



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Генконструктор «Камова» заявил об угрозе отставания РФ от США в скоростных вертолетах
- Новый вертолет США оказался слишком дорогим
- Lockheed Martin показала новый вертолет S-97 Raider

Новости вертолетной индустрии в России

- HeliRussia встречает десятилетний юбилей
- Вертодром «Горка»: весенние учения по поиску пропавших в природной среде 15 апреля
- Россия ломает американский строй: Москва поспорит за вертолетный рынок
- На предприятиях холдинга «Вертолеты России» пройдет акция «Неделя без турникетов»
- Сенатор Алексей Пушков побывал с рабочим визитом на «Редукторе-ПМ»
- Отборочный этап Кубка HeliRussia по дрон-рейсингу пройдет 22 апреля
- Глава холдинга «Вертолеты России» обсудил с президентом Татарстана перспективы развития санитарной авиации
- В Севастополе отремонтированы два вертолета Ка-29
- Экипажи армейской авиации ЗВО отрабатывают огневое поражение тыловых объектов условного противника
- Авиаотряд спецназначения Росгвардии по РТ отметил 10-летие со дня формирования
- Александр СТРОГАНОВ: «Сейчас в авиакомпаниях, использующие вертолеты, требуется больше летчиков, чем у нас курсантов»
- AviaCareer.ru становится информационным партнером HeliRussia 2017
- На HeliRussia 2017 расскажут о решении кадровых вопросов авиационной отрасли
- «Вертолеты России» провели переобучение специалистов авиакомпании «Аэросервис»
- «Вертолеты России» стали призером конкурса Минпромторга на звание организации высокой социально-экономической
- Правительство распорядилось передать «Ростеху» акции девяти авиационных ремонтных заводов
- Штаб-квартира «Вертолетов России» переезжает в новое здание

Новости вертолетной индустрии в мире

- Вьетнам заинтересован в приобретении российских вертолетов
- Турецкая компания поборется за рынок модернизации вертолетов Миля
- «Вертолеты России» передали Пакистану вертолет Ми-171Е
- Facebook будет раздавать интернет при помощи вертолетов
- У Leonardo сократился объем заказов



Новости аэрокосмической промышленности

- В ПАК ФА испытали электронного пилота
- UTair и «дочка» Boeing договорились о сотрудничестве в аэронавигации
- «Климов» напечатает макет двигателя на 3D-принтере
- Медведев: надо выровнять объемы выпуска гражданской и военной авиатехники
- ИКАО созывает совещание генеральных директоров гражданской авиации Европейского/Североатлантического региона
- Израильский концерн доработал гибридный дрон Panther после неудачной посадки
- Квартальная выручка Textron уменьшилась на 3,4%
- В Госдуме состоится совместное заседание Экспертного совета по авиационной промышленности и профильного Комитета СоюзМаш России
- В Крыму построят авиасборочное предприятие
- UTair увеличила перевозку пассажиров на 21,2% в первом квартале 2017 года
- ОАК обеспокоена снижением гособоронзаказа
- Ростех создает платформу обмена опытом и знаниями в области качества

Новости беспилотной авиации

- В Москве начала работу IV международная конференция и выставка «Беспилотная авиация – 2017»
- Rheinmetall защитит швейцарские тюрьмы от беспилотников
- Голландцы научат беспилотники уклоняться от столкновений

Новости из иноязычных источников

- Safran Helicopter Engines поддержит двигатели в Южной Корее

Новости вертолетных программ

Генконструктор «Камова» заявил об угрозе отставания РФ от США в скоростных вертолетах

Государство должно поддержать разработку скоростных вертолетов, способных летать со скоростью 500 км/ч и выше, иначе Россия отстанет от США в этом вопросе, заявил генеральный конструктор вертолетов «Камов» Сергей Михеев.

«По ряду боевых программ мы отстаем от американцев. Это касается и вертолетов», — сказал Михеев на заседании экспертного совета по авиационной промышленности при комитете Госдумы по экономической политике.

Он пояснил, что принятая в США программа развития вооружений предусматривает, что «после 2025 года все вертолеты должны летать со скоростью более 500 км/ч».

По словам Михеева, разработка скоростного вертолета — «это принципиальная государственная задача». Он отметил, что для ее решения важно повышать роль генеральных конструкторов вертолетной техники.

Ранее сообщалось, что в России прекратилось государственное финансирование проекта создания скоростного вертолета, способного развивать скорость 450–500 км/ч. Это произошло из-за того, что проект был разделен на две программы: перспективного коммерческого вертолета и скоростного вертолета.

Сегодня вертолеты летают со средней скоростью 200–300 км/ч. Повышение скорости планируется достичь, благодаря более мощным силовым установкам и совершенствованию аэродинамической конструкции вертолетов.

[\(RNS\)](#)

Новый вертолет США оказался слишком дорогим

Самый дорогой в мире вертолет - американский CH-53K King Stallion - подорожал еще почти на 7 процентов и теперь обойдется покупателям в 138,5 миллиона долларов США. Это больше, чем стоимость истребителя пятого поколения F-35, который даже в Америке не раз подвергался критике за свою необоснованную дороговизну.



Как сообщает Bloomberg, об увеличении расходов на программу создания тяжелого транспортного вертолета CH-53K King Stallion стало известно из записки для служебного пользования Джеймса Макстравика, ответственного в Пентагоне за закупки. В документе дается добро на производство и

приобретение первых 26 серийных вертолетов, а также указывается, что общая стоимость программы - от разработки до поставок в войска винтокрылых машин и запчастей к ним - составляет 31 миллиард долларов. Хотя еще год назад эта цифра равнялась 29 миллиардам.

Всего американская армия, как и планировалось ранее, планирует закупить 200 таких вертолетов, а так как их количество не увеличилось, стоимость каждой машины уже приближается к 140 миллиону долларов. Такой поворот событий вызвал очередной всплеск недовольства среди ряда американских конгрессменов. В частности, представитель штата Массачусетс Ники Тсонгас назвала вертолет "чертовски дорогим".

СН-53К способен перевозить 12 тонн груза, что втрое больше, чем показатель его предшественника - СН-53 Sea Stallion, выпуск которого начался в середине 1960-х годов. Для сравнения: грузоподъемность российского транспортного вертолета Ми-26 составляет 20 тонн.

[\(Российская газета\)](#)

Lockheed Martin показала новый вертолет S-97 Raider

Корпорация Lockheed Martin представила видеозапись испытаний своего нового вертолета S-97 Raider, сообщает портал Warspot.



Вертолет S-97 Raider представляет собой перспективную разработку для американской армии, созданную в рамках программы Future Vertical Lift (FVL).



Оснащенный соосным несущим и толкающим винтами, вертолет способен летать со скоростью свыше 400 км/ч на расстояние более 600 км.

Стоит отметить, что максимальная скорость легкого американского многоцелевого вертолета Bell OH-58 Kiowa не превышает 222 км/ч.

Первый показ вертолета S-97 прошел в 2014 году. Сейчас прототип вертолета Raider проходит заводские испытания. Сообщается, что вертолет способен перевозить восемь человек, включая двоих пилотов, поднимаясь на высоту более трех тыс. метров.

Низкая шумность и высокая маневренность нового вертолета разработчики считают хорошей базой для проектирования на его базе легкого ударного вертолета, вертолета-разведчика, вертолета поисково-спасательной службы, а также беспилотной многоцелевой воздушной машины.

Интересно, что конкурент компании в программе FVL, корпорация AVX Aircraft, предлагает Пентагону концепцию "вертолетов-истребителей".

Нетрудно заметить, что видео демонстрирует принципиально новую машину, сочетающую уникальные боевые возможности со скоростными и маневренными характеристиками.

[\(REGNUM\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

HeliRussia встречает десятилетний юбилей

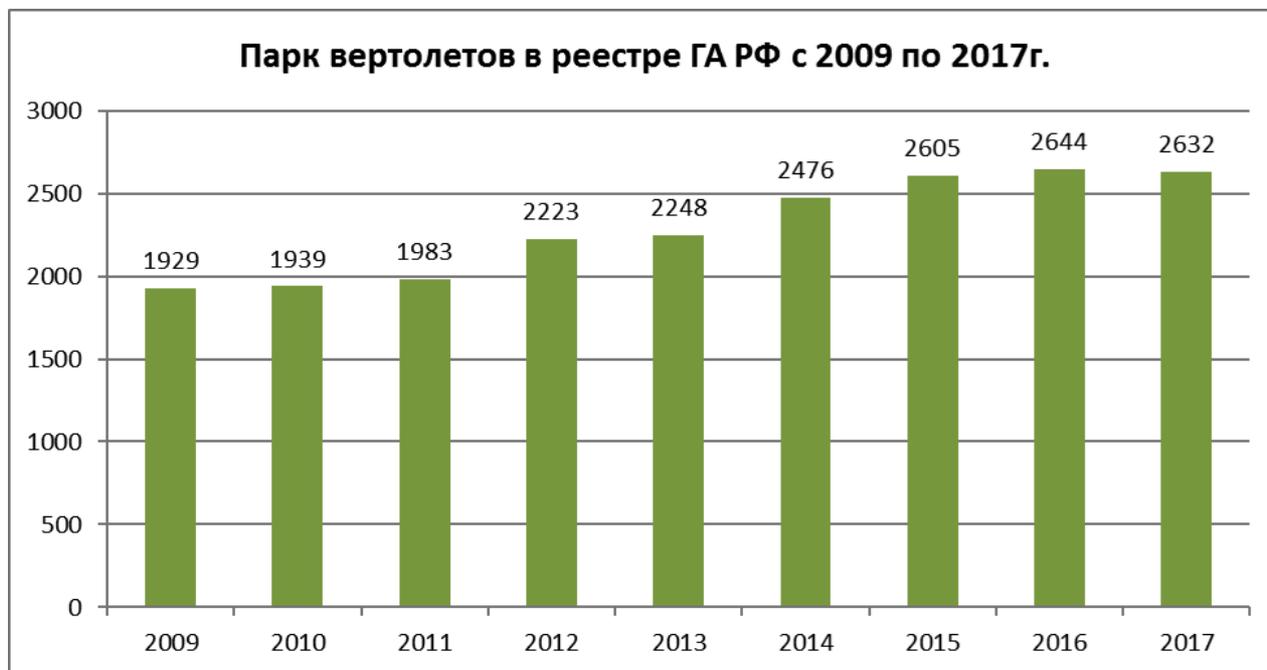
10 лет прошло с первой HeliRussia. Время пролетело очень быстро. Выставка была и остается в постоянном движении вперед, мы старались улавливать все новые тренды и тенденции развития индустрии. За это время на HeliRussia были представлены практически все модели вертолетной техники российского и зарубежного производства. Авторитетная выставка знакомит посетителей с новейшими образцами техники, устраивает мировые премьеры вертолетов, авиационного и наземного оборудования. Количество участников и посетителей HeliRussia растет год от года.

С богатым багажом подошла Международная выставка вертолетной индустрии к своему первому значимому юбилею. И, как всегда, на HeliRussia будут подведены итоги прошедшего года, представлены новые разработки и текущие направления развития отрасли. Обозначим некоторые из них.

Для отечественной вертолетной индустрии 2016 год выдался в целом удачным – начата поставка по гособоронзаказу «арктического» вертолета Ми-8АМТШ-ВА, первый полет совершил модернизированный Ми-28НМ, получен базовый сертификат на Ми-38, а перспективный Ка-62 выполнил первое висение. Одним из главных событий для гражданской авиации стало принятие в эксплуатацию первых коммерческих вертолетов «Ансат».



На этом фоне позитивных новостей некоторое снижение производства вертолетов на заводах холдинга «Вертолеты России» является малозначительным – всего на 4 вертолета произведено меньше, чем годом ранее.



Суммарные поставки вертолетов зарубежного производства в 2016 году также несколько сократились относительно предшествующего периода, а именно на 6 единиц.

Кризисные явления, проявляющие себя уже три года, не прошли незамеченными и в вертолетной индустрии. Существенное снижение поставок вертолетов зарубежного производства, случившееся в 2014 году и сохраняющееся до сих пор и постоянное выбытие вертолетов из эксплуатации по окончании срока действия ресурса (в основном за счет списания вертолетов Ми-2), привели к сокращению численного состава парка вертолетов в реестре Гражданской Авиации РФ. По данным на 01.01.2017 парк сократился на 12 машин относительно предшествующего года. Это первое сокращение за последние 9 лет.

В 2016 году в Россию было ввезено 30 вертолетов зарубежного производства и два вертолета Bell 407GXP были произведены на территории страны на Уральском заводе гражданской авиации в Екатеринбурге. Продолжилось сокращение поставок из-за рубежа, начатое в 2015 году, когда поставки сократились более, чем в 3 раза относительно предшествующего года (121 вертолет был поставлен в 2014 году и 36 в 2015-м). Сейчас сокращение замедлилось и в процентном отношении поставки вертолетов из-за рубежа составили 81% от уровня 2015 года.

Стоит отметить, что поставки вертолетов Robinson в 2016 немного выросли относительно 2015 года – 15 единиц за 2016 год против 11 за 2015, что, возможно, явилось следствием отмены ввозных пошлин на вертолеты с массой без снаряжения до 1 тонны на территорию стран Евразийского экономического союза, которое действует до конца 2017 года.



По данным «АОПА-Россия» (Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов), в 2015 году было списано с эксплуатации в связи с авиационными происшествиями 10 вертолетов Robinson (6 R44 и 4 R66), ввезено в страну 11 вертолетов. В 2016 году ввезено в страну 15 вертолетов этого производителя (1 R22, 4 R44 и 10 R66), при этом списано с эксплуатации 13 машин (7 R44 и 6 R66). Всего же было списано с эксплуатации в связи с авиационными происшествиями за 2016 год 23 вертолета, из которых три российского производства.

Поставки Airbus Helicopters остались на уровне 2015 года, а вот у Bell Helicopter и Leonardo Helicopters произошло снижение. По ввезенным вертолетам производства Airbus Helicopters, справедливости ради, отметим, что три вертолета хоть и находятся на территории России, но пока не могут эксплуатироваться по техническим причинам. Делаем ремарку и по Bell Helicopter – снижение поставок у этого производителя вертолетов произошло только в 2016 году, в то время, как у остальных зарубежных производителей снижение наблюдалось уже в 2015 году.

Такое положение дел типично не только для России. По данным американской Ассоциации производителей воздушных судов авиации общего назначения (GAMA) в 2016 году поставки вертолетов снизились на 16,9%.

Однако, по прогнозам специалистов профессионального издания Aviation Week, в ближайшие 10 лет нас ожидает рост парка западных гражданских вертолетов на 11,5%. Предполагается, что ежегодно мировой вертолетный флот будет увеличиваться на 1,2%. В Европе ежегодный прирост составит 0,8%, а на крупнейшем рынке для вертолетных производителей — в Северной Америке — 0,5% в год.

Ожидается, что наиболее востребованными вертолетами в ближайшее десятилетие станут легкие однодвигательные Airbus Helicopters H125, Robinson R66, Bell 407 и Bell 505 Jet Ranger X, а также средний двухдвигательный AW139. В сегменте более тяжелых вертолетов сохранится сложная ситуация, спровоцированная кризисом в нефтегазовой отрасли. Это не только осложнит выход на рынок новых типов ВС, но и усилит конкуренцию среди уже существующих моделей. Свою роль сыграет и отсрочка заказов на средние и суперсредние ВС, полученных от нефтегазовых компаний.

В связи с предстоящим увеличением мирового флота эксперты Aviation Week предрекают усиление спроса в сфере технического обслуживания и ремонта вертолетов. К концу 2026 года его объем увеличится на 16%.

Альтернативный прогноз развития мирового рынка вертолетов будет представлен компанией Honeywell в рамках деловой программы HeliRussia 2017 на 9-й Международной конференции «Рынок вертолетов: реалии и перспективы». Мероприятие организуют Ассоциация Вертолетной Индустрии и отраслевое агентство «АвиаПорт» в день открытия выставки. На конференции также будут подробно представлены количественные и качественные показатели развития вертолетной отрасли в России – ни одно другое российское мероприятие не дает такого глубокого анализа отрасли.

Для юбилейной выставки многие ее постоянные участники подготовили особые экспонаты и некоторые сюрпризы. Поэтому самое интересное о HeliRussia 2017 можно будет узнать только лишь посетив ее. Но кое-что известно [уже сейчас...](#)

([HeliRussia 2017](#))

Вертодром «Горка»: весенние учения по поиску пропавших в природной среде 15 апреля

В минувшие выходные в Одинцовском районе Московской области прошли весенние учения по поиску пропавших в природной среде.



Участники: ВПСО “Ангел”, ПСО “Лиза Алерт”, добровольный кинологовический отряд Rescue Dogs, полиция Одинцовского района, Центральный авиационный поисково-спасательный центр.

Малая авиация все больше включается в поиск и спасение граждан. За 4 года работы отрядом “Ангел” было найдено живыми более 300 человек, из них 25 дети. С каждым годом количество заявок на пропавших в природной среде растет, все больше вертолетов включается в этот процесс.

Авиационный штаб начал свою работу с 11 часов утра и уже к середине дня большинство поставленных целей было выполнено. Экипажи получали задачи, к примеру, вылететь в указанный “потеряшкой” район, обнаружить разведенный им в лесу костер и передать координаты в штаб.

Отрабатывалась частая для пилотов задача определить местонахождение человека с телефоном в лесу, оставаясь с ним на связи через оператора. Один из сложных для поиска с воздуха случаев, это пропавший несколько суток назад человек, который предположительно может лежать на открытом пространстве. Экипажу необходимо было осмотреть большое поле, локализовать лежащего человека и передать в штаб координаты точки.



Кроме того, вертолеты выполняли задачи по поиску предполагаемого пропавшего воздушного судна. Необходимо было провести радиотехнический поиск по уровню слышимости аварийного радиомаяка ALT, определить границы зоны слышимости АРМ, отправить граничные координаты в штаб.

Экипаж в составе КВС Виктор Толмачев, Екатерина Божко, Екатерина Герасименко:

“Мы выполняли три задачи – обнаружить костер, найти лежащего в поле человека и обнаружить “потеряшку” на связи по телефону.

Костер нашли за пару минут, лежащего в поле с первого галса. С “потеряшкой” на телефоне потратили около 10 минут, разговор вёл КВС, мы не слышали переговоры. Это было неудобно, но командир дублировал вслух важную информацию (одежда, местность и т.д.), в результате, удалось не только понять, где “потеряшка”, но и визуализировать его.”

Дарья Алисейчик, авиационный штаб:



“В штабе Елена Кипяток обучала нас вести разговор с потерявшимся человеком и передавать данные пилотам ВС. Мы отслеживали борты через трекер, сверялись с картами, и лично я пыталась унять дрожь в руках.

В какие-то моменты офисное спокойствие перерастало в суматоху, все бегают, звонят, с кем-то связываются, голова шла кругом, это всё напоминало действительно "реальный бой". Напряжение усиливалось от осознания, насколько ответственно то, чему мы учимся, насколько важна каждая минута для человека, который там в лесу.

Стресс, ожидание, собранность и радость внутри, когда приходит информация от пилотов о выполнении задачи, или человек в лесу говорит "да, вертолёт надо мной".

Эдуард Федосов, авиационный штаб:

“Отличие учений от поисковых операций в том, что на учениях количество задач по поиску значительно превышает количество задач на реальных поисково-спасательных работах. Штаб всегда готов к такому развитию событий и данные учения не стали исключением. Мы всегда стараемся совершенствовать алгоритмы обработки входящей информации для того, чтобы в дальнейшем улучшить качество поставленных задач. Крайне важно в условиях, приближенных к реальным, облегчить работу летного состава. Чем точнее штаб поставит задачу пилоту воздушного судна, тем больше шансов, что задача будет выполнена в кратчайшие сроки. В условиях непрерывно поступающего потока данных (не всегда полных и не всегда верных), штаб обязан конкретизировать и выдать полетное задание в формулировках, исключающих двойное толкование. Пилот перед вылетом должен получить от штаба четкий и понятный брифинг.”

ПСО “Ангел” выражает большую благодарность учебным “потеряшкам”, которые несколько часов провели в поле и в лесу, позволяя воздушным судам отрабатывать задачи по поиску.

“Потеряшка” Павел:

“Согласно легенде, был потерявшимся в лесу с телефоном, на котором оставалось заряда на 15 минут разговора. Требовалось сориентировать пилотов и диспетчера по телефону, чтобы они меня обнаружили. На меня вышло 3 борта, они все определили моё местоположение. Время разговоров составило от 8 до 13 минут.”

В середине дня при выполнении учебных задач, часть бортов вернулась, поскольку из-за близости запретных для полетов зон, отказали GPS и перенесли все точки на карте во Внуково.

Во время учений также была задача обучить людей правилам безопасности при работе с вертолетом. Объяснить, когда можно подходить к воздушному судну, с какой стороны, как вести себя внутри вертолета.

Кроме того, отдельным этапом было взаимодействие с кинологическим отрядом и знакомство собак с воздушной техникой.

Александр Михайлов, пилот-инструктор:

“С кинологами МЧС у нас до мелочей отработана транспортировка собак с посадкой и высадкой из вертолета без выключения двигателя воздушного судна. Подбор кинологического расчета в этом случае сокращается по времени с 10 минут, до 30-40 секунд. Высадка может производиться даже на

заболоченной местности и вязком грунте. По той же программе мы начали готовить кинологические расчёты поисковых собак добровольцев, используемых на поисках в природной среде.”

Поисковый отряд Liza Alert проводил свои этапы обучения в ангаре вертодрома и в ближайшем лесу. Как пользоваться компасом, навигатором, техника безопасности в лесу, прочес местности, первая помощь, картография и другие дисциплины. Кроме того, производилась эвакуация групп и найденных потеряшек с помощью вездехода Sherp.

[\(ПСО Ангел\)](#)

Россия ломает американский строй: Москва поспорит за вертолетный рынок

В середине прошлого месяца холдинг «Вертолеты России» заявил, что его специалисты активно разрабатывают проект однодвигательного легкого многоцелевого вертолета с максимальной взлетной массой до двух тонн. Запуск серии планируется на 2020–2021 годы. Машина будет построена по соосной схеме винтов и сможет перевозить до пяти человек. Максимальная дальность составит 760 км, а крейсерская скорость машины – 230 км/ч.



«Легкие многоцелевые вертолеты – это самый массовый сегмент мирового гражданского вертолетного рынка, относящийся к авиации общего назначения. Для холдинга "Вертолеты России" это новый сегмент рынка, поэтому перед нами стоит несколько задач. Во-первых, создать продукт, привлекательный как для коммерческих заказчиков, так и для личного пользования. Во-вторых, выйти на новые для нас рынки, в том числе Европы и США, через сертификацию вертолета в этих странах», – заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский в ходе своего выступления на заседании Авиационной коллегии при правительстве РФ.

На новую машину планируется установить современное пилотажно-навигационное и радиоэлектронное оборудование. В «Вертолетах России» полагают, что за счет таких показателей, как



маневренность и простота управления, новый вертолет имеет хорошие перспективы в сегментах корпоративного транспорта, мониторинга объектов ТЭК и первоначального обучения пилотированию.

Легкие вертолеты и мы

Рынок легких вертолетов в мире очень и очень велик. Доля этих машин составляет в количественном выражении примерно половину всего вертолетного рынка в мире, и лидируем здесь совсем не мы. Мы только пытаемся ступить на эту достаточно зыбкую почву. Зыбкую потому, что реального опыта продаж у нас нет, а рынок уже поделили, причем давно.

Так уж исторически сложилось, что легкие (по нашим меркам сверхлегкие) вертолеты были не особенно востребованы в народном хозяйстве Советского Союза. Хозяйство тогда было народное и коллективное. Все было нацелено на благо советского общества, в том числе и вертолеты. Частной собственности не было места в советской действительности, а ведь именно частное применение было драйвером развития этого класса вертолетов.

Немного истории

Самый первый советский вертолет, Ми-1, был поршневым, брал на борт трех человек и относился к классу легких вертолетов. Он был самым массовым поршневым вертолетом легкого класса в СССР. Всего было произведено почти три тысячи машин, причем основное производство было в нашей стране, и только часть была произведена в Польше. Тогда это была Польская Народная Республика, и мы их учили делать вертолеты. Учили по-маленькому, с отверточной сборки. А когда они научились, мы передали им производство следующего легкого вертолета, Ми-2.

Причем передали «на корню»: лицензию на вертолет и газотурбинный двигатель. Поляки собрали почти пять с половиной тысяч машин. Заводы в Жешуве и Свиднике процветали, у этой машины был хороший сбыт. Прозвучало ли от Польши за это простое и банальное спасибо, лично я не слышал. Ми-2 был и остается хорошей машиной. На ней и сейчас совершают свой первый полет юные пилоты. Ми-2 и мне открыл дорогу в небо в далеких 80-х годах.

Еще одной интересной машиной был легкий поршневой вертолет Ка-26. Прекрасный многофункциональный вертолет-трансформер, который отлично послужил народному хозяйству Страны Советов и дал жизнь прекрасному вертолету Ка-226, но об этом будет отдельная история. Итак, получается, задел у нас был, но только задел.

Мировой рынок вертолетов

Вертолетный рынок начал формироваться в 50-е годы прошлого века. Это был военный рынок. В начале 60-х свой голос подали и гражданские машины. В обоих мирах, военном и гражданском, началось интенсивное движение, конструкторская мысль выполняла требования заказчиков-эксплуатантов, рождались чудеса вертолетостроения.



В каждом из этих сегментов сформировались три основных класса машин: легкие – взлетной массой до пяти тонн, средние – 5–15 тонн и тяжелые – более 15 тонн. Сейчас для характеристики вертолетного парка используется более детальная разбивка. Например, двигателисты, которые регулярно делают прогнозы развития вертолетной индустрии, Honeywell и Rolls-Royce, предлагают следующую классификацию: легкие однодвигательные взлетной массой до двух тонн; легкие двухдвигательные взлетной массой до 3,5 тонны; промежуточные – до пяти-шести тонн; средние – до десяти тонн; тяжелые – более десяти тонн; сверхтяжелые – более 20 тонн.

В количественном выражении лидерами продаж являются вертолеты с поршневыми двигателями (ПД). Рынок машин этого класса сейчас активно развивается, и фактически половина нынешнего мирового парка этих вертолетов была сформирована за последние несколько лет. За ними следуют машины с газотурбинными двигателями (ГТД). Суммарно на легкие вертолеты с ПД и с одним или двумя ГТД приходится около 75% вертолетного рынка. Считаете, много?

Давайте посмотрим на ситуацию в стоимостном выражении. При этом подходе лидер – вертолеты среднего класса. Благодаря своей востребованности, достаточно высокой стоимости и относительно большому количеству поставленных машин вертолетам среднего класса удалось освоить почти 30% рынка по денежной выручке. А вот лидер по количеству – вертолеты с ПД – в денежном выражении имеют долю около 5–6% рынка. Причина – небольшая по сравнению с другими классами стоимость машин, хотя с точки зрения частного пользователя или небольших предприятий низкая стоимость машины является преимуществом.

Сейчас мировой спрос на вертолетную технику снижается, что связано с замедлением глобального экономического роста. Текущий прогноз по мировым поставкам вертолетов снижен примерно на 9%. Изменилась и ожидаемая структура спроса. Предполагается, что большая часть произведенных вертолетов придется на легкие однодвигательные и двухдвигательные машины. Их доля составит примерно 68%. Внутри этого сегмента доли распределятся следующим образом: 48% поставок составят легкие одномоторные машины, 33% – средние двухдвигательные, 18% – легкие двухдвигательные вертолеты. Согласитесь, даже в ситуации спада вполне заманчивый кусок рынка.

Знакомьтесь: мистер Робинсон

Живете в Москве или в Подмосковье и услышали в небе стрекочущий звук? Поднимите голову – вы увидите характерный вытянутый силуэт – это вертолет Robinson. Полет этой машины над МКАД уже стал нормой. Грустно, но на настоящий момент это самый покупаемый в мире и в России легкий вертолет. Да, у нас покупают американские машины – это факт. Покупают в основном в столице.

Кто же он, гуру индустрии легких вертолетов? Знакомьтесь: Фрэнклин Робинсон. Он основал компанию Robinson Helicopter в 1973 году и стал одним из самых влиятельных людей мирового вертолетного сообщества. Его можно назвать «вертолетным Генри Фордом». Ведь именно мистер Робинсон создал массовое производство легких и недорогих вертолетов и перевернул мир.



Создав два поршневых вертолета (R-22, R-44), он не только добился с ними коммерческого успеха, но и повлиял на развитие вертолетостроения в целом. До этого легкие поршневые модели были достоянием второстепенных секторов, а уровень их продаж ежегодно падал.

Разработки Robinson – поршневые R-22 и R-44 – значительно расширили области применения вертолетов и вышли на передовые места по продажам. Согласитесь, прекрасный пример, из которого можно извлечь бесценный опыт.

Причины коммерческого успеха

Чем компания Robinson Helicopters привлекла людей? Каким образом Фрэнклин Робинсону удалось достичь такого успеха в вертолетной индустрии? В 70-е годы XX века газотурбинные вертолеты интенсивно вытесняли легкие поршневые модели. Обусловлено это было привлекательностью газотурбинной установки: ее низким весом, большой удельной мощностью и простотой эксплуатации.

Рынок легких вертолетов стремительно заполнялся газотурбинными моделями. Такая ситуация на рынке привела к значительному разрыву между ценовыми категориями устаревших поршневых и современных газотурбинных моделей. Разница цен была пятикратная. Эту разницу и использовал Фрэнклин Робинсон. Он создал недорогие, легкие и одновременно вместительные поршневые вертолеты, практически ни в чем не уступавшие газотурбинным аналогам. Вот так мистер Робинсон и завоевал мир.

Нашу первую попытку, Ми-34, в этом направлении можно и не рассматривать. Красивая внешне, но неудачная в техническом и экономическом плане машина. На данный момент мы начинаем вырываться из замкнутого круга неудач в легком классе.

Мир увидел хорошие коммерческие машины легкого класса: «Ансат» и камовскую «пчелку» Ка-226. Это современные вертолеты с двумя ГТД. Качественные и экономически эффективные машины. В этой ситуации результат налицо: на эти вертолеты заключаются контракты, они шаг за шагом отвоевывают позиции на мировом рынке.

С чего мы начинали

Специалисты холдинга «Вертолеты России» активно разрабатывают проект однодвигательного легкого многоцелевого вертолета с максимальной взлетной массой до двух тонн. А судьи кто? То есть потребители? Холдинг в рамках привычной ему парадигмы, похоже, мыслит, что это корпоративный клиент, как наш, так и заграничный. Частный сектор, скорее всего, будет забыт, а ведь именно на нем поднялся Фрэнк Робинсон. Согласен, победить на этом поле сложно, очень сложно, но нет ничего невозможного! Россия – великая вертолетная держава.

В этой фразе нет ни грамма юмора или сарказма, в ней только гордость. Гордость за нашу конструкторскую школу, за самородков, которых много в нашей необъятной стране. Кстати, о самородках. Пока строятся планы по разработке легкого вертолета, причем соосной схемы, эти



машины уже покоряют российское небо. Конечно, они классом ниже, чем та, которая «в планах», но...

Знакомимся: возможная звезда выставки HeliRussia–2017 «Афалина», летный образец. «Афалина» – это легкий двухместный однодвигательный двухвинтовой вертолет соосной (!) схемы с тандемным расположением пилотов. Вертолет оснащается двигателем Rotax 914 UL мощностью 115 л. с.

Большой плюс – в бак льем обычный АИ-95. Взлетная масса легкого вертолета составляет всего 500 кг, заявленная максимальная скорость – 250 км/ч (правда, немало?).

Применение «Афалины» – обучение пилотированию, мониторинг и патрулирование, сельскохозяйственные работы и многое другое. Сделано в России, Башкортостан, Кумертау. Согласитесь, «Афалина» имеет потенциал и может потеснить на нашем рынке легкие вертолеты зарубежных марок. Есть потенциал для развития? Есть. Могут наши профессионалы использовать это? Могут!

Следующая машина – Р-30 Rotorfly – тоже использует упрощенную соосную схему. Она гораздо компактнее Robinson R-22 (стартовой модели компании Robinson), дешевле как сама по себе, так и в эксплуатации. В 2005 году в городе Кумертау был построен и успешно испытан первый экземпляр вертолета. В этом же году совместно с Кумертауским вертолетным заводом была выпущена опытная партия – четыре вертолета. Эта машина была представлена на авиасалоне МАКС.

С 2007 года главным инвестором и соучредителем проекта «Роторфлай» становится ОАО «УМПО», а сейчас на борту вертолета появились китайские иероглифы. Похоже, вездесущий китайский инвестор интересуется не только YotaPhone, но и нашими вертолетами. Может, стоит боссам от российской промышленности тоже обратить на них внимание? Протянуть руку технологической и финансовой помощи. Вспомнить, что Фрэнк Робинсон был простым инженером и предпринимателем. Вспомнить, что именно его компания сейчас превалирует на этом рынке.

[\(ТК Звезда\)](#)

На предприятиях холдинга «Вертолеты России» пройдет акция «Неделя без турникетов»

С 17 по 22 апреля 2017 года конструкторские бюро и производственные предприятия холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) откроют свои двери для школьников и студентов профильных учебных заведений. Всероссийская акция "Неделя без турникетов" пройдет на предприятиях оборонно-промышленного комплекса в рамках реализации федеральной программы "Работай в России!".

Профориентационные мероприятия и экскурсии для учащихся профильных учебных заведений пройдут на "МВЗ им. М.Л. Миля" в АО "Камов", а также на серийных и авиаремонтных заводах холдинга - ПАО "Роствертол", АО "КумАПП", ПАО "Казанский вертолетный завод", АО "Редуктор-ПМ", АО "Улан-Удэнский авиационный завод", ПАО ААК "ПРОГРЕСС", АО "НАРЗ", АО "150 АРЗ" и АО "СМПП".



В рамках экскурсий для школьников будут организованы презентации, мастер-классы на производстве, встречи с молодыми инженерами и представителями рабочих профессий. Так для посетителей АО "Улан-Удэнский авиационный завод" организованы не только экскурсии по производству, но и осмотры музея завода, показ фильма о предприятии и мастер-классы в Авиационном техникуме.

На ПАО "ААК "Прогресс" состоятся мастер-классы по темам "Производство летательных аппаратов", "Технология машиностроения", "Станочник высокого профиля" и другие. Каждый желающий сможет попробовать себя в роли рабочего или инженера.

Для посетителей всех предприятий пройдут встречи с заслуженными работниками предприятий инженерами и молодыми специалистами. Общее количество участников "Недели без турникетов" превысит 1400 человек.

Мероприятия акции "Неделя без турникетов" проводятся в целях популяризации работы в авиастроительной отрасли среди молодежи, усиления бренда работодателя Холдинга "Вертолеты России" и привлечения талантливых молодых людей на предприятия Холдинга.

[\(Вертолеты России / АвиаПорт\)](#)

Сенатор Алексей Пушков побывал с рабочим визитом на «Редукторе-ПМ»

На сборочном стенде - сердце самого большого в мире грузового вертолета Ми-26. Эта гигантская деталь - то, без чего невозможно подняться в воздух - редуктор ВР-26. Агрегат способен оторвать от земли до 20 тонн груза.

Не удивительно, что ВР-26 - это гордость пермского предприятия "Редуктор-ПМ", входящего в холдинг "Вертолеты России". Андрей Южанинов отвечает за сборку. Молодой специалист признается, что трудиться (без преувеличения) над штучным товаром - большая честь, но к кропотливому процессу надо подходить с холодной головой.

С мощностями завода в рамках рабочей поездки познакомился и Алексей Пушков, журналист, политолог, член Совета Федерации от Законодательного собрания Пермского края. В цехе сборки и испытания агрегатов сенатору продемонстрировали ещё одну, образно выражаясь, коробку передач для вертолётa.

Речь идет о редукторе вертолета "Ансат" - противоположность Ми-26 - именно эта сверхлегкая летающая машина в чрезвычайных ситуациях первой оказывается на месте происшествия.

Как самостоятельное предприятие "Редуктор-ПМ" было образовано 31 августа 1995 года на базе редукторного производства «Пермские моторы». Но начинать конечно надо с середины двадцатого века. История производства начинается с 1951 года. Тогда был освоен серийный выпуск редукторов для вертолета Ми-1 и Ми-4, причем последний до сих пор стоит на вооружении КНДР, правда, китайская лицензионная копия носит другое название Harbin Z-5.

Сегодня завод производит не только серийные изделия, но и занимается конструкторскими разработками. В том числе и об этом говорили на совещании с сенатором.

Алексей Пушков, член Совета Федерации РФ: "Мы можем довести те вопросы, которые существуют, до Правительства, до нашего оборонного ведомства, можем обратиться с вопросами к ответственным фигурам, можем по какой-то конкретной теме собрать совещание в Совете Федерации, можем пригласить представителей производств в Москву. Речь идет не о финансово-торговом, а о политическом лоббировании, именно в этой сфере у Совета Федерации есть значительные политические возможности".

К концу 2017 года "Редуктор-ПМ" намерен завершить строительство нового сборочно-испытательного комплекса вертолетных редукторов и трансмиссий, что объединит разрозненные процессы сборки и испытания агрегатов.

[\(Т7-Информ\)](#)

Отборочный этап Кубка HeliRussia по дрон-рейсингу пройдет 22 апреля

В рамках 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia состоится новое мероприятие – соревнования пилотов миниатюрных беспилотных летательных аппаратов, получившие название Кубок HeliRussia по дрон-рейсингу. Сама выставка пройдет с 25 по 27 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо», а отборочный этап Кубка состоится уже 22 апреля в традиционном ирландском пабе Shamrock.

Отборочный этап Кубка HeliRussia по дрон-рейсингу призван привлечь внимание к основному мероприятию и выделить наиболее достойных пилотов. Призовой фонд составит 50,000 рублей.

Подробная информация о мероприятии, правила отборочного этапа и регистрация пилотов для участия в нем доступны на сайте HeliRussia 2017 по адресу: <http://www.helirusia.ru/ru/racing/>

К участию в гонках допускаются пилоты квадрокоптеров с размером рамы до 90мм, гонки проводятся в закрытом помещении на специально-оборудованной трассе. До 21 апреля регистрация будет проходить онлайн, а после этого срока – непосредственно на месте проведения гонок до начала мероприятия. Место проведения: Москва, Shamrock Pub, ул. Новый Арбат, 11, стр. 1.



Начало отборочного этапа Кубка запланировано 22 апреля на 20.00. После проведения технического контроля в 20:45 состоится брифинг пилотов, начало первого раунда – 21:00, награждение победителей в 23:00.

По итогам мероприятия десять лучших пилотов смогут принять участие в основном этапе Кубка на HeliRussia 2017 без оплаты стартового взноса и прохождения квалификации.

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia в последнее время уделяет больше внимания беспилотным технологиям. В рамках HeliRussia демонстрируются различные модели БЛА, на деловой программе обсуждаются важные межотраслевые темы, а на выставке проходят мероприятия, интересные как профессионалам, так и любителям.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

Глава холдинга «Вертолеты России» обсудил с президентом Татарстана перспективы развития санитарной авиации

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский сегодня провел встречу с президентом Республики Татарстан Рустамом Миннихановым, на которой обсуждалось развитие санавиации и применение легкого вертолета «Ансат». После переговоров Андрей Богинский посетил Казанский вертолетный завод, где встретил главу МЧС России Владимира Пучкова и ознакомил его с производственными мощностями предприятия.





Владимир Пучков осмотрел сборочное производство Казанского вертолетного завода и цех окончательной сборки вертолетов «Ансат» и Ми-38. Особый интерес у главы ведомства вызвали легкие многоцелевые вертолеты «Ансат», которые были представлены в пассажирской, военной и медицинской модификации. На летно-испытательном комплексе предприятия был организован полет «Ансата» для оценки маневренности и летно-технических характеристик вертолета.

На встрече, помимо перспективы поставок в летный парк МЧС РФ вертолетов Ми-38 и «Ансат», обсуждалась возможность приобретения спасателями вертолетов типа Ка-32, которые давно и успешно используются в России и за рубежом для борьбы с пожарами, эвакуации пострадавших и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций и техногенных катастроф.

«Мы располагаем широким модельным рядом вертолетов, которые могут решать различные задачи, стоящие перед силовыми ведомствами РФ. Холдинг готов участвовать в реализации ряда программ. В том числе, сегодня мы обсудили развитие санитарной авиации в России, а также нашу готовность обеспечить российских спасателей надежной и безотказной техникой», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Легкий многофункциональный вертолет «Ансат» может развивать максимальную скорость до 275 км/ч и совершать перелет на расстояния свыше 500 км. Его различные модификации, а также возможность быстрой смены оборудования позволяют вертолету успешно решать задачи как гражданских, так и силовых структур. Медицинский модуль вертолета обеспечивает возможность оказания первой медицинской, врачебной и экстренной медицинской помощи пострадавшим на месте. Кроме того, модуль обеспечивает возможность проведения реанимации, интенсивной терапии и мониторинга основных функций жизнедеятельности организма пострадавшего во время транспортировки в медицинское учреждение.

В медицинской версии «Ансата» предусмотрена быстрая конвертация из медицинской в пассажирскую и обратно. Таким образом, он может использоваться для оказания помощи пострадавшим в местности со сложным рельефом, в отдаленных районах со сложной транспортной доступностью. Благодаря наличию серьезных конкурентных преимуществ в своем классе, вертолет «Ансат» вызывает интерес эксплуатантов вертолетной техники не только России, но и зарубежных стран.

[\(Вертолеты России\)](#)

В Севастополе отремонтированы два вертолета Ка-29

На веб-ресурсе aviaforum.ru опубликованы фотографии двух транспортно-боевых вертолетов Ка-29 Морской авиации ВМФ России, завершивших капитально-восстановительный ремонт на ГУП "Севастопольское авиаремонтное предприятие" (САП) в Севастополе и получивших новую окраску.

Вертолеты имеют желтые бортовые номера "69" (регистрационный номер RF-19441) и "70" (регистрационный номер RF-19442) и, предположительно войдут в состав авиации Черноморского флота, в составе которой, видимо, станут первыми летными Ка-29 за длительное время. Оба вертолета поступили в ремонт на САП в 2015 году, предположительно с хранения в Каче.

Напомним, что фотоснимок первого завершившего ремонт на САП вертолета Ка-29 (в еще неокрашенном виде) появился еще в декабре 2016 года. Тогда это вертолет был идентифицирован как борт с заводским номером 52350047121804 и серийным номером 079-03 (бывший бортовой номер "70 красный" из Качи), и, видимо, он является одним из двух теперь предъявленных в окрашенном виде вертолетов.

21 декабря 2016 года Морской авиации ВМФ России были также переданы шесть вертолетов Ка-29, прошедших капитальный ремонт на АО "Кумертауское авиационное производственное предприятие".



На ноябрь 2016 года в летном состоянии в ВМФ России находились только четыре вертолета Ка-29 - две машины с бортовыми номерами "38 желтый" (регистрационный номер RF-34194) и "39 желтый" (регистрационный номер RF-34188), эксплуатирующиеся в 859-м Центре боевого применения и подготовки лётного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске, а также вертолеты Ка-29 с бортовыми номерами "23 красный" и "75 красный" в составе авиации Северного флота.

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

Экипажи армейской авиации ЗВО отрабатывают огневое поражение тыловых объектов условного противника

В Западном военном округе (ЗВО) началось летно-тактическое учение (ЛТУ) армейской авиации с привлечением экипажей боевых ударных и транспортно-десантных вертолетов Ми-35, Ми-24 и Ми-8АМТШ.



Вертолетчикам предстоит нанести внезапный огневой удар по тыловым объектам условного противника, а затем высадить тактический воздушный десант в глубине его обороны.

Всего неуправляемыми авиационными ракетами и снарядами авиационных пушек необходимо будет поразить свыше 20 различных мишеней, имитирующих боевую технику, командные пункты и узлы связи условного противника.

После этого вертолетчики поддержат огнем высадку тактического десанта в глубине обороны условного противника с транспортно-десантных машин Ми-8АМТШ.

Летно-тактическое учение будет проходить три дня, в нем принимает участие около 500 военнослужащих и задействовано свыше 30 вертолетов армейской авиации.

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



Авиаотряд спецназначения Росгвардии по РТ отметил 10-летие со дня формирования

Руководство Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации и РТ, совет ветеранов Общероссийской общественной организации ветеранов войск правопорядка поздравили личный состав авиационного отряда специального назначения Управления Росгвардии по Республике Татарстан с десятилетием со дня формирования подразделения, сообщает пресс-служба Управления ФСВНГ России по РТ.

Авиационный отряд специального назначения был создан 18 апреля 2007 года. В короткие сроки был оснащен вертолетами R-44 «Робинсон», Ка-226, «Ансат», Ми-8, комплексами беспилотных летательных аппаратов, системой высотного видеонаблюдения ОКО-60 и самолетом Л-410.

Сотрудники авиационного отряда принимали участие в ликвидации последствий чрезвычайной ситуации в Башкирии, в подготовке и проведении XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в Казани, Чемпионата мира по водным видам спорта 2015 года в Казани, 49-го чемпионата России по вертолетному спорту.

Командир отряда – начальник авиации подполковник полиции Фаиль Загидуллин вручил отличившимся сотрудникам памятные медали и ведомственные награды. Он отметил, что в этот непростой переходный период личный состав подразделения продолжает успешно решать возложенные задачи, не снижает боевую готовность и является одним из лучших на территории Приволжского округа. Личный состав отряда готов оперативно реагировать на все поставленные задачи, в том числе и при возникновении возможных нестандартных ситуаций.

Сейчас отряд готовится к авиационному обеспечению наземных сил правопорядка и безопасности в период проведения в Казани Кубка конфедераций в 2017 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году.

[\(Татар-информ\)](#)

Александр СТРОГАНОВ: «Сейчас в авиакомпании, использующие вертолеты, требуется больше летчиков, чем у нас курсантов»

В преддверии 12 апреля – Дня авиации и космонавтики – корреспондент «КВ» Анастасия ИЛЬЧЕНКО побывала в Омском летно-техническом колледже гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского.

В ноябре прошлого года кресло директора в нем занял заместитель директора по учебной работе, военный летчик, полковник Александр СТРОГАНОВ. Он рассказал о том, чем живет сегодня колледж, каких специалистов выпускает.

– Александр Валерьевич, что представляет собой ваше учебное заведение?

– У Омского летно-технического колледжа большая история, он был создан в 1940 году как Омская военная авиационная школа пилотов, а в октябре 1945 года переименован в Омское военное

авиационное училище летчиков. До 1960 года учебное заведение оставалось военным, а с ноября 1960 года было реорганизовано в авиационное училище спецслужб, которое стало готовить специалистов для гражданской авиации.



В 1969 году произошло еще одно переименование – в Омское летно-техническое училище гражданской авиации, с задачей подготовки пилотов на самолетах Ан-2. Но все меняется, и в 1980 году здесь началась сначала переподготовка вертолетчиков, а с 1992 года и подготовка курсантов на вертолете Ми-8.

И сегодня мы единственное учебное заведение в России, которое готовит пилотов вертолетов Ми-8. С 2009 года колледж стал филиалом Ульяновского института гражданской авиации. И финансирование, и обеспечение, и приобретение новой техники идет через него. Росавиация выделяет институту денежные средства, а он их уже распределяет. Кроме нас, филиалами Ульяновского института являются Краснокутское и Сасовское летные училища.

Сейчас мы готовим специалистов для гражданской авиации по четырем специальностям: пилоты Ми-8 (ежегодно набираем 110 человек), механики по планеру и двигателю (80 человек), техники по эксплуатации приборного и радиоэлектронного оборудования (50 человек), техники по эксплуатации радиоэлектронного оборудования (55 человек).

– *Кем может работать ваш выпускник, например по специальности «пилот», сразу после окончания колледжа?*

– Вторым пилотом вертолета Ми-8.

– *А после продолжения учебы в Ульяновском институте?*

– Дело в том, что если раньше после окончания техникума при поступлении в институт давали льготы, можно было сразу даже на второй курс попасть, то сейчас нет плавного перетекания из среднего



образования в высшее. Окончил техникум – поступает в вуз на общих основаниях, а вот когда поступит, ему могут сделать перезачет некоторых дисциплин.

– *Многие едут учиться в Ульяновский институт при таких условиях?*

– В последние два-три года человек 5-6 всего, то есть процентов пять от выпуска. Мы хоть и набираем 110 пилотов, но выпускаем меньше. В процессе обучения делаем отбор, не все, кто к нам поступил, становятся пилотами. Отчисления курсантов из филиала происходят по разным причинам, в том числе и по неуспеваемости.

[\(Коммерческие Вести\)](#)

AviaCareer.ru становится информационным партнером HeliRussia 2017

В 2017 году HeliRussia - крупнейшая европейская и единственная российская выставка, объединяющая ведущие предприятия вертолетной отрасли, - празднует свой первый юбилей.

На фоне наметившегося роста вертолетной индустрии и рынка сопутствующих услуг, становится особенно важным наличие профессиональных инструментов, позволяющих решать кадровые задачи, не отвлекаясь от вопросов развития бизнеса.

Именно таким инструментом является онлайн-платформа AviaCareer.ru - крупнейший в России портал по поиску и подбору персонала в авиационной отрасли.

AviaCareer.ru уже успел зарекомендовать себя как удобный и эффективный ресурс, которому доверяют сотни ведущих авиационных предприятий, а также тысячи квалифицированных специалистов.

Сайт предоставляет современные технологичные сервисы, позволяющие работодателям быстро и эффективно подбирать нужных кандидатов, а соискателям - находить интересную высокооплачиваемую работу.

В этом году сайт планирует расширение своей аудитории за счет выхода на международный рынок и привлечения зарубежных компаний и профессионалов в сфере авиации.

Специалисты компании будут рады пообщаться с клиентами и ответить на все вопросы у стенда AviaCareer.ru на выставке HeliRussia 2017.

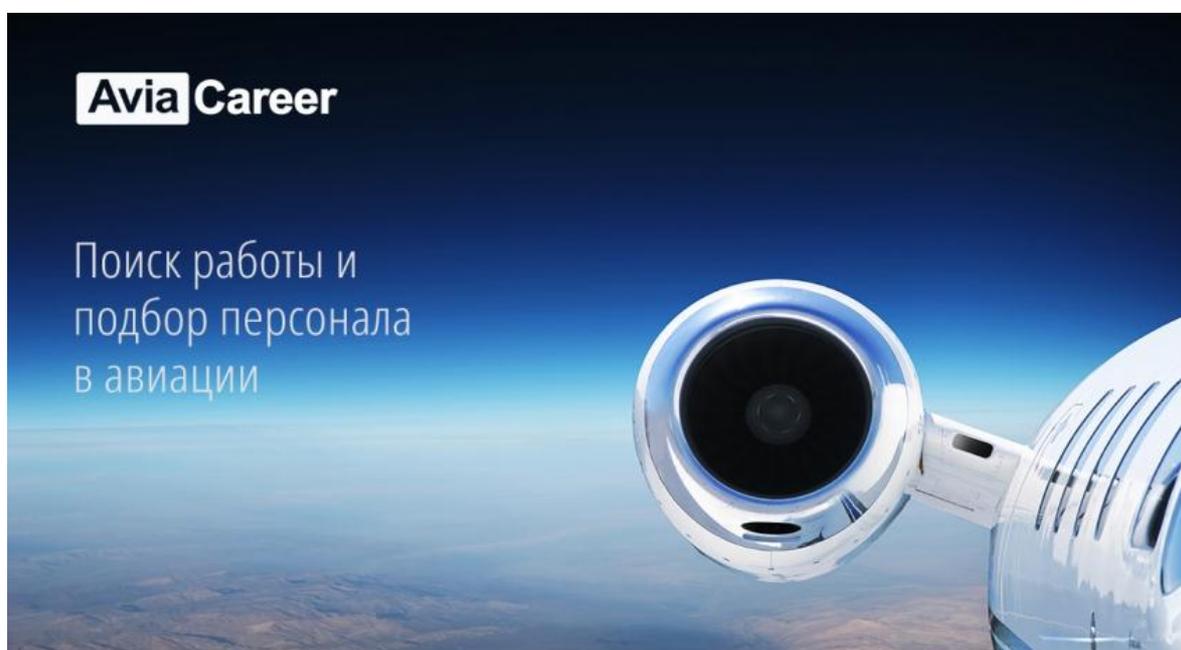
Десятая Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2017 пройдет с 25 по 27 мая в МВЦ "Крокус Экспо".

[\(AviaCareer.ru\)](#)

На HeliRussia 2017 расскажут о решении кадровых вопросов авиационной отрасли

В 2017 году HeliRussia – крупнейшая европейская и единственная российская выставка, демонстрирующая весь спектр продукции и услуг вертолетной индустрии – празднует свой первый значимый юбилей – 10 лет. Увеличивающийся масштаб выставки демонстрирует позитивные изменения в отрасли. На фоне наметившегося роста вертолетной индустрии и рынка сопутствующих услуг, наличие профессиональных инструментов, позволяющих решать кадровые задачи, становится особенно важным.

Именно таким инструментом является онлайн-платформа AviaCareer.ru - крупнейший в России портал по поиску и подбору персонала в авиационной отрасли. Портал AviaCareer.ru не только принимает участие в выставке HeliRussia 2017, но также выступает в роли ее информационного партнера.



В ходе выставки представители компании познакомят посетителей выставки с работой и успехами своего портала. К примеру, в этом году портал планирует расширение своей аудитории за счет выхода на международный рынок и привлечения зарубежных компаний и профессионалов в сфере авиации. Это является значимым шагом, укрепляющим международное сотрудничество и связи в аэрокосмической сфере.

В России портал AviaCareer.ru уже успел зарекомендовать себя как практичный ресурс, пользующийся доверием авторитетных авиационных предприятий. Портал полезен как компаниям, которые стремятся расширить свой кадровый потенциал, так и отраслевым специалистам, стремящимся к построению эффективной карьеры.

HeliRussia является самым масштабным и авторитетным отраслевым событием в Европе и Северной Азии. Программа выставки охватывает широкий спектр тем, в частности значительное внимание



уделяется кадровым вопросам отрасли, проходят мероприятия в поддержку молодых специалистов и для повышения интереса к авиации среди молодежи.

HeliRussia 2017 пройдет с 25 по 27 мая в МВЦ «Крокус Экспо» в Москве. В настоящее время открыта регистрация посетителей выставки и аккредитация СМИ, в скором времени заработает регистрация на мероприятия деловой программы выставки.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

«Вертолеты России» провели переобучение специалистов авиакомпании «Аэросервис»

В авиационном учебном центре АО «Улан-Удэнский авиационный завод» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) переподготовку на вертолет Ми-8АМТ прошел инженерно-технический персонал ООО «Аэросервис» (г. Чита). Подготовка специалистов гражданской авиации инженерно-технического профиля проводилась в соответствии с программами, утвержденными в Росавиации, по специальностям «Вертолет и двигатель» и «Авиационное и радиоэлектронное оборудование».

«Обучение летного и инженерно-технического состава является тем фундаментом, на котором строится безопасность полетов. В ходе переподготовки специалисты получают весь необходимый объем теоретических и практических знаний со сдачей на завершающем этапе итоговых экзаменов с выдачей свидетельств установленного образца. В сертифицированном учебном центре У-УАЗ предоставляется полный спектр услуг дополнительного профессионального образования», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Подготовка инженерно-технического состава компании «Аэросервис» продиктована необходимостью получения допуска на проведение оперативного и периодического технического обслуживания гражданского вертолета Ми-8АМТ, который в ближайшее время пополнит парк воздушных судов компании. Технические специалисты проходят обучение для квалифицированного обслуживания вертолета. Ранее они обслуживали самолеты различных типов, а также вертолеты Ми-8Т, Ми-8МТВ.

В рамках программы переучивания на вертолет Ми-8АМТ, утвержденной в Росавиации, специалисты проходят теоретическую переподготовку по специальности «Вертолет и двигатель» в объеме 148 часов, а также «Авиационное и радиоэлектронное оборудование» в объеме 170 часов. В центре внимания обучающихся – конструкция и техническая эксплуатация вертолета и двигателя, авиационное и радиоэлектронное оборудование вертолета и их техническая эксплуатация, аэродинамика, а также горюче-смазочные материалы и специальные жидкости. Ведут занятия инженеры предприятия с огромным опытом работы на авиационной технике. Практические занятия проходят на реальных вертолетах.

Технические специалисты компании «Аэросервис» дали высокую оценку технической и методической оснащенности учебного центра и квалификации преподавательского состава сертифицированного авиационного учебного центра (АУЦ) АО «У-УАЗ».



Сертифицированный авиационный учебный центр АО «У-УАЗ» специализируется на переподготовке лётного и инженерно-технического персонала на вертолеты Ми-8АМТ, Ми-171Е, а также на повышении их квалификации. Здесь создан полный цикл обучения специалистов, проводится теоретическая, тренажерная (на одобренном Росавиацией комплексном тренажере вертолета Ми-8АМТ/ Ми-171) и летная подготовка, в том числе на вертолетах заказчика.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» стали призером конкурса Минпромторга на звание организации высокой социально-экономической

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) занял второе место в ежегодном конкурсе Министерства промышленности и торговли РФ на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности» в номинации «Интегрированная структура».

Итоги конкурса подвела комиссия под председательством министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова. Кроме того, входящий в состав холдинга завод «Роствертол» стал победителем в номинации «Промышленная организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности».

В церемонии награждения принял участие генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Предприятия холдинга обеспечивают десятки тысяч высококвалифицированных рабочих мест, внося тем самым значительный вклад в развитие российской экономики. Одним из приоритетных направлений развития «Вертолетов России» является работа по популяризации рабочих и инженерных профессий, привлечению в высокотехнологичную вертолетостроительную отрасль талантливой молодежи и развитие социальных программ. Стоит отметить, что на предприятиях, входящих в состав «Вертолетов России», совершенствуется система материального и нематериального стимулирования, реализуются проекты по программам повышения квалификации и переподготовки персонала. Совместно с профсоюзными организациями работникам оказывается всесторонняя поддержка в решении жилищных и социальных вопросов.

Конкурс на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности» был учрежден Минпромторгом России и впервые проведен в 2013 году. С тех пор холдинг «Вертолеты России» дважды становился победителем в номинации «Интегрированная структура» и был награжден Почетным дипломом.

[\(Вертолеты России\)](#)

Правительство распорядилось передать «Ростеху» акции девяти авиационных ремонтных заводов

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о передаче госкорпорации "Ростех" акций девяти авиационных ремонтных заводов, сообщает пресс-служба правительства.



"Передать государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех" в качестве имущественного вклада Российской Федерации находящиеся в федеральной собственности акции акционерных обществ", - говорится в распоряжении.

В перечень заводов, чьи акции передаются, вошли Арамильский авиационный ремонтный завод (АРЗ, Свердловская область, 84,7% акций), 218 АРЗ (Гатчина, Ленинградская область, 0,000056%), 570 АРЗ (Ейск, Краснодарский край, 35,9%); 712 АРЗ (Челябинск-15, 0,00007%), 150 АРЗ (п. Люблино, Калининградская область, 0,0005%), 356 АРЗ (Энгельс, Саратовская область, 30,1%), 419 АРЗ (Санкт-Петербург, 0,000282), 810 АРЗ (Чита, 0,0001%), 12 АРЗ (Хабаровск, 0,00011%).

Перечисленные ремонтные заводы используются ОДК и "Вертолетами России" в производственных и ремонтных программах, в частности при исполнении работ по государственному оборонному заказу.

Распоряжение подписано во исполнение указа президента России Владимира Путина от 29 марта.

[\(RNS\)](#)

Штаб-квартира «Вертолетов России» переезжает в новое здание

Основной офис холдинга «Вертолеты России» (входит в «Ростех»), который располагался на арендуемых площадях Центра международной торговли на Красной Пресне, переезжает в новое собственное здание, сообщил RNS директор по финансам и экономике холдинга Сергей Желтиков.

«Переезд идет, пока не окончен», — сказал Желтиков.

Новый офис компании располагается по адресу Большая Пионерская, 1.

Отвечая на вопрос, кому принадлежит новое здание, Желтиков сказал, что «Вертолетам России». Он отметил, что необходимости в аренде площадей в Центре международной торговли, в 29-этажном офисном здании класса «А» на Краснопресненской набережной, больше нет. Он не стал отвечать на вопрос, сколько сможет компания экономить, отказавшись от аренды. «Это внутреннее дело холдинга», — сказал он. В то же время он сказал, что холдинг рассчитывает на экономический эффект от переезда.

Как сообщили RNS источники в авиационной отрасли, новый офис холдинга «Вертолеты России» располагается на пяти этажах. Общая площадь составляет несколько тысяч квадратных метров.

[\(RNS\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Вьетнам заинтересован в приобретении российских вертолетов

В столицу Татарстана с рабочим визитом прибыла делегация Министерства Национальной Обороны Республики Вьетнам. Переговоры между иностранными гостями и специалистами холдинга



«Вертолеты России» прошли на базе Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех). Основная цель визита - обсуждение вопросов поставки гражданской вертолетной техники в Республику Вьетнам.

Особый интерес делегации вызвали вертолеты «Ансат» и Ми-17В-5. На летно-испытательном комплексе предприятия были организованы демонстрационные полеты вертолетов, в ходе которых участники делегации смогли оценить маневренность и летно-технические характеристики машин, как с земли, так и внутри кабины.

Представители Министерства Национальной Обороны Республики Вьетнам ознакомились с основными производственными комплексами Казанского вертолетного завода. В рамках двухдневного визита в Казань гостям показали участки сборки агрегатов и фюзеляжей для вертолетов Ми-8/17, «Ансат» и Ми-38. Члены делегации также посетили участок большой серии в цехе окончательной сборки, где были представлены вертолеты Ми-8МТВ-1, Ми-17В-5, и участок малой серии, где собираются вертолеты «Ансат».

«Социалистическая Республика Вьетнам является одним из наших перспективных партнеров и имеет большой опыт эксплуатации самой различной авиационной техники. За полувековой рубеж сотрудничества мы поставили во Вьетнам более 50 единиц вертолетной техники, среди которых Ми-4, Ми-8, Ми-17, Ми17-1В, Ми-171Е, Ми-172. Наши вертолеты летают и в составе ВВС и в составе гражданской авиации – множество из них обслуживает нефтяную отрасль и буровые шельфы. Большой интерес у иностранной делегации вызвали многоцелевые вертолеты Ми-38» - заявил заместитель генерального директора по маркетингу и развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» Александр Щербинин.

Многофункциональный вертолет «Ансат» может развивать максимальную скорость до 275 км/ч и совершать перелет на расстояния свыше 500 км. Благодаря наличию серьезных конкурентных преимуществ в своем классе, вертолет «Ансат» вызывает интерес эксплуатантов вертолетной техники не только России, но и зарубежных стран. Его различные модификации, а также возможность быстрой смены оборудования позволяют вертолету успешно решать задачи как гражданских, так и силовых структур. Сегодня в серийном производстве находятся вертолеты собственной разработки: «Ансат - У» предназначенный для обучения курсантов летных училищ и вертолет «Ансат» сертифицированный по требованиям Авиационных правил для гражданской авиации.

Военно-транспортный вертолет Ми-17В-5, относится к семейству Ми-8/17 и поставляется для различных силовых структур РФ и зарубежных стран. Данный тип вертолетов способен перевозить до 4000 кг внутри фюзеляжа или на внешней подвеске. Вертолет также может использоваться для выполнения боевых задач с применением различного вооружения, проведения поисково-спасательных и санитарных операций, а также для выполнения различных специальных задач. Вертолет оборудован современными комплексами связи и навигации. За многолетнюю эксплуатацию вертолеты типа Ми-8/17 производства КВЗ доказали, что успешно справляются с задачами в любых климатических условиях и по праву являются самым массовым и одними из лучших в мире в своей категории.

[\(Вертолеты России\)](#)



Турецкая компания поборется за рынок модернизации вертолетов Миля

Турецкий оборонный концерн ASELSAN объявил о намерении занять долю на рынке модернизации советских и российских вертолетов фирмы Миля. Об этом пишет Defense News.

В сообщении компании, которое цитирует издание, это цель названа "самым важным следующим шагом [в развитии концерна]". Считается, что ASELSAN может претендовать на модернизацию части вертолетов марки Ми, эксплуатирующихся на Ближнем Востоке и в Центральной Азии.

"В рамках достижения этой цели один инозаказчик уже получил в демонстрационных целях вертолет Ми-17, модернизированный с установкой оборудования ASELSAN", - говорится в сообщении компании. При положительной оценке демонстрационной машины клиентом, отметили в концерне, тот готов разместить объемный заказ на модернизацию.

Представители ASELSAN пояснили, что проект включал установку в кабину вертолета многофункциональных дисплеев и клавиатур, новых блоков с инерциальной навигационной системой, прочего компьютеризованного оборудования (включая цифровую карту), а также средств радиосвязи.

Ранее компания выполнила работы по усовершенствованию авиатехники в интересах турецких вооруженных сил. Также сообщалось, отмечает издание, что ASELSAN выбран головным исполнителем заказа по модернизации систем вооружения и авионики для вертолетов AH-1E Cobra в интересах одной из стран Ближнего Востока.

ASELSAN (сокращение от Askeri Elektronik Sanayi, "Оборонная электронная промышленность") - турецкий военно-промышленный концерн. Основан в 1975 году, управляется правительством (незначительная часть акций находится в свободном владении). Объем выручки в 2016 году составил 1,2 миллиарда долларов. На предприятиях концерна заняты свыше 5000 работников.

Компания выпускает военные средства связи и управления, системы наведения, оптико-электронные системы, радиолокационные средства, технику РЭБ, микроэлектронные компоненты, а также системы безопасности и средства защиты информации (в том числе для гражданского сектора).

К основным инозаказчикам продукции ASELSAN, как отмечает издание, относятся Казахстан, Иордания, Саудовская Аравия, ОАЭ, Азербайджан и ЮАР.

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

«Вертолеты России» передали Пакистану вертолет Ми-171Е

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) передал гражданский многоцелевой вертолет Ми-171Е правительству провинции Пенджаб республики Пакистан. Машина была изготовлена на мощностях Улан-Удэнского авиационного завода и уже прошла приемку

представителями заказчика. К месту базирования машина будет доставлена авиационным транспортом.

По условиям заключенного контракта вертолет изготовлен в конвертируемом варианте, что позволит использовать машину как в транспортной версии, так и в конфигурации «VIP-салон», способной взять на борт 13 пассажиров в сопровождении бортпроводника. В транспортной конфигурации Ми-171Е сможет перевозить до 27 пассажиров на откидных сиденьях и до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.



«Холдинг «Вертолеты России» расширяет горизонты поставок известной во всем мире российской авиатехники. Среди наших заказчиков все больше гражданских эксплуатантов, в частности из Южной Азии. Каждый вертолет уникален, исполнение максимально нацелено на эффективное решение необходимых покупателю задач», - отметил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Ожидается, что руководство провинции Пенджаб будет использовать многоцелевой вертолет Ми-171Е для пассажирских и грузовых перевозок, санитарных заданий, патрулирования и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Область возможностей применения данного вертолета дополнительно расширена за счет установки набора поисково-спасательного оборудования – лебедки ЛПГ-150 и прожектора TSL-1600. Повышенная безопасность полетов обеспечивается благодаря установке системы раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ).

В январе 2017 года холдинг «Вертолеты России» стал победителем международного тендера и заключил контракт с правительством провинции Белуджистан (Республика Пакистан) на поставку гражданского вертолета Ми-171.

Вертолеты семейства Ми-8/17 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.

[\(Вертолеты России\)](#)

Facebook будет раздавать интернет при помощи вертолетов

Компания Facebook ранее заявляла о том, что хочет предоставить доступ к своей социальной сети абсолютно каждому жителю Земли. Кажется, это желание может скоро исполниться.



На конференции разработчиков F8 представители компании поделились своими данными, полученными в ходе мониторинга пользовательской активности. Были исследованы сельские регионы и возможность подключения к Интернету во время стихийных бедствий. В результате принято решение о старте проекта Tether-tenna.

Устройство, облегчающее доступ в сеть, будет выглядеть как небольшой вертолет. Его подключат к Интернету и установят на борту источник питания. В экстренных случаях и при повреждении действующей сети, вертолет подключится к целому участку оптоволоконного кабеля и поднимется на небольшую высоту, став своего рода антенной.

Хотя "полевые" испытания Tether-tenna еще не проводились, в Facebook заявляют, что на развертывание системы нужно всего несколько месяцев. В настоящее время в городе Сан-Хосе, где и проходит F8, тестируется подобный комплекс Terragraph, обеспечивающий посетителей высокоскоростным интернетом.

Напомним, несколько ранее неудачу потерпел аппарат Aquilla, созданный для раздачи Интернета из атмосферы. Он разбился из-за сильного ветра и турбулентности. Однако его полеты, имеющие целью обеспечения доступа к Интернету в труднодоступных районах, будут возобновлены.

[\(Белта\)](#)

У Leonardo сократился объем заказов

Итальянская компания Leonardo (в числе прочего производит вертолеты марки AgustaWestland) объявила о снижении объемов заказов на вертолетную продукцию в 2016 г.. Несмотря на увеличение



количества заказанных вертолетов (с 170 до 176 машин), их стоимость сократилась на 4,4 % по сравнению с 2015 г. и составила 4,03 млрд. долл.

Снижение результатов наблюдается и по другим основным показателям Leonardo. Так, общая сумма портфеля заказов на вертолетную технику сократилась на 9,3%, до 11,48 млрд. долл. В прошлом году компания увеличила количество поставленных вертолетов до 174 машин против 167 годом ранее. Тем не менее, сумма выручки от продажи этой техники сократилась на 18,8% и составила 3,93 млрд. долл. Общая выручка итальянского производителя также снизилась на 7,6 % по сравнению с 2015 г. и составила 21,55 млрд. долл.

Как заметили в Leonardo, сокращение объемов заказов на вертолеты связано со слабым спросом на рынке гражданской авиации, в частности в нефтегазовой отрасли. "Задержки и коммерческие трудности в течение 2016 г. повлияли на производство вертолетов AW189 и AW139. В это же время в компании началось производство нового вертолета AW169. Эти факторы привели к снижению экономических результатов, несмотря на сохранение отличной прибыльности", — сказали в Leonardo.

Компания заявила, что объемы производства в 2017 г., как ожидается, будут соответствовать прошлому году. Также планируется дальнейшее повышение рентабельности производителя в 2017 г. и снижение уровня чистой задолженности, которая в настоящее время составляет почти 308 млн. долл. за 2016 г.

ATO.ru

Новости аэрокосмической промышленности

В ПАК ФА испытали электронного пилота

Компания "Сухой" начала испытания бортового компьютера на истребителе пятого поколения Т-50 (ПАК ФА), сообщили в Объединенной авиастроительной корпорации. Принципиально новая вычислительная система берет на себя большую часть функций по управлению самолетом.

- Новейшая платформа приходит на смену спроектированной еще в 2004 году вычислительной системе на базе БЦВМ "Багет". Работы по созданию "Интегрированной модульной авионики боевых комплексов" (ИМА БК) велись в течение последних четырех лет, - рассказал главный конструктор компании "Сухой" Дмитрий Грибов.

Как спинной мозг человека избавляет человека от необходимости координировать движения, так ИМА БК берет на себя контроль за большинством систем истребителя. Компьютер выполняет функции электронного пилота, штурмана и бортинженера, управляет радаром, системой навигации и связи. Машина в реальном времени распознает наиболее опасные цели, подбирает оружие для их поражения, строит оптимальный маршрут и перестраивает систему при отказах.

При этом компьютер ПАК ФА вдвое меньше своего предшественника, бортовой вычислительной машины "Багет", не умевшей быть не пилотом, ни штурманом. Все могущество российских технологий



заклучено в металлический ящик размером с обувную коробку. Многоядерная машина создана из отечественных элементов, установлено на ней российское программное обеспечение.

- Объем ПО уже превысил четыре миллиона строк кода, а еще предстоит внедрить ряд сложных функциональных режимов управления летательным аппаратом, - заметил Грибов. - Новая система действительно является инновационной и не имеющей аналогов в мире. Мы впервые пошли не по пути воспроизводства уже реализованных другими разработчиками решений, а заложили перспективную архитектуру, которую и далее будем развивать в сторону "сетевого борта", последовательно модернизируя бортовые системы и комплексы. Многоядерность дает нам почти неограниченные возможности по проектированию отказоустойчивых конфигураций оборудования, экономя при этом на весе, энергопотреблении и стоимости аппаратуры.

Обмен данными между компьютером и периферийными устройствами проходит по волоконно-оптической сети со скоростью восемь гигабит в секунду. Сетевая структура повышает надежность компьютера - при сбое одного из вычислителей автоматически подключается другой блок.

- Производительность БЦВМ увеличилась более чем в десять раз, отказобезопасность выросла более чем в четыре раза, - рассказали в ОАК.

[\(Российская Газета\)](#)

UTair и «дочка» Boeing договорились о сотрудничестве в аэронавигации

Авиакомпания UTair и Jeppesen (дочерняя компания Boeing) договорились о сотрудничестве в аэронавигации, сообщили в пресс-службе перевозчика в понедельник.

"UTair и Jeppesen заключили сервисное соглашение о предоставлении электронных сборников аэронавигационной информации для системы EFB (Electronic Flight Bag). За счет внедрения программного обеспечения Jeppesen FliteDeck Pro на базе планшетов iPad экипажи авиакомпании получают доступ к важной полетной и эксплуатационной информации, которая формируется на основе глобальной базы аэронавигационных данных", - уточнили в пресс-службе.

"Это позволит сократить время подготовки пилотов к полету, а также обеспечит получение всей полетной информации по касанию пальца, - приводит пресс-служба слова, старшего вице-президента - летного директора "UTair - Пассажирские авиалинии" Андрея Ситнянского. - Внедряя новые технологические решения, мы не только обеспечиваем летный состав необходимыми электронными инструментами для повышения эффективности их работы, но и существенно сокращаем рабочую нагрузку пилотов".

Там добавили, что в 2016 году UTair завершила процесс внедрения системы электронной бортовой документации на базе планшетов iPad. "Эта модернизация позволила перейти на электронные аэронавигационные сборники и сократить вес бумажной полетной документации в среднем на 10 кг. Также на планшетах экипажей были внедрены приложения Boeing OPT и ATR SPS для расчета взлетно-посадочных характеристик и автоматизированная производственная система "Meridian.Alliance", - сказали в пресс-службе.



Авиакомпания UTair является ядром одноименной группы, которая включает в себя предприятия, осуществляющие эксплуатацию воздушных судов (ВС - самолетов и вертолетов), а также компании по ремонту и техническому обслуживанию ВС, подготовке персонала, сервисному обеспечению рейсов и продаже авиаперевозок. На сегодняшний день парк воздушных судов авиакомпании насчитывает более 60 самолетов. Основным хабом UTair является московский международный аэропорт Внуково, через который ежедневно проходит более 160 рейсов авиаперевозчика. Штаб-квартира расположена в Сургуте.

[\(ТАСС\)](#)

«Климов» напечатает макет двигателя на 3D-принтере

АО «Климов» до конца 2017 года планирует напечатать на 3D-принтере макет двигателя для беспилотника. Об этом заявил исполнительный директор предприятия Александр Ватагин.

По его словам, пока «подобную технику можно рассматривать только для беспилотников». Господин Ватагин добавил, что двигатели, напечатанные на 3D-принтере дешевле в производстве, чем в случае классической сборки.

[\(Коммерсантъ - Санкт-Петербург\)](#)

Медведев: надо выровнять объемы выпуска гражданской и военной авиатехники

Гражданское авиапроизводство отстает по объемам от военного, но соотношение планируется выровнять, средства на это запланированы, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

Как отметил глава кабмина, выступая с отчетом в Госдуме, в 2016 году было построено 30 гражданских и 109 военных самолетов, 22 гражданских и 186 военных вертолетов.

"Гражданская авиатехника пока существенно отстает по объему от того, что делается для оснащения Вооруженных Сил. Но это соотношение будет постепенно выравниваться. Средства на период 2017-2019 годов на это запланированы", - сказал российский премьер.

Он также напомнил, что в 2016 году начал работать первый гражданский космодром Восточный, около года назад с него стартовала ракета "Союз".

"На этот год запланировано два пуска. Ведется создание второго стартового стола - для тяжелой ракеты "Ангара". Она будет выводить в космос пилотируемые корабли", - сказал Медведев.

[\(РИА Новости\)](#)



ИКАО созывает совещание генеральных директоров гражданской авиации Европейского/Североатлантического региона

На 5 мая с.г. назначено проведение в Париже совещания генеральных директоров ведомств гражданской авиации государств Европейского/Североатлантического региона ИКАО (EURNAT-DGCA/2017).

Целью совещания является развитие координации усилий государств региона по обеспечению содействия глобальной гармонизации авиационной системы. Генеральным директорам будет представлен Бизнес-план, разработанный Европейским/Североатлантическим (EUR/NAT) региональным бюро ИКАО на период 2017-2019 годы и детализированный Операционный план.

Рабочая программа деятельности бюро EUR/NAT на 2017-2019 годы включает комплекс мероприятий по направлениям: безопасность полетов и аэронавигация, авиационная безопасность и упрощение формальностей, техническое сотрудничество и техническая помощь, охрана окружающей среды.

Участникам совещания будет предложено утвердить приоритеты Рабочей программы на 2017-2019 годы и операционного плана бюро EUR/NAT и подтвердить обязательства по предоставлению необходимой поддержки, касающейся привлечения к работе в рамках EUR/NAT квалифицированных специалистов и экспертов, а также, при необходимости, оказанию поддержки финансовыми ресурсами.

В порядке установления единообразия процедурных формальностей при проведении последующих региональных совещаний подобного толка генеральные директора рассмотрят разработанное бюро EUR/NAT ИКАО Процедурное руководство EUR/NAT-DGCA для его использования при проведении очередных совещаний.

В настоящее время Европейский/Североатлантический географический регион ИКАО образуют 56 государств-членов ИКАО, включая Российскую Федерацию.

[\(Росавиация\)](#)

Израильский концерн доработал гибридный дрон Panther после неудачной посадки

Израильский концерн Israel Aerospace Industries (IAI) усовершенствовал конструкцию гибридного беспилотного летательного аппарата Panther, сочетающего достоинства самолета и вертолета, после неудачной посадки, сообщает сайт Flightglobal.

По информации разработчика, после расследования причин неудачной посадки гибридного аппарата Panther в конце 2016 года в концерне IAI было принято решение о проведении доработки дрона. В частности, внести изменения в фюзеляж, а также крыло.

IAI разрабатывает Panther совместно с южнокорейской компанией Hankuk Carbon, которая поставляет композиционные материалы и некоторые подсистемы. По информации корейских источников,



гибридная двигательная система оказалась слишком тяжелой для данного аппарата, что и повлекло необходимость соответствующих доработок.

Максимальная взлетная масса аппарата составляет 67 кг, включая 8,5 кг полезной нагрузки. Дрон оснащен тремя питающимися от аккумуляторных батарей электродвигателями для выполнения вертикальных взлета и посадки, а также двигателем внутреннего сгорания для горизонтального полета. Максимальная скорость полета составляет 130 км/ч, радиус действия — 60 км.

По информации компании IAI, гибридная двигательная система позволяет увеличить продолжительность полета беспилотника и его грузоподъемность относительно первоначальной полностью электрической версии, представленной в 2010 году.

Потребность в вертикальном взлете-посадке вместе с обеспечением возможности достаточно длительного полета обуславливает появление подобного рода конвертируемых или гибридных аппаратов, сказал RNS российский эксперт в области беспилотных систем Денис Федутинов. «В последние годы у данной израильской разработки появилось немало конкурентов, в том числе Aerosonde, Arcturus Jump 15 и 20 и некоторые другие», — добавил эксперт.

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

Квартальная выручка Textron уменьшилась на 3,4%

Американский промышленный конгломерат Textron зафиксировал снижение прибыли и выручки в первом квартале, завершившемся 1 апреля, ввиду падения продаж в авиационном подразделении и сокращения спроса на вертолеты Bell.

Согласно отчету компании, прибыль от продолжающейся деятельности уменьшилась с \$151 млн или 55 центов на акцию годом ранее до \$100 млн или 37 центов на бумагу, а скорректированная прибыль оказалась на уровне 46 центов на акцию. Выручка, в свою очередь, понизилась на 3,4% г/г – с \$3,20 млрд годом ранее до \$3,09 млрд.

Заметим, что аналитики ожидали прибыль на уровне 51 цента на акцию при выручке в \$3,2 млрд.

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

В Госдуме состоится совместное заседание Экспертного совета по авиационной промышленности и профильного Комитета СоюзМаш России

21 апреля в Госдуме РФ состоится совместное заседание Экспертного совета при Комитете по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности и Комитета по авиационной промышленности Союза машиностроителей России на тему: «О внесении изменений в Государственную программу РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» под председательством Первого зампреда Комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимира Гутенева.



В работе заседания примут участие

- Председатель Комитета по авиационной промышленности СоюзМаш России, зампред Экспертного совета по авиационной промышленности, Первый Вице-президент ПАО «ОАК» Александр Туляков;

- Директор Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Сергей Емельянов;

- генеральный директор ФГБУ «Национальный исследовательский центр «Институт им. Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов;

- заместитель генерального директора АО «Вертолеты России» по производству и инновациям Андрей Шибитов и другие.

[\(Союзмаш\)](#)

В Крыму построят авиасборочное предприятие

Проект создания в Крыму авиасборочного предприятия малой авиации презентован в рамках III Ялтинского международного экономического форума.

Как сообщил "РГ" председатель совета директоров промышленно-инвестиционного комплекса "Вектор" Арман Акопян, в Севастополе уже производятся четыре модели беспилотных летательных аппаратов.

Теперь в планах предприятия перейти к производству пилотируемых самолетов. На первом этапе это будут двухместные учебно-тренировочные машины из композитных материалов, которые должны заменить в России советские Як-52. Их производство планируется начать уже через два года. Сборочный цех построят в Евпатории.

- Следующим нашим шагом будем производство 12-местных самолетов бизнес-класса, - рассказал Арман Акопян. - Это перспектива 2020 года.

Кроме того, совместно с Корпорацией развития Крыма планируется начать проект патрулирования полуострова беспилотными летательными аппаратами.

- У беспилотников в Крыму очень широкая сфера применения - от охраны объектов до наблюдения за лесами, предупреждение лесных пожаров, - сказал Арман Акопян.

[\(Российская газета\)](#)

UTair увеличила перевозку пассажиров на 21,2% в первом квартале 2017 года

Авиакомпания UTair подвела итоги производственной деятельности за март и первый квартал 2017 года.



В марте авиакомпания перевезла 526 093 пассажира, что превышает аналогичный показатель 2016 года на 14,5% (+11% на внутренних и +35,7% на международных направлениях). Пассажирооборот UTair увеличился на 13,4%. В то же время коэффициент занятости кресел вырос на 1,84 п.п., до 68,7%. Производственный налет на воздушных судах достиг 14,9 тыс. часов, что на 14,9% больше, чем годом ранее.

За первые три месяца 2017 года авиакомпания перевезла 1 479 761 пассажира, что на 21,2% выше аналогичного периода прошлого года (+17,1% на внутренних и +48,8% на международных направлениях). Пассажирооборот увеличился на 20,3%, а коэффициент занятости кресел - на 6,2 п.п. (до 68,6%). Производственный налет вырос на 14%, достигнув 42,6 тыс. часов. За отчетный период самолеты UTair перевезли 3,9 тыс. тонн грузов (+10%) и 1 334 тонны почты (+6,9%).

Кроме того, по итогам первого квартала 2017 года UTair признана самым пунктуальным перевозчиком аэропорта "Уфа" в категории "Авиакомпаний, выполняющие более 100 рейсов ежемесячно".

"Пассажиры стали чаще выбирать UTair благодаря нашему обновленному продуктовому предложению. В этом году мы продолжаем модернизировать наши сервисы, которые делают перелеты значительно доступнее. Так, недавно мы внедрили инновационную тарифную опцию "Открытый", которая позволила существенно снизить цены на 19 направлениях нашей маршрутной сети. На наших рейсах путешественники могут самостоятельно выбирать необходимые им в полете услуги по принципу конструктора, например питание, место в салоне, перевозку дополнительного багажа, не переплачивая при этом за базовую стоимость билета. Кроме того, в наступившем весенне-летнем сезоне мы предложим пассажирам новые международные и региональные направления, а также обширную программу полетов на курорты Черноморского побережья", – прокомментировал президент "ЮТэйр" - Пассажирские авиалинии" Алексей Будник.

[\(UTair\)](#)

ОАК обеспокоена снижением гособоронзаказа

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) обеспокоены снижением объемов государственного оборонного заказа, сообщил в пятницу первый вице-президент ОАК Александр Туляков на заседании экспертного совета по авиационной промышленности при комитете Госдумы по экономической политике.

"К сожалению, в последнее время мы имеем тенденцию к снижению государственного оборонного заказа, что, конечно, нас очень сильно беспокоит", - сказал Туляков.

Ранее сообщалось, что Объединенная авиастроительная корпорация в 2016 году поставила 143 самолета. Как объяснили тогда в ОАК, "некоторое снижение по сравнению с предыдущим годом связано, прежде всего, с плановым сокращением объемов гособоронзаказа, а также с корректировкой продуктовой программы и сосредоточением деятельности корпорации на приоритетных проектах".

[\(RNS\)](#)



Ростех создает платформу обмена опытом и знаниями в области качества

АО "РТ-Техприемка", входящее в Госкорпорацию Ростех (Корпорация, Ростех), выступило организатором семинара "Стратегия-Качество-Риски" для руководящего состава организаций Корпорации, который прошел в центральном офисе Ростеха.

Ростех создает платформу для обмена знаниями организаций Корпорации в области систем менеджмента качества с целью разработки и внедрения корпоративной системы менеджмента качества и единых подходов управления, повышения результативности и эффективности работы и достижения конкурентного преимущества организаций Корпорации как в России, так и на мировом рынке.

Данный семинар нацелен на передачу знаний и обмен передовым опытом как между организациями Ростеха, так и с компаниями, находящимися в кооперационных связях с Корпорацией.

"В любой деятельности существует оптимальный способ достижения цели, и этот способ, оказавшийся эффективным в рамках одной организации, может оказаться столь же эффективным для применения в другой. Основными принципами управления качеством являются снижение рисков заказчика, повышение результативности мер по обеспечению качества продукции, предупреждение отклонений от требований, заданных заказчиком, а также немаловажным является снижение затрат на устранение неисправностей, дефектов и отказов", - отметил управляющий директор по организациям прямого управления Госкорпорации Ростех Владимир Литвин.

Одна из приоритетных задач, стоящих в настоящее время перед руководителями предприятий - это внедрение подходов к менеджменту, принятых в мировой практике, а именно: систем менеджмента качества, процессного подхода, управления рисками, знаниями и затратами.

В работе семинара принял участие представитель Quality Austria в России и СНГ - австрийского партнера АО "РТ-Техприемка", в докладе которого были подняты вопросы о современных подходах и инструментах для достижения стратегических целей организации, каскадировании стратегических целей, процессном подходе и показателях результативности и эффективности.

Всего в работе семинара участвовало свыше 100 руководящих работников в области качества более чем с 70 предприятий промышленного комплекса.

[\(РТ-Техприемка\)](#)

Новости беспилотной авиации

В Москве начала работу IV международная конференция и выставка «Беспилотная авиация – 2017»

Ежегодная ключевая встреча профессионалов индустрии беспилотных авиационных систем - IV международная конференция и выставка "Беспилотная авиация - 2017" начала свою работу сегодня в Москве.



В конференции принимают участие: Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство обороны Российской Федерации, находящиеся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), Авиационный регистр Российской Федерации, ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", ФГУП "Защита ИнфоТранс", также принимают участие Межгосударственный авиационный комитет и другие организации.

Среди участников конференции крупнейшие промышленные предприятия и компании-лидеры рынка индустрии беспилотных авиационных систем, поставщики решений и оборудования для БАС и наземной инфраструктуры, современных спутниковых и навигационных технологий.

Большой интерес к конференции проявили действующие и потенциальные эксплуатанты БАС: крупнейшие предприятия нефтегазового комплекса; региональные министерства и ведомства, курирующие вопросы поиска, спасания и выполнения противопожарных работ, обеспечения безопасности и охраны правопорядка, дорожного хозяйства и транспорта, контроля и регулирования использования природных ресурсов, охраны окружающей среды, объектов животного мира, сельского хозяйства, лесного комплекса; организации выполняющие геодезические и картографические работы и исследования, грузоперевозки, фото и видеосъемку и другие.

В конференции принимают участие компании из России, Белоруссии, Казахстана, Израиля, Чехии, Швейцарии и других стран.

На конференции обсуждаются актуальные вопросы нормативно-правового регулирования в области производства беспилотных воздушных судов (БВС), эффективного развития рынка беспилотной авиации в России и странах СНГ, вопросы безопасности полетов и интеграции БВС в воздушное пространство, образования и кадровой политики в индустрии беспилотной авиации, вопросы применения и эксплуатации БВС в различных отраслях экономики, проходят презентации инновационной отечественной и зарубежной продукции предприятий-разработчиков и поставщиков БАС, оборудования и IT-решений, современных спутниковых и навигационных технологий.

В первый день конференции состоится Стратегическая сессия по выработке предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы в области беспилотной авиации с участием отраслевых ассоциаций беспилотной индустрии и федеральных органов власти.

В рамках конференции организована выставка-презентация инновационной отечественной и зарубежной продукции предприятий индустрии беспилотных авиационных систем.

Организатор конференции: Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Партнеры конференции: ВР-технологии, Ассоциация эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем, Сибирская ассоциация беспилотных технологий, Ассоциация малых беспилотников.

Генеральный информационный партнер: Официальный печатный орган Министерства транспорта Российской Федерации - газета "Транспорт России".

[\(Центр стратегических разработок в гражданской авиации\)](#)

Rheinmetall защитит швейцарские тюрьмы от беспилотников

Как сообщила пресс-служба Rheinmetall Defence, эта компания выиграла два первых контракта на защиту государственной инфраструктуры от беспилотных летательных аппаратов. Две швейцарские тюрьмы (центральная тюрьма в Ленцбурге и межкантонная тюрьма в Боштаделе) подписали контракт с немецким концерном на установку системы по обнаружению БЛА Radshield. Система состоит из комплекта видеокамер, ИК-камер и РЛС. Оборудование будет задействовано в мониторинге территории тюрьмы и воздушного пространства и сможет замечать любой летающий объект – дрон, радиоуправляемую модель или даже воздушный шар.



Отмечается, что данная система поможет предотвращать попытки контрабанды оружия, наркотиков и мобильных телефонов. Более того, Radshield способен обнаруживать объекты, бросаемые через стены и заборы, даже если их размер составляет только несколько сантиметров.

В последние годы участились случаи тюремной контрабанды при помощи мини-дронов. В Германии подобные инциденты происходят почти каждую неделю. В то же время стремительное развитие технологий БЛА привело к тому, что даже создание активных радиопомех не является надежной защитой против дронов.

Система Radshield производства Rheinmetall позволяет контролировать тюрьму и близлежащие территории. Как только неизвестный объект попадает в зону контроля, охрана тюрьмы мгновенно

получает оповещение, что дает время для изоляции отдельных участков территории, эвакуации или обыска заключенных.

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

Голландцы научат беспилотники уклоняться от столкновений

Аэрокосмический центр Нидерландов приступил к исследовательским работам в рамках проекта Trava, итогом которых станет определение базовых параметров уклонения беспилотных летательных аппаратов от столкновений в воздухе. Как пишет Aviation Week, эти данные будут использованы при разработке новой бортовой системы для беспилотников, которая позволит им выполнять полеты в едином воздушном пространстве.



Активное развитие беспилотной техники привело к тому, что у операторов возникла потребность осуществлять полеты таких аппаратов в едином воздушном пространстве, где пока могут летать только гражданские самолеты. Благодаря полетам в едином воздушном пространстве операторы беспилотников смогут использовать их для перевозки грузов или почты на большие расстояния. Считается, что перевозка грузов беспилотниками будет обходиться существенно дешевле традиционной их транспортировки грузовыми самолетами.

Однако если существующие беспилотные аппараты допустить к полетам в едином воздушном пространстве, плотность воздушного движения станет очень высокой и беспилотники начнут



представлять угрозу для пассажирских и грузовых самолетов. Для того, чтобы нивелировать эту опасность, перспективные аппараты планируется оснастить системами уклонения от столкновений в воздухе, которые позволят беспилотникам уходить с траектории полета других летательных аппаратов.

Новый проект Traxa позволит определить минимальные безопасные расстояния между беспилотником и пассажирским самолетом, возможные сценарии уклонения от столкновения и алгоритмы определения угрозы столкновения. Полученные данные позволят разработать систему, которая будет уводить беспилотники от столкновения не только с пассажирскими самолетами, но и друг с другом. Завершить исследования по проекту Traxa планируется в мае 2018 года. В исследованиях используется итальянский беспилотник Alenia Sky-Y.

В декабре прошлого года стало известно, что исследователи из швейцарской Федеральной политехнической школы Лозанны разработали алгоритм автономного полета для дронов, который позволит создать беспилотное аэротакси достаточно комфортное для людей-пассажиров. Чтобы пассажиры могли с комфортом летать на беспилотных аэротакси, швейцарцы добавили в алгоритм автономного полета возможность регулирования рывков. Таким образом аппараты смогут уклоняться от столкновений, не доставляя неприятностей пассажирам.

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

Новости из иноязычных источников

Safran Helicopter Engines поддержит двигатели в Южной Корее

Компания Safran Helicopter Engines подписала первый контракт уровня 5Star на поддержку в Южной Корее с компанией Aero Pease. Это соглашение касается поддержки двигателей Arriel 1D1 вертолетов Airbus Helicopters AS350B2. Контракт подписан на выставке Rotorcraft Asia в Сингапуре. Контракты уровня 5Star уже подписаны с компаниями из Испании, Норвегии и США. Контракт с Aero Pease является первым, заключенным в Азии.

[\(Safran\)](#)