском регионе. Эта уверенность исходит из того, что компания диверсифицировала линейку перспективных вертолетов и те могут быть востребованы во многих отраслях. В частности, речь идет о моделях 505 Jet Ranger X, 525 Relentless и Bell 429. Компания делает ставку на приобретение этих вертолетов правительствами стран АТР и крупными региональными корпорациями.

[\(Aviation Week\)](#)

### **ВВС США планируют заменить вертолеты UH-1N**

ВВС США забюджетировали 2.5 миллиарда долларов США на замену многоцелевых двухдвигательных вертолетов Bell UH-1N. ВВС планируют приобрести 72 новых вертолета у нового поставщика, каких и какого – не сообщается.

[\(Janes\)](#)

### **Пожарная охрана Бразилии получила новый вертолет**





Пожарно-спасательное ведомство штата Родония (Бразилия) получило новый вертолет Helibras HB 350B (Airbus Helicopters AS350). Вертолет куплен на деньги, собранные судами с граждан в виде штрафов.

[\(Pilotopolical\)](#)

#### **КНДР устроит свою авиационную выставку**

Северная Корея запланировала проведение собственной авиационной выставки - Wonsan Air Festival, которой будет сопутствовать первый в стране фестиваль пива и обширная развлекательная программа. Мероприятие пройдет с 21 по 28 сентября 2016 года. Выставка будет проводиться в аэропорте Wonsan, который размещает как гражданскую, так и военную технику. Этот аэропорт недавно был реконструирован китайской строительной компанией.

Сообщается, что простые граждане КНДР не будут допущены на выставку, а для зарубежных участников есть только 636 мест.

[\(Popular Mechanics\)](#)

#### **Производители вертолетов нацелились на медицинский рынок**

Из-за падения цен на нефть прибыль компаний-производителей вертолетной техники падает. Так, компания Airbus Helicopters претерпела 20% падение поставок по итогам 2015 года. На примере рынка Юго-восточной Азии видно, что теперь компания Airbus Helicopters стремится укрепиться в сегменте медико-эвакуационных, полицейских и спасательных вертолетов. Остальные производители прибегнут к аналогичным действиям.

[\(Reuters\)](#)