



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Система вооружения Ми-28НМ превзойдет все зарубежные аналоги
- NH Industries УН-90 налетали в Афганистане 3000 часов
- Минобороны Италии заказало вертолёт нового поколения
- Началась эксплуатация первого офшорного AW169

Новости вертолетной индустрии в России

- Отставки и назначения: 9–13 января
- КРЭТ приступил к испытаниям многоспектральной системы технического зрения для боевых и гражданских вертолетов
- Глава Бурятии предложил купить вертолет для перевозки пациентов
- Вертолетная авиакомпания «АлтайАвиа» вышла на рынок коммерческих перевозок
- Конкурсный управляющий «Томск Авиа» выставила на торги 17 вертолетов
- Новый глава «Вертолетов России» будет утвержден в конце января
- ААК «ПРОГРЕСС» заняла второе место в конкурсе холдинга «Вертолеты России» по бережливому производству
- О топливообеспечении вертолетов на посадочных площадках
- Улан-Удэнский авиационный завод инициирует создание регионального стандарта кадрового обеспечения в Бурятии
- Холдинг «Вертолеты России» заключил первый контракт с Федеральной службой войск национальной гвардии РФ на поставку вертолетов Ми-8АМТШ
- Скорая помощь будет работать на вертолетах во время Универсиады в Алматы
- Первые восемь модернизированных Ка-27М поступили в войска

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» передали китайской компании Jiangsu Baoli Aviation Equipment Investment Co., Ltd вертолеты Ка-32А11ВС
- «Вертолеты России» поставят боевые машины в Казахстан
- «Вертолеты России» впервые поставят гражданскую технику в Пакистан
- Первая европейская летная академия Bell Helicopter полностью подготовилась к работе
- Непал получил первый Bell 407GXP
- Сколько стоит вертолет. В поисках шеста для технологического барьера
- Панорамный обзор

Новости аэрокосмической промышленности

- МЧС России получит первый серийный самолет Бе-200ЧС
- ОДК объединяет уфимские предприятия



- ОАК получила деньги на новый самолет
- Минтранс уравнивает аэропорты
- Airbus проведет испытания летающего автомобиля до конца 2017 года
- ОДК и ВИАМ развивают сотрудничество в области аддитивных технологий
- Новое время для МАКСа: причины переноса сроков знаменитого авиасалона в Подмоскowie
- О ходе подготовки МАКС-2017
- Площадку для серийного выпуска самолетов Ил-114-300 определяют до конца января
- Компания Safran приобрела производителя пассажирских кресел Zodiac Aerospace

Новости беспилотной авиации

- Регистрация БПЛА: Supercam в числе первых получают RFID-метки

Новости из иноязычных источников

- Принц Уильям увольняется из рядов пилотов
- Airbus Helicopters обсуждает возвращение H225 к полетам

Новости вертолетных программ

Система вооружения Ми-28НМ превзойдет все зарубежные аналоги

Новые ракеты для вертолетов Ми-28НМ "Ночной охотник", испытания которых проходят в настоящее время, позволят этой боевой машине обзавестись самой мощной в мире системой вооружения среди "коллег".

Об этом в интервью ТАСС сообщил генеральный конструктор АО "Научно-производственная корпорация "Конструкторское бюро машиностроения" (КБМ) Валерий Кашин.

- Намечена целая программа по модернизации управляемого ракетного вертолетного вооружения, и это касается не только ракеты "Атака". Работы идут полным ходом, и есть уже хорошие результаты испытаний, - уточнил Кашин.

Ранее сообщалось, что модернизированная версия боевого вертолета Ми-28Н "Ночной охотник" будет вооружена управляемыми противотанковыми ракетами увеличенной дальности. По словам Валерия Кашина, в настоящее время КБМ проводит модернизацию ракет "Атака" и "Хризантема" для обеспечения более высокой дальности обнаружения, захвата и уничтожения цели специально для вертолета Ми-28НМ.

Напомним, что первый испытательный полет Ми-28НМ совершил в октябре минувшего года. Как уже писала "РГ", теперь командир и летчик-оператор Ми-28НМ будут получать внекабинную информацию об окружающей обстановке и работе всех систем машины в большем объеме и более доступной

форме, что повысит ситуационную информированность экипажа и быстроту принятия решений в сложной боевой обстановке.



Кроме того, Ми-28НМ получил аппаратуру, которая отвечает за определение скорости, угла сноса и высоты. Подобное оборудование входит в состав автономных систем навигации, которые позволяют вертолету автоматически держать курс, то есть машину практически невозможно будет сбить с курса, даже если полностью выйдут из строя навигационные системы.

Лопастей винта на этой машине сделаны из композиционных материалов и позволяют благополучно завершить полет, даже если в винт попал снаряд калибром 20-30 миллиметров. Кабина экипажа также защищена броней, выдерживающей даже разрывы бронебойных снарядов.

[\(Российская Газета\)](#)

NH Industries UH-90 налетали в Афганистане 3000 часов

Компания NH Industries сообщает, что вертолеты UH-90 итальянской армии налетали в Афганистане свыше 3000 часов. Эти вертолеты эксплуатируются в регионе с 2012 года, одно из их ярких отличий – электродистанционная система управления.

Вертолет UH-90 представляет собой модификацию стандартного военно-транспортного вертолета NH-90, предназначенную для выполнения специальных тактических операций.

[\(АВИ\)](#)



Минобороны Италии заказало вертолёт нового поколения

Итальянское военное ведомство и компания Leonardo заключили контракт на разработку и производство опытных образцов боевых вертолетов следующего поколения, которые в перспективе придут на смену стоящим на вооружении AW129 Mangusta.

«Проект по созданию нового боевого вертолётa для итальянской армии называется «Вертолёт разведки и сопровождения» (Nuovo elicottero da esplorazione e scorta, NEES). Изначально Минобороны Италии планировало провести глубокую модернизацию имеющихся на вооружении ударных вертолётов AgustaWestland AW129 Mangusta, но специальная комиссия признала эти вертолёты исчерпавшими возможности для дальнейших улучшений. Поэтому было принято решение разработать принципиально новую боевую машину, которая будет соответствовать нынешним и потенциальным потребностям итальянской армии», – пишет ресурс defence24.pl.

Срок эксплуатации AW129 Mangusta истекает в 2025 г.

Всего планируется заказать 48 новых вертолетов. Сама разработка и постройка 3-х первых образцов оценена в € 487 млн. Ожидается, что прототипы поднимутся в воздух уже в 2020 году.

По данным ресурса, вес разрабатываемого вертолета составит более 7 т, что ставит его в один ряд с AH-64E Apache и российским Ка-52. Как заверило руководство компании Leonardo, «новый вертолёт будет на 100% итальянской разработкой».

[\(Военное обозрение\)](#)

Началась эксплуатация первого офшорного AW169

Как стало известно BizavNews, Falcon Aviation Services (бизнес-оператор и транспортная компания из ОАЭ) приступила к эксплуатации первого в мире вертолета Leonardo AW169 в офшорной конфигурации. Накануне прошла официальная презентация машины для нефтегазового сообщества Абу-Даби. Как комментируют в компании, новый вертолет будет обслуживать компанию Total АВК. Вскоре появится и вторая машина, которая будет выполнена в VVIP конфигурации для чартерных перелетов.

К слову, первые VIP машины уже эксплуатируются. Dubai Air Wing, специализирующаяся на перевозке членов правительства Дубай (в парке компании также эксплуатируются четыре Boeing 747-400, четыре BBJ и два British Aerospace Avro RJ85), уже «прописала» один вертолет в Великобритании. Мануэла Барбаросса, глава VIP/корпоративного подразделения компании рассказала журналистам, что рынок для вертолетов Leonardo Helicopters в корпоративной нише оценен аналитиками производителя в 800 машин на период 2016-2019 гг. Как отмечают в компании, в настоящее время ими занята доля в 65% на рынке двухдвигательных вертолетов в VIP-конфигурации, и появление нового члена семейства «139-169-189» еще более упрочит позиции производителя в этом сегменте.

Напомним, что контракт на поставку двух AW169 для Falcon Aviation Services был подписан в октябре текущего года.

Также в компании отчитались об эксплуатации флагмана AW189, которые Falcon Aviation Services начал получать в июне 2015 года. За это время два вертолета налетали около 2300 летных часов. 19-местные машины задействованы в интересах компаний Abu Dhabi Marine Operating Company (ADMA-OPCO) и Total.



Сейчас парк Falcon Aviation Services состоит из вертолетов Airbus Helicopters EC-135 HERMES, Bell 412EP, Leonardo A109S Grand, Leonardo AW189, Airbus Helicopters EC-130B4, а также самолетов Embraer Lineage 1000, Embraer Legacy 600 и Gulfstream G450. Оператор базируется в Al Bateen Executive Airport, где совместно с Dhabi Jet эксплуатирует собственное FBO.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Отставки и назначения: 9–13 января

Бывший руководитель вертолетного холдинга "Вертолеты России" Александр Михеев вступил в должность гендиректора "Рособоронэкспорта" (оба предприятия входят в госкорпорацию "Ростех"). Место Михеева в "Вертолетах России" займет заместитель министра промышленности Андрей Богинский. Перед этим распоряжением правительства его должны освободить от нынешней должности.



Исполняющим обязанности генерального конструктора научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн" (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию; ОДК) стал Роман Храмин. Ранее он занимал должность начальника ОКБ-1 НПО. До него генконструктором предприятия был Юрий Шмотин, который перешел на должность заместителя генерального директора — генерального конструктора ОДК.

На ульяновском предприятии "Авиастар-СП" назначен новый исполнительный директор. Им стал бывший гендиректор Ульяновского автозавода (УАЗ) и действующий вице-президент по производству и техническому развитию в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Сергей Юрасов. Юрасов пришел на смену Андрею Капустину, также выходцу из ОАК, который проработал в "Авиастар-СП" менее года. Капустин в свою очередь станет одним из руководителей в компании "Ильюшин", где он будет заниматься созданием транспортного холдинга.

ATO.ru

КРЭТ приступил к испытаниям многоспектральной системы технического зрения для боевых и гражданских вертолетов

Концерн Радиоэлектронные технологии (КРЭТ), входящий в Госкорпорацию Ростех, приступил к проведению комплекса наземных испытаний основных компонентов многоспектральной системы технического зрения для боевой и гражданской авиации. Эта разработка позволит существенно повысить безопасность полетов и расширит возможности применения вертолетной техники.

"Сейчас мы находимся на стадии отработки макетных образцов основных функциональных компонентов системы и ее математического обеспечения, а также проведения их наземных испытаний", - рассказал советник первого заместителя генерального директора КРЭТ Владимир Михеев. "После необходимой адаптации с учетом экономических критериев результаты этой работы могут быть использованы на гражданских вертолетах", - добавил он.

Многоспектральная система технического зрения (МСТЗ) формирует единое информационное поле о фоноцелевой обстановке за счет использования расширенного числа разномасштабных видеосенсоров, комплексирования информации от них и использования виртуальных моделей местности. Ее применение позволит кардинально повысить эффективность круглосуточного и всепогодного видения пилотом окружающего пространства и наземной обстановки для обеспечения безопасности маловысотных полетов (полет с огибанием рельефа местности), взлета и посадки на необорудованные площадки, полетов в группе, обнаружения интересующих объектов, обеспечения автономной навигации с использованием оптических ориентиров.

КРЭТ является одной из ведущих организаций в стране по созданию систем цифровой обработки изображений для оптико-электронных систем различного назначения. Входящий в Концерн Государственный Рязанский приборный завод (ГРПЗ) еще со времен СССР занимается последовательным развитием одной из лучших в своем классе систем интеллектуальной обработки изображений (семейство "Охотник") для боевой авиации и систем ПВО. Задача этих систем - получить максимум от информации, поступающей от телевизионных и тепловизионных сенсоров. Для этого



изображение обрабатывается в режиме реального времени в соответствии со специально разработанным алгоритмическим и программным обеспечением для решения задач улучшения видения изображений, их электронной стабилизации, автоматического обнаружения и автоматического сопровождения с наведением. Собственно изделия типа "Охотник" стали прообразом предшественником многоспектральных систем технического зрения - одного из доминирующих направлений деятельности разработчиков ГРПЗ.

Использование данных приборов, работающих в разных диапазонах электромагнитного спектра (видимом, инфракрасном, ультрафиолетовом, лазерном, радио-), построенных по различным физическим принципам (видеосенсоры, ИК и УФ пеленгаторы, лазерные локаторы – лидары, радиолокаторы), объединенных в одном, легко воспринимаемом человеком и максимально информативном изображении (технология Fusion), позволяет существенно расширить границы круглосуточного и всепогодного видения, повысить точность и оперативность реагирования экипажа на изменяющуюся обстановку.

Создание аппаратно-программных комплексов «улучшенного видения» реальных изображений (технология Enhanced Vision Systems - EVS), построение виртуальных моделей местности по данным цифровых карт (технология Synthetic Vision Systems - SVS), их совмещение (технология Combined Vision Systems - CVS) в рамках систем технического зрения - важнейшее направление развития авионики современной боевой и гражданской авиации, разрабатываемое рядом ведущих мировых фирм: Cassidian (концерн EADS Defence&Security, Sensors Unlimited Inc, корпорации Goodrich, «Esterline CMC Electronics» (Канада), Thales (Франция), Saab и Kollsman (Швеция), Texas Instruments (США), Selex Galileo (Великобритания) и др. В России одной из организаций, осуществляющей разработки в области создания МСТЗ и реализующей упомянутые технологии является КРЭТ.

Благодаря новым технологиям существенно расширяются возможности видения внешней обстановки днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях и тем самым повышается ситуационная осведомленность экипажа.

Применение МСТЗ на поле боя определяется необходимостью быстрой ориентации экипажа в боевой обстановке, возможностью автоматического поиска целей и работы в сложных погодных условиях и условиях противодействия противника. По мере развития и удешевления таких систем их элементы могут устанавливаться на гражданской технике, где они позволяют радикально повысить безопасность полетов, в особенности в условиях плохо оснащенных аэродромов, на долю посадок и взлетов с которых приходится большинство авиационных происшествий.

Создаваемая КРЭТ система, в случае ее вывода на гражданский рынок станет одним из передовых решений этого типа для вертолетной техники.

[\(КРЭТ\)](#)

Глава Бурятии предложил купить вертолет для перевозки пациентов

Глава Бурятии Вячеслав Наговицын предложил купить вертолет для перевозки пациентов. Как сообщили в пресс-службе республиканского правительства, вертолет необходим для оперативной доставки больных.

- Рассмотрите вопрос приобретения в рамках федерального приоритетного проекта по здравоохранению медицинского вертолета с комплектом реанимационного оборудования, а также со строительством вертолетной площадки на территории республиканской клинической больницы, - отметил Наговицын.

По поручению Вячеслава Наговицына будут рассмотрены предложения авиаторов и авиакомпаний, которые могут решать эти задачи.

[\(Байкал24\)](#)

Вертолетная авиакомпания «АлтайАвиа» вышла на рынок коммерческих перевозок

В России появился еще один коммерческий оператор вертолетной техники. В конце ноября 2016 г. Росавиация выдала компании "АлтайАвиа" сертификат на коммерческие воздушные перевозки. По данным ведомства, парк перевозчика состоит из вертолетов российского и иностранного производства. Кроме воздушных перевозок, компания занимается продажей вертолетов и их техническим обслуживанием. "АлтайАвиа" базируется в Республике Алтай. Авиакомпанию контролирует частная Барнаульская сетевая компания, работающая в соседнем регионе — Алтайском крае.





Основные производственные мощности зарегистрированного в 2012 г. ООО "АлтайАвиа" расположены на посадочной площадке Карасук (не путать с одноименным городом в Новосибирской области), которая находится в 6 км юго-восточнее села Чепош Чемальского района Республики Алтай. Аэропортом базирования авиакомпания выбрала Горно-Алтайск, расположенный в 42 км севернее села Чепош.

Посадочная площадка Карасук (имеет грунтовую ВПП размером 625 x 20 м) в качестве базовой внесена в сертификат авиакомпании "АлтайАвиа" на авиационные работы и ее свидетельство эксплуатанта АОН. Оба этих документа выданы перевозчику в августе 2016 г.

В качестве мест базирования в них также внесены посадочные площадки Иогач (Турочакский район Республики Алтай; расположена в 100 км юго-восточнее горно-алтайского аэропорта) и Онгудай (Онгудайский район; 135 км южнее этого же аэропорта). По информации Западно-Сибирского МТУ Росавиации, кроме них "АлтайАвиа" управляет посадочной площадкой Баюновские ключи в Алтайском крае (43 км восточнее аэропорта Барнаул).

По данным Росавиации, в декабре 2016 г. в сертификат эксплуатанта "АлтайАвиа" на коммерческие перевозки были вписаны пять вертолетов: один Airbus Helicopters AS350 B3, два Robinson R66, один Ми-8МТВ-1 и один Ми-8Т. По всей видимости, эти же вертолеты за исключением AS350 B3 внесены в сертификат на авиаработы и в свидетельство АОН. В двух этих документах также значится пара Robinson R44. Таким образом, флот "АлтайАвиа" в общей сложности состоит из семи вертолетов.

По данным сайта авиакомпании, кроме перевозок на вертолетах (в том числе экскурсионных по достопримечательностям Горного Алтая) и их аренды "АлтайАвиа" предлагает услуги по обучению пилотированию, продаже и техническому обслуживанию ВС.

В феврале 2016 г. "АлтайАвиа" сообщила о получении лицензии на осуществление ремонтных работ на вертолетах R44 и R66, в мае — о заключении дилерского договора с Robinson Helicopter. Инженеры авиакомпании допущены к регламентным работам на R44 и R66, выполняемым с периодичностью 50/100/300/500/600 ч налета, указано на сайте "АлтайАвиа".

История, компании "АлтайАвиа", которая сама себя называет ни много ни мало самым "крупным частным вертодромом в Сибири", по-своему интересна.

"В 2003 г. несколько истинных любителей неба решились на покупку первого в Сибири вертолета типа Robinson R44. С винтокрылой машиной стало очень легко осуществить любые путешествия, оперативно решить деловые вопросы. Увлечение переросло в нечто более серьезное", — говорится на сайте "АлтайАвиа".

В 2004 г. в пригороде Барнаула была построена первая посадочная площадка с ангаром для хранения вертолета и проведения технических работ. В 2005 г. был куплен еще один вертолет Robinson.

В 2009 г. мысль о создании на Алтае полноценного авиационного комплекса с развитой инфраструктурой постепенно начала обретать реальные формы. Серьезные планы команды по



развитию малой авиации в регионе позволили сделать следующий шаг — организовать авиакомпанию, отвечающую требованиям Федеральных авиационных правил. В 2012 г. на базе небольшого аэродрома был создан авиационный комплекс "АлтайАвиа".

Позже, в 2013 и 2014 г., сообщалось о сотрудничестве "АлтайАвиа" с компанией "Авиамаркет" (теперь "Хелипорт Истра" в составе "Хелипортов России").

На сегодняшний день, по данным Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ), ООО "АлтайАвиа" полностью принадлежит Барнаульской сетевой компании. В декабре 2016 г. гендиректором перевозчика стал Владимир Кутепов, ранее возглавлявший вертолетную авиакомпанию "Алтайские авиалинии" (находится в собственности Алтайского края; эксплуатирует несколько Ми-8).

Барнаульская сетевая компания (БСК) — частный провайдер услуг электроснабжения в Барнауле, под управлением которого, например, находится около 3 тыс. км электросетей и более 1 тыс. трансформаторных подстанций в столице Алтайского края. БСК в равных долях принадлежит ее гендиректору Сергею Портнягину и Сергею Розбаху.

По информации ЕГРЮЛ, Портнягин также возглавляет алтайскую краевую общественную организацию "Сибирское общество охотников и рыболовов". Розбах — сводный брат вице-премьера правительства Республики Алтай Анатолия Банных, который был на борту вертолета Ми-171 RA-22463 "Газпромавиа", потерпевшего катастрофу 9 января 2009 г. в районе горно-алтайского села Кош-Агач. С вертолета велся отстрел диких животных. После катастрофы Банных ушел в отставку. Региональные СМИ называют бывшего горно-алтайского чиновника "легендарным барнаульским предпринимателем".

ATO.Ru

Конкурсный управляющий «Томск Авиа» выставила на торги 17 вертолетов

Конкурсный управляющий банкротящейся авиакомпании "Томск Авиа" Татьяна Джур выставила на торги 17 вертолетов Ми-8, общая начальная стоимость судов оценивается в 218,7 млн рублей без НДС, сообщается в едином федеральном реестре сведений о банкротстве.

На торги выставлены вертолеты, которые находятся в аэропортах Колпашево и Стрежевой Томской области, а также на территории Омского завода гражданской авиации. Максимальная цена продаваемого имущества - 19,8 млн рублей, минимальная - 4,6 млн рублей. Заявки принимаются до 17 февраля, торги намечены на 20 февраля. Шаг аукциона по каждому лоту составляет 5 процентов от начальной цены.

Кроме того, в настоящее время выставлено на торги другие имущество "Томск Авиа", в том числе здания, земельные участки, имущество аэропорта в городе Стрежевом Томской области, летное поле и имущество в селе Северном Новосибирской области, и другое.

Вертолеты "Томск Авиа" неоднократно выставлялись на торги на предыдущих стадиях банкротства, однако желающих их приобрести не находилось. Ранее конкурсный управляющий смогла продать один из девяти выставленных на торги самолетов. Воздушное судно Ан-26Б-100 в декабре 2016 года



приобрело АО "Камчатское авиационное предприятие" за 17,92 млн рублей при начальной цене 22,4 млн рублей. Проданный самолет был самым дорогим лотом. Остальные торги были признаны несостоявшимися в связи с отсутствием заявок. Также в конце ноября 2016 года конкурсный управляющий смогла продать только долю в 99 процентах в ООО "Вертодром "Томск Авиа" за 9,9 тыс. рублей фирме-учредителю авиакомпания.

Арбитражный суд Томской области в марте ввел процедуру конкурсного производства в "Томск Авиа", признав компанию банкротом. Приставы ранее арестовали принадлежащие перевозчику самолеты Ан-24 и Ан-26, вертолеты, оргтехнику, транспортные средства, недвижимость в городах Колпашево и Стрежевом, в райцентре Каргасок, а также в Новосибирской области.

В июле 2015 года Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании. Приставы возбуждали около двух десятков уголовных дел в отношении руководства "Томск Авиа" по фактам длительного неисполнения решения суда и злостного уклонения от погашения кредиторской задолженности. Общая сумма долгов "Томск Авиа" составляет несколько сотен миллионов рублей.

[\(ТАСС\)](#)

Новый глава «Вертолетов России» будет утвержден в конце января

Акционеры "Вертолетов России" 30 января планируют утвердить нового генерального директора холдинга, говорится в документах компании на сайте раскрытия корпоративной информации. Об этом пишет Интерфакс-АВН.

Общее собрание акционеров будет проведено в форме заочного голосования.

Главой "Вертолетов России" станет бывший замглавы Минпромторга Андрей Богинский, сообщил ранее руководитель госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов.

Возглавлявший "Вертолеты России" Александр Михеев стал гендиректором "Рособоронэкспорта".

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

ААК «ПРОГРЕСС» заняла второе место в конкурсе холдинга «Вертолеты России» по бережливому производству

Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) заняла второе место в конкурсе «Лучший портфель проектов холдинга «Вертолеты России» по бережливому производству».

Конкурс проводился среди предприятий холдинга с целью определения лучшего портфеля проектов по бережливому производству, популяризации методов бережливого производства, а также вовлечения работников предприятий холдинга в процессы непрерывного совершенствования. В рамках конкурса проекты оценивались по трем направлениям: экономическая эффективность, охват проекта и качественные показатели.

На рассмотрение конкурсной комиссии ПАО ААК «ПРОГРЕСС» представило проект «Создание эффективной системы управления в цехе окончательной сборки», проведенный в строгом соответствии с принятой в холдинге методикой, а также соблюдением всех необходимых процедур оформления документов и использования инструментов бережливого производства.

В ходе реализации проекта были определены два потока сборки – работа в рамках выполнения государственного оборонного заказа и работа над экспортными вариантами вертолета Ка-52. Далее была спроектирована новая организационная оснастка, проведен анализ системы управления цехом, выстроена эффективная модель для автоматизации процесса календарного планирования и построена трехмерная цифровая модель производства в программе «Tecnomatix Plant Simulation». В перспективе данная модель позволит имитировать любые производственные процессы, происходящие в цехе. Всего за несколько минут с помощью программы можно произвести имитацию выполнения производственного плана за любой период. Меняя входные параметры, такие как: плановая трудоемкость, количество смен или рабочих, последовательность выполнения операций, можно увидеть, как изменятся показатели работы цеха, и какой режим является наиболее оптимальным.

Отметим, что проект по созданию эффективной системы управления в цехе окончательной сборки ПАО ААК «ПРОГРЕСС» был реализован всего за один год. В настоящий момент по результатам анализа и оптимизации процессов специалистами отдела развития производственной системы и отдела автоматизированных систем управления предприятия разрабатывается модуль для автоматизации системы оперативно-календарного планирования сборочного производства, что позволит предприятию сэкономить значительные средства на закупку и адаптацию готового программного обеспечения.

[\(Вертолеты России\)](#)

О топливообеспечении вертолетов на посадочных площадках

Ассоциация Вертолетной Индустрии (АВИ) выступит партнером очередной конференции "АВИАТОПЛИВО-2017", организуемой 2-3 февраля Центром стратегических разработок (ЦСР).

Со специальным докладом «Особенности обеспечения авиатопливом на посадочных площадках, в связи с отменой обязательной сертификации организаций авиатопливообеспечения воздушных перевозок» выступит Сергей Гордеев - руководитель топливного направления работы технического комитета АВИ.



В центр внимания конференции поставлено то, что в настоящее время сложилась ситуация, когда производство и поставка авиационных ГСМ оказались практически не регулируемой деятельностью из-за отмены обязательной сертификации и



издания Федерального закона от 29 июня 2015 г. N 162-ФЗ "О стандартизации в Российской Федерации", согласно которому все ГОСТы стали носить добровольный характер.

В результате этого, согласно Воздушному кодексу РФ N 60-ФЗ, приказу Минтранса России от 13.08.2015 г. N 246, приказу Минтранса России от 25.09.2015 г. N 285, приказу Минтранса России от 31 июля 2009 г. N 128 вся ответственность за обеспечение безопасности полетов и поддержание летной годности при использовании (заправки) ГСМ возложена только на Эксплуатанта воздушного судна.

В последнее время также появились случаи отказа топливных насосов на двигателях воздушных судов. По заключению производителей это тоже связано с качеством авиационного топлива, которое заправлялось в аэропортах Российской Федерации.

Сложившаяся ситуация привела к вынужденному увеличению затрат эксплуатантов на техническое обслуживание, ремонт и замену агрегатов, которые напрямую связаны с обеспечением безопасности полётов и поддержанием летной годности.

Такое положение противоречит принятым документам ИКАО, согласно которым государство регулирует документацию на авиационные ГСМ.

Участникам конференции будет предложено на обсуждения предложения:

- Обратиться в Правительство Российской Федерации о выдаче поручения Минпромторгу России, Минобороны России, Минтрансу России, Минэнерго России о разработке и внесении изменений в Федеральный закон от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ.
- Внести в Постановление Правительства от 18 ноября 2014 года № 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» требование по распространению на поставщиков, обеспечивающих производство, поставку, хранение, контроль качества и заправку авиационными горюче-смазочными материалами воздушных судов Эксплуатантов требований Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов ИКАО».

Выступления и дискуссии на конференции будут направлены на всестороннюю оценку состояния дел и путей развития топливообеспечения авиации в условиях отмены обязательной сертификации - подробная Программа конференции конференции «Авиатопливо – 2017». Зарегистрироваться для участия - [здесь](#). Для компаний, входящих в АВИ, предусмотрены льготные условия участия.

[\(АВИ\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод инициирует создание регионального стандарта кадрового обеспечения в Бурятии

Для обеспечения производственных предприятий республики профессиональными кадрами Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) предложил



правительству Бурятии создать в республике региональный стандарт кадрового обеспечения промышленного роста. Возможность разработки и внедрения такого стандарта обсуждалась на совещании под руководством Министра промышленности и торговли Республики Бурятия Алексея Мишенина, прошедшем в декабре прошлого года.

Региональный стандарт кадрового обеспечения промышленного роста предусматривает проработку механизма обеспечения высокотехнологичных отраслей промышленности специалистами рабочих профессий на основе международных стандартов подготовки кадров. Он основан на элементах практико-ориентированной, дуальной модели обучения. Большое внимание уделяется системе мониторинга качества подготовки кадров.

«Пилотные проекты в области разработки регионального стандарта кадрового обеспечения уже реализуются в нескольких регионах России. Бурятия может стать одним из них, - отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых. – Для промышленного роста и развития республике необходимо иметь квалифицированные кадры, основные требования по подготовке и оценке которых должен сформировать такой стандарт».

В целях повышения эффективности и развития производства АО «У-УАЗ» ведет системную работу по подготовке и переподготовке персонала, определении квалификационных требований. В качестве реализации вступившего в силу с 1 января 2017 года №238-ФЗ «О независимой оценке квалификации» на предприятии уже внедрено 94 профессиональных стандарта, 16 из которых являются обязательными. В целях исполнения сформированного кадрового заказа У-УАЗ авиационный техникум переходит на подготовку по ТОП-50 специальностей, утвержденным Министерством труда РФ.

По итогам совещания, в котором приняли участие представители регионального координационного центра Союза «WorldSkills Russia», управления труда Министерства экономики, Министерства образования, ВСГУТУ, авиационного техникума, АО «У-УАЗ», органам исполнительной власти Республики Бурятии предложено проработать вопрос внедрения регионального стандарта кадрового обеспечения промышленного роста уже в 2017 году. Также достигнуто соглашение совместно с предприятиями кластера высокотехнологичного машиностроения и приборостроения Бурятии разработать концепцию кадрового обеспечения экономики республики, включающую дорожную карту, показатели эффективности и прочее, основываясь на региональном стандарте.

Было предложено также создать координационный совет по реализации концепции кадрового обеспечения экономики Республики Бурятия из представителей профильных министерств и ведомств, а также провести в I квартале 2017 года круглый стол на АО «У-УАЗ» по реализации профессиональных стандартов в Республике Бурятия.

[\(У-УАЗ\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» заключил первый контракт с Федеральной службой войск национальной гвардии РФ на поставку вертолетов Ми-8АМТШ

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) поставит Национальной гвардии РФ партию из трех многоцелевых вертолетов Ми-8АМТШ. Производство машин будет осуществляться на мощностях Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ). Передача машин заказчику планируется в четвертом квартале 2017 года. Техника будет базироваться в одной из воинских частей Росгвардии в Северной Осетии.



Вертолеты Ми-8АМТШ планируется применять для авиационной поддержки подразделений Росгвардии, в том числе при выполнении задач по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности, противодействию терроризму, охране важных государственных объектов и оказании содействия пограничным органам в охране государственной границы.

С момента создания Указом Президента Российской Федерации Федеральной службы войск национальной гвардии в апреле 2016 года это первый государственный контракт на поставку новых вертолетов.

«Понимая те задачи, которые стоят перед Федеральной службой войск национальной гвардии, холдинг «Вертолеты России» планирует на системной основе обеспечивать подразделения ведомства самыми современными образцами российской вертолетной техники, которая способна решать широкий спектр задач» - сказал заместитель генерального директора по продажам Владислав Савельев.

Военно-транспортный вертолет Ми-8АМТШ - один из самых современных и оснащенных вертолетов семейства Ми-8/17. Вертолеты способны перевозить до 36 военнослужащих, до 4000 кг грузов внутри фюзеляжа или крупногабаритных грузов массой до 4000 кг на внешней подвеске. Широкий набор средств вооружения и системы повышения боевой живучести позволяют вертолетам эффективно выполнять любые поставленные задачи.

Оптимизированная компоновка вертолетов, высокая энерговооруженность делают их максимально эффективным при проведении специальных операций. Вертолеты оборудованы современным пилотажно-навигационным оборудованием и комплексом связи. Кроме того, оборудование машин адаптировано для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в ночных условиях на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки с необозначенных площадок.

[\(Вертолеты России\)](#)

Скорая помощь будет работать на вертолетах во время Универсиады в Алматы

Во время Универсиады в Алматы пациентов в больницы будут доставлять на вертолетах. Сразу три вертолета будут готовы транспортировать пациентов. Об этом сообщила глава Министерства здравоохранения и социального развития Тамар Дуйсенова, передает Almaty TV.



По словам министра, вместе с акиматом Алматы уже разработан план действий по оказанию качественной и своевременной медпомощи во время игр. В частности, планируется увеличить количество реанимобилей и организовать медпункты в спортивных объектах.



Отмечается, что медицинские вертолеты с пациентами будут приземляться на специальную площадку близ городской клинической больницы № 4. Уже потом на скорой помощи больных будут доставлять в приемный покой. Ширина и длина площадки составляют примерно 20 метров. Также сообщается, что перевозка пациентов из любой точки города до поликлиники займет всего 15-20 минут, а к прилету спецборт будет ожидать бригада врачей, готовых сразу же оказать экстренную помощь.

По данным телеканала, в преддверии всемирных игр в Алматы развернули масштабную работу по созданию медпунктов - всего их будет 40. Они расположатся во всех спортивных объектах. Кроме того, задействуют около двухсот реанимобилей, из которых 40 будут находиться на постоянном дежурстве. В случае сильной травмы, полученной спортсменом, его тут же доставят в четвертую или седьмую клиническую больницу при помощи вертолета.

"На базе городских клинических больниц № 4 и № 7 построены вертолетные площадки, что позволит при необходимости обеспечить своевременную доставку пациентов и оказание специализированной помощи. Будет привлечено 149 медицинских работников, в том числе 11 врачей спасательных команд, обученных на базе привлечения зарубежных специалистов из Германии", - сказала министр здравоохранения и социального развития РК Тамара Дуйсенова. При этом телеканал отмечает, что на время соревнований в особых случаях больных наряду с городскими поликлиниками будут готовы принимать и республиканские медучреждения, находящиеся в Астане.

[\(Tengrinews\)](#)

Первые восемь модернизированных Ка-27М поступили в войска

На вооружение ВМФ РФ поступили первые восемь модернизированных противолодочных вертолетов Ка-27М

Каждая машина оснащена новейшим радиоэлектронным оборудованием и поисковой системой, которая позволяет обнаруживать подводные лодки в том числе на большой глубине.

Кроме того, вертолеты могут перебрасывать десант и производить гидроакустическую разведку.

В данный момент экипажи модернизированных вертолетов проходят специальный курс переобучения в Ейске.

[\(ТК Звезда\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» передали китайской компании Jiangsu Baoli Aviation Equipment Investment Co., Ltd вертолеты Ка-32А11ВС

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершил передачу первой партии многоцелевых вертолетов Ка-32А11ВС, производство которых налажено на мощностях Кумертауского авиационного производственного предприятия (КумАПП).



Договор на поставку четырех многоцелевых вертолетов Ка-32А11ВС «Вертолеты России» и Jiangsu Baoli Aviation Equipment Investment Co.,Ltd подписали в ноябре 2015 года. По условиям контракта первая партия из двух машин уже передана заказчику, еще два вертолета будут переданы в 2017 году. Техника будет эксплуатироваться китайскими операторами для борьбы с пожарами и проведения спасательных операций.

«Вертолеты типа Ка-32А11ВС уже несколько лет успешно эксплуатируются в Китае и зарекомендовали себя как надежные машины. Эти вертолеты незаменимы для борьбы с огнем в условиях плотной городской застройки, где обычные пожарные бригады, как правило, имеют ограниченный доступ в высотные дома. Мы рады развивать сотрудничество с нашими китайскими партнерами, и оцениваем рынок Восточной Азии как перспективный», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

«Наше предприятие специализируется на производстве и ремонте вертолетов марки Ка. Мы приветствуем желание наших иностранных коллег эксплуатировать российские вертолеты, и уверены, что производство экспортных машин на нашем заводе будет постепенно набирать обороты», - заявил управляющий директор «КумАПП» Юрий Пустовгаров.

Многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС предназначен для выполнения поисково-спасательных и высотно-монтажных работ, транспортировки грузов, эвакуации больных и пострадавших, пожаротушения, а также патрулирования. В Китае эти машины используются в основном для ликвидации пожаров и проведения спасательных операций, а также для работ в горной местности.

Ранее холдинг «Вертолеты России» поставил 11 вертолетов типа Ка-32 различным китайским заказчикам. В 2015 году были сданы 3 машины, а в рамках выставки China Aviation and Aerospace – 2016 «Вертолеты России» подписали с Jiangsu Baoli ряд контрактов, включающих в себя поставку в 2017 году одного вертолета Ка-32А11ВС, а также поставку авиационно-технического имущества для машин данного типа.



Учитывая дальнейшее увеличение парка вертолетов российского производства в Китае, холдинг «Вертолеты России» также активно прорабатывает вопрос создания сервисных технических центров на территории КНР. Помимо Китая вертолеты типа Ка-32 различных модификаций успешно эксплуатируются национальными операторами в Испании, Португалии, Колумбии, Швейцарии, Канаде, Южной Корее, на Тайване, в Японии и других странах.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» поставят боевые машины в Казахстан

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в 2018 году по линии АО «Рособоронэкспорт» поставит Министерству обороны Казахстана четыре транспортно-боевых вертолета Ми-35М. Контракт заключен в рамках практической реализации Договора между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о военно-техническом сотрудничестве.

Поставка в Республику Казахстан вертолетов Ми-35М производства ПАО «Роствертол» является развитием стратегического сотрудничества между двумя государствами и направлена на постепенное замещение военного парка вертолетной техники, эксплуатирующейся в Казахстане, на современные образцы. Аналогичное замещение происходит и в Российской Федерации, что значительно повышает боеспособность Вооруженных Сил, как отдельно взятого государства, так и в рамках межгосударственного взаимодействия на уровне Министерств обороны.

«Вертолет Ми-35М постепенно идет на замену обширного парка вертолетов Ми-24 во всем мире. Хотелось бы отметить, что Ми-24 являлся уникальной машиной для своего времени, и за годы эксплуатации, неоднократно подтверждал свою высокую боевую эффективность. Однако мы не стоим на месте, и конструкторами МВЗ им. М.Л. Миля на базе вертолета Ми-24 был разработан новый вертолет Ми-35М. В отличие от своего предшественника у вертолета Ми-35М значительно расширены возможности применения, так как он может выполнять боевые задачи в любое время суток и при любых погодных условиях. Повышена выживаемость в воздухе за счет установки на вертолеты современных элементов защиты. Усовершенствованы летно-технические характеристики», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

Казахстан является одним из крупнейших и давних эксплуатантов российских вертолетов. Парк вертолетов российского производства в Казахстане сегодня составляет около 200 единиц. Сегодня

военные, правоохранительные и спасательные ведомства Казахстана используют все основные модели производства «Вертолетов России»: военно-транспортные, противопожарные и поисково-спасательные модификации серии Ми-8/17, многоцелевые вертолеты Ка-32А11ВС, а также транспортно-боевые вертолеты Ми-24В и тяжелые транспортные Ми-26Т. Кроме того необходимо отметить, что контракт на поставку Ми-35М в Казахстан предусматривает расчеты в российских рублях, что также подтверждает стратегический характер сотрудничества между нашими странами.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» впервые поставят гражданскую технику в Пакистан

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) стал победителем международного тендера и заключил контракт с правительством провинции Белуджистан (Республика Пакистан) на поставку гражданского вертолета Ми-171. Ожидается, что вертолет будет передан в первой половине 2017 года.



Российский холдинг впервые заключает контракт с Пакистаном на поставку гражданской техники. Ожидается, что власти Белуджистана будут использовать многоцелевой вертолет Ми-171 для пассажирских и грузовых перевозок, санитарных заданий, патрулирования и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

«Наша победа в тендере является закономерным показателем того, что российские вертолеты наиболее подходят для эксплуатации в этом регионе. Мы ожидаем, что власти Пакистана в будущем продолжат наращивать объемы поставок российской техники. Предпосылки для этого есть уже

сейчас», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Выбор вертолета типа Ми-17 для работы в Белуджистане обусловлен их подтвержденной высокой надежностью и эффективностью применения в широком диапазоне температур, возможностью безангарного хранения, простотой обслуживания и эксплуатации в регионах с ограниченно развитой наземной инфраструктурой.

Вертолеты типа Ми-17 сегодня производятся на Улан-Удэнском авиационном заводе и Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России». По состоянию на 2014 год, было произведено более 12 тысяч таких машин, что является рекордным показателем в мире среди двухдвигательных вертолетов. Они были поставлены более чем в 100 стран мира, их общий налет насчитывает около 100 миллионов часов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Первая европейская летная академия Bell Helicopter полностью подготовилась к работе



Европейские авиавласти сертифицировали первую европейскую академию американского вертолетного производителя Bell Helicopter (входит в группу Textron), расположенную в Валенсии (Испания). Одновременно сертификат Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA) был выдан на полнопилотажный тренажер (FFS) для легкого двухдвигательного вертолета Bell-429, на который будут готовить пилотов в учебном центре (аппарат разработан партнером Bell — компанией TRU Simulation + Training, которая также входит в группу Textron). В текущем месяце академия начнет обучение на регулярной основе.

Как АТО.ru рассказали в компании Jet Transfer, представляющей интересы Bell Helicopter в России, сертификация учебного центра российскими авиавластями состоится в течение ближайших трех-четырёх месяцев. Пока этого не произошло, российские клиенты могут обучиться пилотированию Bell-429 только в одном европейском городе — Попраде (Словакия), в независимой летной школе Air Transport Europe. В ее распоряжении нет полнопилотажных тренажеров для Bell-429.

Российских пилотов готовят и в академии Bell Helicopter в г. Форт-Уорт (Техас, США). Как рассказали в Jet Transfer, в конце прошлого года она получила бессрочный сертификат Росавиации, оформленный по новым ФАП и не требующий регулярного продления.

Первоначально академия в Валенсии будет готовить пилотов только на Bell-429. Затем она начнет обучать управлению другой популярной моделью — легким однодвигательным Bell-407.

В России и СНГ эксплуатируется около 20 вертолетов Bell-429. Российский парк Bell-407 в начале прошлого года оценивался на уровне 30 машин.

ATO.ru

Непал получил первый Bell 407GXP

Компания Bell Helicopter объявила о поставке первого многоцелевого Bell 407GXP в Непал компании Simrik Air. Вертолет предполагается использовать для выполнения различных миссий, включая перевозки туристов, поиск и спасение.



Основанная в 2001 году, Simrik Air является лидером среди компаний-операторов вертолетной техники в Непале.

В прошлом ноябре вертолет Bell 407GXP успешно закончил демонстрационный тур в Непале. В ходе демонстраций, вертолет продемонстрировал подъем на высоту в свыше 6 километров, а также совершал взлеты и посадки на большой высоте.

[\(АВИ\)](#)

Сколько стоит вертолет. В поисках шеста для технологического барьера

Повышение стоимости новых разработок затрагивает все отрасли современного машиностроения, в том числе авиационную промышленность. Один из способов снизить расходы на создание новой техники в этих условиях — переход к совместным проектам и заимствованию готовых технических решений.



Время и деньги

Практически все современные промышленные проекты по разработке новой техники характеризуются резким ростом расходов и увеличением сроков. А отдача в виде улучшения технических характеристик уменьшается. Это проблема всех промышленно развитых стран, и наиболее остро она ощущается в авиационной промышленности, где за послевоенный период сменилось несколько поколений все более совершенных летательных аппаратов. Чаще всего в СМИ приводятся данные по боевым самолетам, однако в вертолетостроении скачок цен и сроков в относительных показателях не меньше.



Так, разработка первого поколения тяжелых вертолетов CH-53 Sea Stallion, включая постройку прототипов, обошлась США в начале 1960-х годов в 10 миллионов долларов и потребовала примерно четыре года. На трехдвигательный CH-53E Super Stallion в 1970-х ушло десять лет и сто миллионов, а на глубоко модернизированный вариант этой машины, CH-53K King Stallion — почти полтора десятилетия и более шести миллиардов долларов. Подорожали и сами вертолеты — за CH-53E в начале 1990-х платили около 25 миллионов долларов, а CH-53K обойдется налогоплательщику почти в сто миллионов за штуку.

Относительно простой по конструкции и агрегатам вертолет H175 от Airbus Helicopters, предназначенный для гражданского рынка, обошелся почти в миллиард евро, а разработка растянулась на 10 лет. Примерно столько же времени понадобится на перспективный вертолет H160, причем стоимость проекта, по предварительным оценкам, перевалит за миллиард евро. Сроки увеличились в разы (в 1970-х от выдачи ТЗ на вертолет среднего класса до запуска в серию уходило два-три года), расходы — на порядок и более. И предсказать масштабы дальнейшего удорожания крайне трудно, особенно для военных программ.

Не блещут эффективностью и совместные проекты. Так, анонсированный в 2014 году проект легкого вертолета двойного назначения LCH/LAH, разрабатываемый совместным предприятием южнокорейской KAI и европейского Airbus, обойдется в 1,4 миллиарда долларов. При этом предполагается, что гражданский вариант будет сертифицирован в 2020 году, а военный — два года спустя. Следует отметить, что проект LCH/LAH создается не с нуля — это вариант модернизации созданного в 1990-2000-х годах вертолета EC155 (H155 по новой классификации Airbus Helicopters).

Во что обходилась Советскому Союзу разработка самолетов и вертолетов, подсчитать трудно, однако увеличение сроков весьма наглядно. Так, главная «рабочая лошадь» советского вертолетопроба — легендарный Ми-8 — в первой половине 1960-х годов преодолел путь от выдачи технического задания до запуска в серию меньше чем за пять лет. Его потенциальный преемник Ми-38 разрабатывался более двадцати лет, в 1980-2010-х годах, а серийное производство только разворачивается.

Задержку с Ми-38 можно было бы списать на последствия распада СССР, если бы не два десятилетия, потребовавшиеся европейской вертолетной промышленности в 1970-1990-х годах на создание машины аналогичного класса — AW-101/EH-101 Merlin.

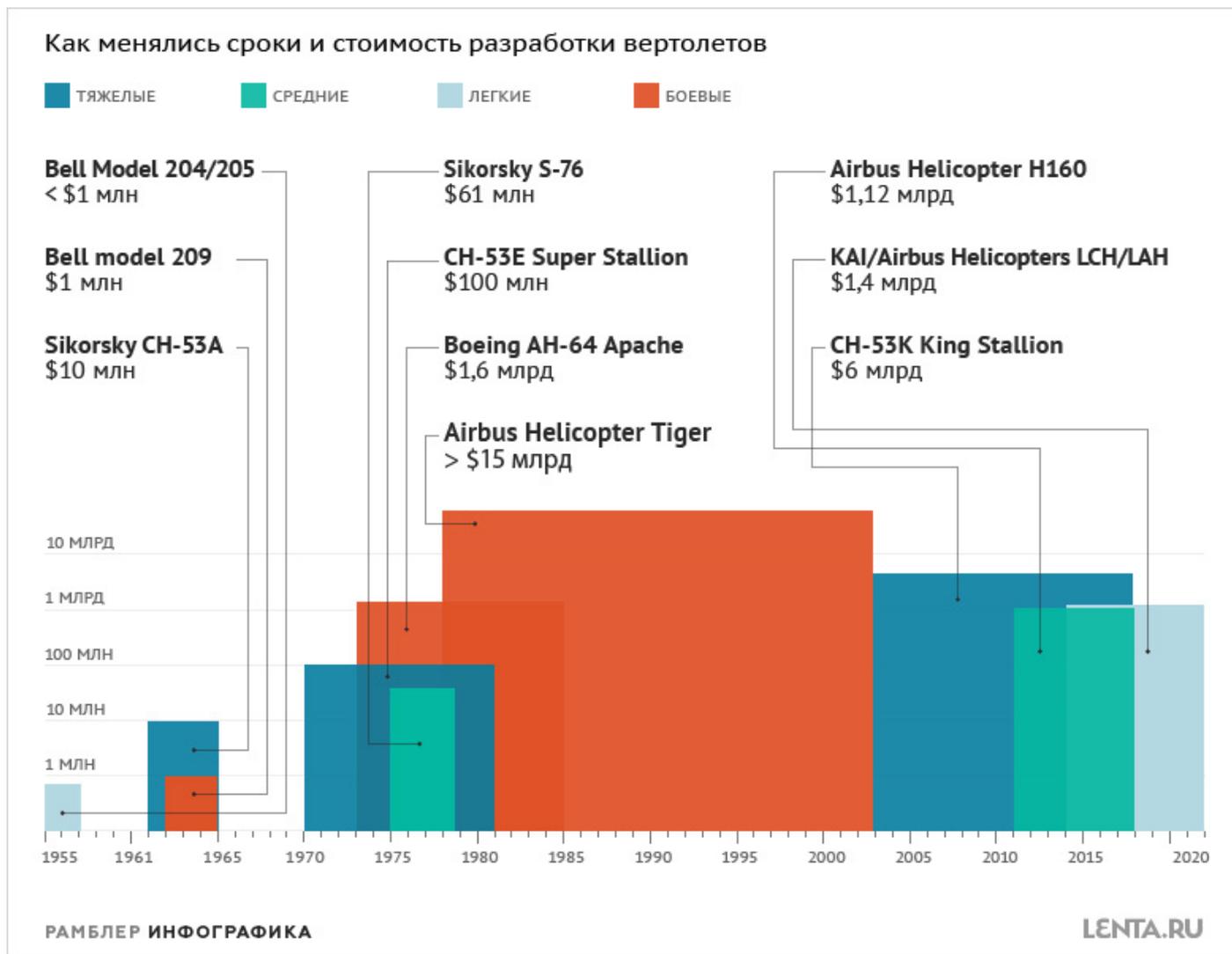
Все это свидетельствует о приближении авиапрома к двум основным барьерам: технологическому и организационному. Шире — о вступлении авиастроения как системы в очередную фазу развития, характеризующуюся спадом темпов и ростом затрат на каждом следующем этапе. Первая фаза в данном цикле была пройдена почти сто лет назад, в 1900-1920-х годах, когда авиастроение только зарождалось и новую конструкцию могли позволить себе даже мелкие инженерные и предпринимательские коллективы в пять-десять человек.

Вторая фаза, отличающаяся стремительным ростом характеристик и достижением их предельно возможных значений, приходится на 1930-1960-е годы, когда авиастроение превратилось в одну из



мощнейших отраслей промышленности — с многотысячными коллективами и сложной организацией процессов разработки и производства.

Наконец, замедление темпов разработок и их резкое удорожание с 1970-х годов по сей день говорит об исчерпании научного и технологического потенциала, доступного на имеющейся фундаментальной базе, и необходимости изменения подходов к системе в целом.



Тупик разработчиков

Ситуация технологического барьера хорошо понятна инженерам и разработчикам, но параметры государственных и коммерческих заказов, равно как и данные экспертизы, постоянно отрываются от технической реальности. В 2009 году такой диагноз был поставлен Пентагону в докладе Ассоциации авиакосмической промышленности США «Неожиданная расплата: промышленные последствия выбора военной стратегии» (The Unseen Cost: Industrial Base Consequences of Defense Strategy Choices). Там прямо говорится, что планы по достижению глобального технического превосходства не могут быть реализованы без соответствующей фундаментальной базы.



Попытки перепрыгнуть этот барьер вкачиванием огромных средств пока ни к чему не привели. Единственный результат — сверхдорогие проекты с неясной эффективностью. Прежде всего, разумеется, это касается военных разработок: государство может позволить себе нести расходы там, где коммерсант просто откажется. В вертолетной отрасли наиболее яркий пример такого рода — разработка боевого вертолета Tiger концерна Eurocopter. Проект запущен в середине 1970-х годов, первый полет состоялся в апреле 1991 года, а серийные поставки начались лишь в 2010-х годах. Причем уровень боеготовности удручающе низок: так, из 42 «Тигров» армейской авиации Бундесвера в летном состоянии находятся лишь 12.

Несколько лучше дела у австралийского парка этих машин: Австралия приобрела самый простой вариант Tiger ARH, фактически легкий разведывательный вертолет с ограниченными ударными возможностями. Тем не менее недостаточная боеготовность и проблемы с поставками запчастей привели к тому, что Минобороны Австралии приняло решение о списании этих вертолетов до середины 2020-х годов.

На этом фоне цена разработки «Тигра», составляющая, по различным оценкам, от 7,5 до 14 миллиардов евро, с трудом поддается осмыслению. Италия еще в 1980-е приняла решение о выходе из консорциума, чтобы сосредоточиться на собственной платформе. Итальянский вертолет был принят на вооружение в начале 1990-х и производится серийно для вооруженных сил Италии и Турции.

Сверхпроекты и вертолет «Лего»

Осознание тупика развития системы в прежнем виде не означает прекращения ее существования ни с технологической, ни с коммерческой точки зрения. Потребность в авиатехнике сохраняется и у военных, и у коммерческих заказчиков (любой формы собственности), однако очевидно, что попытка создать супервертолет на прежней технологической базе, скорее всего, закончится суперзатратами с туманными перспективами.

Из сложившейся ситуации возможны два выхода. Во-первых — достижение нового уровня развития авиационной технологии. Очевидно, эта задача станет главной для лидеров отрасли на ближайшие полтора-два десятилетия. Прорывов можно ждать в разработке скоростных вертолетов, тяжелых конвертопланов, машин новой компоновки и других направлениях, но это потребует серьезных вложений как в самой отрасли, так и в фундаментальной науке — в материаловедении, аэродинамике, кибернетике и прочем.

Во-вторых, в сфере коммерческого вертолетостроения шанс на успех может быть у проектов, способных оперативно реагировать на потребности конечного потребителя с минимальными затратами. Речь идет не столько об улучшении летно-технических характеристик машин, сколько о повышении их коммерческой эффективности и с точки зрения производителя/дилера (снижение затрат при сохранении цены), и с точки зрения потребителя (уменьшение эксплуатационных расходов).

Результат на этом направлении может быть достигнут изменениями в организации разработки и производства. Современный уровень развития отрасли, предоставляющий выбор из множества готовых вариантов аэродинамических схем и основных конструктивных узлов, позволяет ускорить разработку техники с подбором наиболее эффективных технических решений по принципу «лего», с применением интегрированной сборки. Производитель получает от подрядчиков практически все комплектующие с оговоренными характеристиками, оставляя за собой лишь финальную сборку готовой машины. Фактически завод сводится к ЦОС — цеху окончательной сборки — и летной испытательной станции. Реализовать подобные проекты по силам большинству промышленно развитых держав (Россия не исключение), а ориентация исключительно на коммерческого потребителя позволит избежать политических проблем, присущих проектам военного или двойного назначения.

Lenta.Ru

Панорамный обзор

Компания Swiss Rotor Solutions сертифицировала комплект Maximum Pilot View Kit (MPVK) для замены правой двери кабины пилота на вертолете Airbus Helicopters AS350/H125, который дает пилотам гораздо более широкое поле зрения в операциях по перевозке грузов на внешней подвеске и в других видах сложных полетов.

21 декабря при содействии сертификационного партнера GVN Aerospace, который будет обеспечивать поддержку по установке и техническому обслуживанию, комплект MPVK получил одобрение EASA. Ожидается, что сертификация в других странах, в том числе в США, Канаде и Бразилии, последует в ближайшее время. Одним из первых вертолетов, получивший MPVK, стал новый H125 оснащенный авионикой Garmin G500 и автопилотом HeliSas.

Комплект MPVK заменяет стандартную дверь AS350 дверью, которая имеет большое выпуклое окно. В нижней части оно переходит в прозрачный блистер в полу фюзеляжа. Результатом модификации становится гораздо более широкий обзор непосредственно под вертолетом.





Swiss Rotor Solutions утверждает, что композитный МРВК увеличит вертикальную видимость вниз в 10 раз. Через стандартное окно в полу пилот может видеть около 120 кв. м., тогда как, по данным компании, МРВК увеличивает обзор до 1200 кв. м.

Европейские страховые компании, работающие на вертолетном рынке, предлагают скидки около 15% для AS350/H125 с установленным комплектом МРВК. Установка комплекта займет от 70 до 150 часов, а стоимость, не включая монтаж, составляет около \$50000.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

МЧС России получит первый серийный самолет Бе-200ЧС

Первый серийный самолет-амфибию Бе-200ЧС производства ТАНТК им. Г.М. Бериева (входит в состав ОАК), завтра планируется передать заказчику - МЧС России. Самолету присвоено собственное имя «Александр Разгонин» в честь прославленного военного летчика морской авиации, героя Советского Союза. Воздушное судно успешно прошло программу предъявительских и приемо-сдаточных испытаний, в том числе взлеты, посадки с акватории Черного моря, а также заборы и сбросы воды.

В конце 2016 года Министерством промышленности и торговли Российской Федерации была предоставлена ТАНТК им. Г.М. Бериева бюджетная субсидия в размере 3,5 млрд. рублей с целью снижения долговой нагрузки и обеспечения финансовой устойчивости.

«Мы видим, что предприятие уверенно выходит на стабильный темп производства. Оказанная заводу господдержка со стороны Минпромторга России позволяет успешно выполнять производственную программу и обязательства перед заказчиками», - отметил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Сейчас на предприятии в цеху окончательной сборки в разной степени готовности находятся 4 самолета-амфибии Бе-200 ЧС, производимых по контракту МЧС России, которые до конца 2017 года должны быть переданы заказчику.

Самолет-амфибия Бе-200ЧС на основе опыта эксплуатации и в соответствии с дополнительными требованиями заказчиков в рамках организации серийного производства подвергся серьезной модернизации - обновлено бортовое оборудование, внесены изменения в конструкцию планера.

Бе-200ЧС зарекомендовал себя в ходе спасательных операций в странах Европы, а также в Индонезии и Израиле. Самолет имеет хороший экспортный потенциал и вызывает интерес у иностранных заказчиков. В 2016 году подписаны Меморандумы о поставке самолетов-амфибий в Тайланд, Китай, Казахстан, Индонезию и Вьетнам. Ведутся переговоры с рядом стран АТР и Евросоюза, интерес к российской амфибии проявляют в США.



Первый серийный самолет Бе-200ЧС будет эксплуатироваться в составе Южного регионального центра МЧС России. После церемонии передачи самолет совершит перелет к месту своего постоянного базирования в Ростове-на-Дону.

[\(Минпромторг\)](#)

ОДК объединяет уфимские предприятия

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) завершила процесс интеграции НПП «Мотор» и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). Реорганизация проведена в соответствии со стратегией развития ОДК на период до 2025 года и направлена на увеличение количества совместных работ по новым изделиям.

Договор о присоединении был утвержден на внеочередном собрании акционеров УМПО 16 сентября 2016 года. Первого января 2017 года в ЕГРЮЛ была внесена запись о прекращении деятельности НПП «Мотор» путем присоединения к УМПО.

«Работа в качестве единого предприятия, несомненно, даст синергетический эффект, – объяснил управляющий директор УМПО Евгений Семивеличенко. – Объединяются и усиливаются наш научный и производственный потенциал, технологические возможности, повышается эффективность использования ресурсов. Все это открывает дополнительные преимущества для успешного решения поставленных государством задач».

В соответствии с законодательством права и обязанности НПП «Мотор» переходят к УМПО, которое стало правопреемником предприятия.

После присоединения «Мотора» штат работников УМПО пополнился более чем на 1000 человек, в том числе на 200 инженеров-конструкторов и 70 сотрудников исследовательского и эксплуатационно-испытательного отдела.

НПП «Мотор» входит в ОДК с 2010 года. Предприятие специализируется на разработке и обслуживании авиационных двигателей, а также газотурбинных энергетических установок и другого оборудования малой энергетики. Здесь были разработаны турбореактивный двигатель Р13-300 для истребителей типа МиГ-21 и Су-15; Р95Ш – для штурмовика Су-25; короткоресурсные двигатели для различных боевых ракетных комплексов.

УМПО – крупнейший российский производитель двигателей для боевой авиации. Основные виды деятельности предприятия – разработка, производство, сервисное обслуживание и ремонт турбореактивных авиационных двигателей и газоперекачивающих агрегатов, производство и ремонт узлов вертолетной техники.

[\(Ростех\)](#)

ОАК получила деньги на новый самолет

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в январе получила из бюджета первые 1,517 млрд рублей на реализацию проекта по разработке и организации серийного производства самолета Ил-114-300, а также подписала с разработчиком самолета ОАО «Ил» контракт на проведение опытно-конструкторских работ (ОКР).

Как сообщили «Известиям» в ОАК, 1,517 млрд рублей поступили в качестве взноса в уставный капитал ОАК. Первые 783 млн рублей по аналогичной схеме получила и Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), отвечающая за разработку и производство двигателей для нового самолета.



Новый региональный турбовинтовой самолет будет представлять собой глубокую модернизацию Ил-114-100, который ранее выпускался на Ташкентском авиазаводе. Стоимость самолета, производство которого планируется наладить на нижегородском авиазаводе «Сокол», пока не раскрывается. Известно, что начало поставок в российские авиакомпании серийных самолетов, сертифицированных по нормам АП-25, запланировано на 2021 год.

Ил-114-300 может быть востребован для полетов в Сибири, на Дальнем Востоке и на Крайнем Севере, а также во многих регионах России. К его несомненным достоинствам относится возможность эксплуатации на аэродромах с грунтовыми взлетными полосами. В среднесрочной перспективе на российском рынке ожидается массовое списание региональных самолетов типа Ан-24/26 — планируется, что им на смену придут современные и более эффективные Ил-114-300.

— К сожалению, Ан-24/26 — это воздушные суда прошлого века, находящиеся в эксплуатации более 50 лет, — рассказали «Известиям» в Росавиации. — По своим летно-техническим характеристикам, соответствию экологическим требованиям и уровню комфорта они уже не отвечают современным



стандартам. Сейчас в отсутствие современных отечественных двухмоторных турбовинтовых самолетов для местных линий авиакомпании используют такие, как Bombardier Q-300/400 и ATR 42/72.

В ОАК отмечают, что на сегодняшний день с широким спектром региональных авиакомпаний России уже ведется активная работа на предмет получения заказов на новый самолет. Большую помощь в этой работе может оказать созданная в декабре прошлого года Авиационная коллегия, которую должен возглавить вице-премьер Дмитрий Рогозин, курирующий вопросы развития авиапрома. Новый координационный орган будет работать по примеру Морской коллегии — он призван улучшить согласованность действий организаций авиационной промышленности и воздушного транспорта. Одной из основных задач коллегии станет системная работа по внедрению новых самолетов в парк авиационных компаний.

Федеральное агентство воздушного транспорта уже провело опрос, который подтвердил интерес региональных авиаперевозчиков к Ил-114-300. Как сообщили «Известиям» в Росавиации, потребность в этом типе самолета на конец декабря 2016 года составила 19 машин. При этом существует группа авиакомпаний, также выразивших заинтересованность в приобретении Ил-114-300, но пока не определившихся с необходимым количеством машин.

Программа, обеспеченная финансированием государства, предполагает организацию серийного производства и выпуск до 2029 года 100 самолетов Ил-114-300, из которых не менее половины планируется передать в гражданскую авиацию. По оценке ОАК, спрос в российском сегменте реактивных самолетов вместимостью от 30 до 60 кресел и турбовинтовых самолетов (к которым как раз относится Ил-114-300) составит 90 воздушных судов до 2035 года. Помимо этого, планируется реализация спецверсий самолетов для нужд различных ведомств и государственных структур. Также в ОАК изучают и экспортные перспективы нового самолета.

По мнению главного редактора портала Avia.ru Романа Гусарова, 100 машин на десятилетнюю перспективу — вполне реальный объем спроса на самолеты такого класса, особенно с учетом возможных поставок для нужд госавиации.

Самолет Ил-114-300 будет перепроектирован в «цифре», на нем будут установлены двигатели ТВ7-117СМ, модернизированная вспомогательная силовая установка (ВСУ) ТА-14-114, модернизированный пилотажно-навигационный комплекс ЦПНК-114М2, новое радиосвязное и светотехническое оборудование, а также электроимпульсная противообледенительная система. Помимо этого, будет доработана аэродинамическая схема и изменена компоновка пассажирской кабины.

Модернизация самолета позволит увеличить дальность полета с максимальной нагрузкой и расширить диапазон температур, при которых разрешена эксплуатация самолета. Также новые характеристики обеспечат возможность совершать взлет и посадку на более коротких взлетно-посадочных полосах и эксплуатировать воздушное судно в условиях высокогорных аэропортов.

Справка «Известий»

САМОЛЕТ Ил-114-300



- Два турбовинтовых двигателя ТВ7-117СМ мощностью 2650 л.с.
- Модернизированная вспомогательная силовая установка (ВСУ) ТА-14-114
- Модернизированный пилотажно-навигационный комплекс (ПНК) 114М2

- Новое радиосвязное и светотехническое оборудование
- Электроимпульсная противообледенительная система

Крейсерская скорость	500 км/ч
Дальность полета	2100 км
Высота полета	7600 м
Летный экипаж	2 человека
Число мест	64

ИЗВЕСТИЯ

Общий объем государственного финансирования проекта определен в размере 55,9 млрд рублей. При этом на ОКР до 2029 года планируется выделить 21,74 млрд рублей, включая средства на доработку двигателя ТВ7-117СМ. На организацию и развитие системы послепродажного обслуживания будет направлено 9,56 млрд рублей, на техперевооружение производства завода-изготовителя и предприятий кооперации — 2,6 млрд рублей. Остальные 22 млрд рублей будут выделены на лизинговые программы и поддержку эксплуатантов самолета.

[\(Известия\)](#)

Минтранс уравнивает аэропорты

Как стало известно "Ъ", Минтранс предлагает операторам аэропортов новую методику расчета аренды за пользование аэродромами. Министерство предлагает разделить аэродромы на три группы по годовому пассажиро-грузопотоку и поставить арендную плату в зависимости от него. В результате будет снижена нагрузка на региональные аэродромы, а в Московском авиаузле (МАУ) все аэропорты



окажутся в равных условиях, тогда как сейчас Домодедово платит за аренду вдвое больше Шереметьево.

Как стало известно "Ъ", Минтранс разработал проект постановления правительства, в котором определяется порядок расчета и объем арендной платы за использование аэродромного имущества (у гражданских аэропортов оно находится в федеральной собственности). Проект Минтранса предусматривает единый подход к определению арендной платы: все российские аэродромы будут разделены на три категории по интенсивности их эксплуатации, измеряющейся годовым пассажиро-грузопотоком (ПГП, тонн в год). По расчетам Минтранса, арендная плата в расчете на одну тонну ПГП составит 86,5 руб. для аэродрома, обслуживающего более 1 млн тонн ПГП в год, 110,3 руб. для аэродрома более чем с 190 тыс. тонн ПГП в год, и 125,4 руб. — для 30-190 тыс. тонн в год. Для малых аэродромов с низкой интенсивностью обслуживания установят фиксированную плату в 1,5 млн руб. в год без учета НДС.

В итоге аренда аэродромов Шереметьево и Домодедово будет приблизительно одинаковой — 260 млн и 250 млн руб. в год. Для Внуково аренда составит 126 млн руб. в год. Вторая группа (в том числе Сочи, Новосибирск, Краснодар, Уфа, Самара) будет платить 22-40 млн руб. в год, третья (в том числе Хабаровск, Минводы, Владивосток, Анапа, Кемерово) — 4-22 млн руб.

Минтранс и Минэкономики пытаются выработать единый подход к этому вопросу с 2013 года, но к консенсусу так и не пришли. Минэкономики предлагало учитывать в ставке аренды возврат госинвестиций в аэродромы или исходить из рыночной стоимости объектов, а Минтранс — взять за основу пассажиропоток или плату от дохода оператора аэропорта. Поэтому до сих пор для расчета использовалась рыночная стоимость имущества, определяемая независимым оценщиком. Но в таком методе, сообщается в тексте проекта, "отсутствовала объективность, прозрачность и сопоставимость". Так, плата за использование аэродрома Шереметьево (34,3 млн обслуженных пассажиров в 2016 году) составляет 170 млн руб. в год без НДС, а Домодедово (28,5 млн пассажиров в 2016 году) — около 348 млн руб. в год без НДС. Непрозрачность оценки привела к множеству судебных споров между арендодателями и операторами аэродромов: до сих пор рассматриваются иски в отношении операторов аэродромов Екатеринбурга, Сочи, Волгограда и других, в середине 2016 года иски были поданы к операторам аэродромов Астрахани, Омска, Кемерово, Анапы, Элисты, Абакана. В апреле 2016 года заключение независимого оценщика перестало быть обязательным, но альтернатива до сих пор отсутствовала. В Минтрансе отказались от комментариев. В Минэкономики "Ъ" сообщили, что новые редакции методики на рассмотрение в министерство пока не поступали.

Представитель холдинга "Аэропорты регионов" (входит в "Ренову" Виктора Вексельберга) Евгений Красиков заявил "Ъ", что оператору "важно, чтобы методика расчета арендной платы была прозрачной, одинаковой для всех участников рынка и позволяла прогнозировать расходы". Поэтому использование объемного показателя, один из которых — количество пассажиров и грузов, по сути, как раз делает методику таковой, и холдинг "поддерживает предлагаемые изменения". В Шереметьево отказались от комментариев. В "Базэл Аэро", Внуково и ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (балансодержатель большинства аэродромов) на запрос "Ъ" не ответили. В Домодедово "Ъ" сообщили, что предложенный вариант — "шаг в сторону повышения прозрачности и усиления конкуренции на рынке в отличие от действующего подхода, который



опирается в основном на субъективное мнение оценщика". При этом важно, чтобы новые механизмы расчета ставки "не противоречили идее равных условий для всех участников рынка". Например, следует избегать необоснованных надбавок для аэропортов МАУ, говорят в Домодедово, также "справедливо учитывать фактор износа аэродромного имущества, которое будет передано в концессию".

Исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев говорит, что решение вопроса становится особенно актуальным в преддверии подписания концессионных соглашений. Предлагаемые условия аренды должны быть привлекательными и реализуемыми в глазах инвестора. Эксперт отметил, что достоинство предложенной схемы — арендная плата не будет оказывать существенного давления на стоимость услуг небольших аэропортов, а значит, не отразится на цене перевозки.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Airbus проведет испытания летающего автомобиля до конца 2017 года

Компания Airbus до конца 2017 года проведёт испытания летающего автомобиля, сообщает Autocar.

Глава авиастроительного концерна Томас Эндерс подтвердил намерение провести лётные испытания в рамках проекта E^3 Project Vahana, который с февраля 2016 года занимается созданием летающего автомобиля. Впервые с момента начала работы в Airbus назвали конкретные сроки испытаний.

«Сто лет назад общественный транспорт ушёл под землю, а сейчас у нас есть всё, чтобы подняться над землёй, — приводит слова господина Эндерса Auto Express. — Наш проект находится в стадии экспериментов и мы очень серьёзно относимся к этой работе».

Исполнительный директор подразделения А^3, созданного внутри компании Urban Air Mobility, Родин Лясофф заявил, что летающий автомобиль создаётся с прицелом на использование в качестве средства перевозки пассажиров и грузов, а также может применяться в сервисах такси и каршеринга. Не исключено, что E^3 Project Vahana получит электродвигатель и систему автономного управления.

Ожидается, что прототип E^3 Project Vahana будет представлен в январе 2018 года на выставке потребительской электроники CES в Лас-Вегасе.

[\(Коммерсантъ\)](#)

ОДК и ВИАМ развивают сотрудничество в области аддитивных технологий

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) и Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ) обсудили перспективы внедрения аддитивных технологий в двигателестроении и вопросы двустороннего сотрудничества.

Основной целью развития аддитивных технологий в ОДК является снижение сроков разработки, серийного освоения и вывода на рынок высокотехнологичной конкурентоспособной продукции.



В состоявшейся 16 января в ОДК рабочей встрече, в частности, приняли участие генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов, генеральный конструктор холдинга Юрий Шмотин и генеральный директор ВИАМ Евгений Каблов. В ходе совещания были представлены доклады о перспективах применения аддитивных технологий в двигателестроительной отрасли и работе института с предприятиями ОДК в данной области.

«Совершенствование любого производства невозможно без применения новых материалов, модернизации, инновационных разработок и экономии ресурсов, — говорит Евгений Каблов. — Именно поэтому так важно сегодня использование передовых аддитивных технологий, которые позволяют создавать детали высокого качества с наименьшими затратами».

В 2015 году была подписана концепция взаимодействия ОДК и ВИАМ в целях внедрения материалов нового поколения при создании авиационных двигателей. Концепция предполагает совместное проведение исследований, разработку инновационных материалов и создание ресурсосберегающих технологий.

[\(ОДК\)](#)

Новое время для МАКСа: причины переноса сроков знаменитого авиасалона в Подмосковье

Тринадцатый Международный авиационно-космический салон (МАКС-2017) планируется перенести с августа этого года на июль. Эта мера призвана развести МАКС по датам с еще одним крупным военно-техническим форумом - "Армия-2017", который также пройдет в августе.

Кроме того, это даст больше шансов на то, что самая зрелищная часть салона - демонстрация в небе образцов авиационной техники - будет проходить при хорошей погоде. Однако, по мнению специалистов, сдвиг сроков усложнит логистику форума и может в итоге снизить число его участников.

Перенос авиасалона в подмосковном Жуковском на июль ТАСС подтвердили в пресс-службе госкорпорации "Ростех". "МАКС планируется перенести с августа на июль", - сказали в пресс-службе, не уточнив новой даты. Ростех и Минпромторг являются организаторами авиасалона.

Ранее планировалось провести МАКС-2017 с 15 по 20 августа. Как отмечали российские СМИ, перенести авиасалон было решено, чтобы позволить авиастроителям лучше подготовиться к военно-техническому форуму "Армия-2017", который планируется провести с 22 по 27 августа.

Больше шансов на летнюю погоду

Почетный президент международного авиасалона МАКС, летчик-испытатель Магомед Толбоев в беседе с ТАСС сообщил, что выставка пройдет с 18 по 23 июля.

"Правительством РФ срок авиасалона утверждается каждые два года. Первоначально срок был 15-20 августа. Но на Кубинке с 22 августа будет проходить форум "Армия-2017", и было принято решение перенести МАКС с 18 по 23 июля. Это решение уже принято и согласовано между Минпромторгом и Минобороны", - сказал он.

Толбоев отметил, что в этом году МАКС будет юбилейным - ему исполнится 25 лет. Авиасалон проходит один раз в два года в подмосковном Жуковском.



"С точки зрения летчиков, перенос с августа на июль пойдет только на пользу, потому что погода для показательных полетов будет отличная. Но, боюсь, пострадают участники - для них перенос выставки на месяц станет тяжелым испытанием, ведь придется все выставочное оборудование срочно перевозить в Жуковский с других выставок", - сказал эксперт.

Число участников уменьшится

Толбоев напомнил, что в июне этого года (с 19 по 25 число) в Париже пройдет крупнейший аэрокосмический салон в Ле Бурже, на который также съедутся авиаторы и производители авиатехники со всего мира.

"Перенос МАКСа отразится на количестве зарубежных участников. У нас всегда участвовали в нем 44 страны, в этом году будет меньше. Однако организаторы сознательно пошли на изменение сроков. В сложившейся ситуации лучше провести салон в июле", - резюмировал Толбоев.

По словам источника ТАСС в компании ОАО "Авиасалон", которая является одним из организаторов авиасалонов МАКС, на настоящий момент арендовано более 40% выставочных площадей. "Это работа идет в плановом порядке, часть площадей арендована, часть из них уже предоплачена", - сказал собеседник агентства. По его словам, от участия в МАКС-2017 пока никто не отказывался.



Минимум негативных последствий

Другой источник в руководстве компании "Авиасалон" в беседе с ТАСС отметил, что Минпромторг направил в Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству и другие органы федеральной власти официальное письмо с информацией о том, что организаторы авиасалона приняли решение изменить даты его проведения. Теперь эта информация должна пройти все согласования.

"Выставка в любом случае пройдет на старом месте - в Жуковском, на базе ЛИИ (Летно-исследовательского института) Громова с 18 по 23 июля. Безусловно, любой такой перенос ведет к определенным негативным последствиям. Сейчас наша задача - свести эти негативные последствия к минимуму. Мы превентивно ведем переговоры со всеми иностранными участниками", - сообщил он.

Собеседник агентства подчеркнул, что новое время для МАКСа выбрано не случайно - в результате многочисленных консультаций с зарубежными партнерами было принято решение провести салон в Подмосковье через три недели после выставки Ле Бурже во Франции. "Три недели - это тот минимальный срок, который необходим, чтобы иностранные фирмы могли со своими экспонатами приехать в Россию", - отметил он.

Официальным подтверждением этой информации ТАСС не располагает. По данным источников, соответствующее распоряжение правительства готовится к подписи, оно может быть подписано в ближайшие дни.

[\(ТАСС\)](#)

О ходе подготовки МАКС-2017

Международный авиационно-космический салон "МАКС-2017" пройдет в 2017 году в традиционном для него месте - подмосковном городе Жуковский.

ОАО "Авиасалон" (Устроитель МАКС-2017) работает в соответствии с Договором с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (Организатор МАКС-2017) о подготовке и проведении Международного авиационно-космического салона в городе Жуковский.

ОАО "Авиасалон" не располагает официальными документами и сведениями о переносе авиасалона в Кубинку и ведет работы по подготовке и проведению МАКС-2017 на аэродроме ЛИИ им. М.М. Громова.

[\(Авиасалон\)](#)

Площадку для серийного выпуска самолетов Ил-114-300 определяют до конца января

Решение о выборе производственной площадки для серийного выпуска самолетов Ил-114-300 будет принято до конца января текущего года. Об этом сообщил в четверг вице-премьер Дмитрий Rogozin на своей странице в социальной сети Facebook.



"Окончательное решение по сборочной площадке для Ил-114-300 будет принято до конца этого месяца. По ИЛ-96-400 ясность есть - это ВАСО (Воронежское акционерное самолетостроительное общество - прим. ТАСС)", - написал Рогозин.

Вице-премьер также подчеркнул, что "все планы и графики запуска новых пассажирских самолетов в силе и пересмотру не подлежат".

Новый самолет Ил-114-300 будет представлять собой глубокую модернизацию предыдущей модели Ил-114-100 и заменит Ан-24/26. С ОАО "Ил" и Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) уже заключены контракты на проведение разработки самолета и двигателя к нему. Всего планируется выпуск 100 машин до 2029 года.

Общий объем государственного финансирования проекта определен в размере 55,9 млрд руб. ([ТАСС](#))

Компания Safran приобрела производителя пассажирских кресел Zodiac Aerospace

Как сообщает французское издание «Les Echos» в материале «Safran rachète Zodiac pour 10 milliards d'euros» французская двигателестроительная компания Safran сообщила о своем намерении приобрести производителя пассажирских кресел для самолетов компанию Zodiac Aerospace за 10 млрд евро, включая долги компании.

Эта инициатива была одобрена советом директоров Zodiac в среду вечером. Акционерам компании будет предложена цена 29,47 евро за акцию (против 23,35 евро на закрытии торгов в среду). Произойдет обмен акциями – 0,485 акции Safran за одну акцию Zodiac. Перед слиянием двух компаний Safran выплатит своим акционерам внеочередные дивиденды на сумму 2,3 млрд евро.

В ходе публичной оферты будет приобретены 50% акций Zodiac Aerospace. Основатели компании Zodiac Aerospace, различные фонды и французское государство сохраняют 22% акций Safran. Оборот будущей компании составит 21,2 млрд евро, чистая прибыль – 2,7 млрд евро, число работников составит 90 тыс. человек. Руководство Safran уже заявило, что не ожидает крупных перемещений персонала

Согласно пресс-релизу Safran, новая компания объединит в себе компетенции Safran в производстве шасси, колес и тормозных систем, гондол двигателей, электрических систем и авионики с возможностями Zodiac Aerospace в области пассажирских кресел, доработок салона, распределения мощности, электрических систем, подачи топлива, кислорода и жидкостей, а также оборудования в области безопасности.

Объединение 50% активов произойдет в течение первого года, а 90% - в течение второго года. Закрытие оферты предусмотрено на четвертый квартал текущего года, а слияние окончательно произойдет в 2018 году.

Эта сделка ставит точку в 130-летней истории Zodiac, которую в последние годы преследуют глубокие трудности в области производства и продаж.

[\(Блог Центра анализа стратегий и технологий\)](#)

Новости беспилотной авиации

Регистрация БПЛА: Supercam в числе первых получают RFID-метки

«Система учета беспилотных воздушных судов», разработанная ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» направлена на обеспечение требований федерального закона от 03 июля 2016 года № 291-ФЗ «О внесении изменений в воздушный кодекс» в части реализации государственного учета беспилотных воздушных судов взлетной массой от 250 грамм до 30 килограмм с 05 июля 2017 года.

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» разработала методику идентификации малых беспилотников, которые необходимо будет ставить на учет. В качестве номерного знака на дрон будут ставить активную RFID-метку, которая позволит считывать информацию о беспилотнике и его владельце на расстоянии до 300 м. Для отладки системы учета БПЛА и маркировки БПЛА по технологии RFID (англ. Radio Frequency IDentification, радиочастотная идентификация) между ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» и ГК "Беспилотные системы" было заключено соглашение.



Цель данного соглашения заключается в тестировании системы учета БПЛА и исследовании возможностей технологии RFID. Предполагается оценка устойчивости системы, удобства эксплуатации, уровня защиты информации и физической устойчивости меток к износу.

Процедура учета БПЛА осуществляется несколькими способами: на электронном портале оператора учета, одновременно с покупкой в торговой организации-распространителе БПЛА.

После регистрации владелец получает учетный опознавательный знак БПЛА. Он содержит учетную информацию и должен быть размещен на корпусе беспилотного воздушного судна до начала полетов.

Плюсами данной системы учета БПЛА являются: защита персональных данных пользователей, поддержка большого количества пользователей, оперативная передача данных специальным органам (при возникновении необходимости), поддержка ежедневной актуальности данных, территориальный охват по всей России, устойчивость и надежность функционирования.

[\(Группа компаний «Беспилотные системы»\)](#)

Новости из иноязычных источников

Принц Уильям увольняется из рядов пилотов



Британский принц Уильям вскоре уйдет с позиции пилота медико-эвакуационной службы East Anglian Air Ambulance. Причиной названо увеличение церемониальных обязанностей. Его контракт должен был закончиться в мае этого года, но будет завершён раньше.

[\(Hello\)](#)



Airbus Helicopters обсуждает возвращение H225 к полетам

Специалисты из Airbus Helicopters встретились с норвежскими и английскими представителями авиационных властей для обсуждения возвращения вертолетов типа H225 к полетам. По словам источников, цель встречи – обмен мнениями и видением ситуации для дальнейшей выработки консолидированного подхода к судьбе H225.

([Flightglobal](#))