



## Анонсы новостей:

### Новости вертолетных программ

- Отечественное вертолетостроение в 2017 г.
- Серийное производство вертолета Ми-26Т2В начнется в 2019 году
- «Вертолеты России» планируют выпустить полсотни Ка-52 за два года
- Концепция российского скоростного вертолета будет представлена осенью
- «Вертолеты России» сообщили о госиспытаниях модернизированного «Ночного охотника»
- Глава «Вертолетов России»: «Аллигатор» глубоко модернизируют
- Источник: вертолет Ка-226Т может получить новый двигатель
- Sikorsky завершает стандартизацию новой системы управления вооружениями Black Hawk S-70M

### Новости вертолетной индустрии в России

- HeliRussia 2018 приглашает организаторов деловых мероприятий
- Состоялось открытие Курганского вертолетного центра оперативной медицины
- Конкурс инженерных разработок «Вертолеты XXI века» начинается
- Улан-Удэнский авиационный завод получил сертификат одобрения производства
- МЧС Татарстана купит вертолет с медицинским модулем
- Вертолет санавиации в Волгограде чаще всего спасает сердечников
- «Вертушка» борется за жизнь
- «Вертолеты России» передали два Ми-8АМТ «Сбербанк Лизингу»
- Остается ровно 100 дней до открытия HeliRussia 2018
- «Вертолеты России» запустили в промышленную эксплуатацию новую аэродромную базу в ААК «Прогресс»
- В Костромской области на дежурство заступила летающая реанимация
- На службе санавиации Тюмени – новый вертолет
- Песков опроверг слова Пономарева об инциденте с вертолетом Путина
- «Вертолеты России» в 2018 году закончат модернизацию аэродрома «Северный»
- На Камчатку прибыл специализированный вертолёт санавиации
- В Ярославле собираются построить вертолетную площадку
- Настоящее и будущее двигателестроения для вертолетов
- Мантуров: объединение ОАК с «Вертолётными Россией» может произойти после 2018 года
- Вертолеты Ми-8МТВ-5-1 производства Казанского вертолетного завода приступили к службе в воинских частях Челябинской и Мурманской области

### Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» начали процесс сертификации вертолета Ансат в Китае
- «Вертолеты России» подписали с тайской Datagate меморандум о сотрудничестве в сфере ППО
- СМИ узнали, что Филиппины могут закупить вертолеты у России вместо Канады



- Посол РФ в Кабуле: Афганистан сохраняет интерес к российским вертолетам
- Airbus Helicopters и Таиланд укрепляют сотрудничество
- Bell поставил первые Jet Ranger X в Японию
- Новый российский Hind мог стать лучшим вертолётom в мире
- Система защиты от столкновения с проводами для вертолетов R66
- Сервис бронирования вертолетов Voom присоединяется к Airbus Helicopters
- Airbus Helicopters намерен вытеснить Россию с рынка вертолетов в Азии

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- Россия и Венгрия намерены развивать взаимодействие в области автомобилестроения, IT-технологий и сельхозмашиностроения
- «Аэротема» представляет перспективные аэронавигационные огни для вертодромов и вертолетных посадочных площадок
- Улан-Удэнский авиазавод готов наладить выпуск самолетов ТВС-2ДТС на смену Ан-2
- Катастрофа Ан-148 в Подмосковье привлекла внимание к деятельности сына вице-премьера Рогозина
- «Синхронизация действий сторон при строительстве аэродромов - основная гарантия успеха»
- Дорожная карта Аэронет НПА готова к внесению в Правительство РФ
- Транспортный налог могут снизить в Новгородской области для авиации
- Чистая прибыль Airbus Group за 2017 г выросла почти в 3 раза
- Производство цельнокомпозитных ТВС-2ДТС наладят на У-УАЗ
- Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации исполнилось 45 лет
- Денис Мантуров: Остаться в стороне от глобальных процессов нельзя – важно занять место в их авангарде

### **Новости вертолетных программ**

#### **Отечественное вертолетостроение в 2017 г.**

Суммарно на вертолетных заводах России, входящих в холдинг «Вертолеты России», построено в прошлом году 214 винтокрылых машин против 189 вертолетов в 2016 г.

#### **ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ)**

В 2017 г. на КВЗ построили немногим более 70 винтокрылых машин. Для сравнения приводим статистику выпуска вертолетов в Казани, начиная с 2014 г. – 107 вертолетов, в 2015 г. – 77, в 2016 г. – 70 машин. Большая часть выпущенных машин – это вертолеты семейства Ми-8/Ми-17.



В 2017 г. КВЗ поставил заказчикам 16 легких многоцелевых вертолетов «Ансат», из которых 10 штук в учебно-тренировочной модификации «Ансат-У» по заказу Минобороны России. Стоимость контракта составила, согласно сайту госзакупок, 2,075 млрд руб.

Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) передано 6 машин «Ансат» в рамках контракта стоимостью 1,33 млрд руб.

Необходимо сказать, что в течение прошлого года холдинг «Вертолеты России» поставил ГТЛК 29 вертолетов (марки «Ми» и «Ансат») для использования в санитарной авиации России

### ***АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ)***

В прошлом году на У-УАЗ была построена небольшая партия первых серийных усовершенствованных вертолетов Ми-171А2. Машина Ми-171А2 в перспективе должна прийти на замену вертолетам семейства Ми-8/Ми-17.

В основном в прошлом году на У-УАЗе строили вертолеты для отечественных силовых структур. По неофициальной информации, в 2017 г. на заводе изготовили около 30 вертолетов семейства Ми-8/17/171 в рамках гособоронзаказа.

Также У-УАЗ передал партии из трех новых вертолетов Ми-8АМТ в медицинском исполнении для авиакомпании «СКОЛ» в рамках реализации контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). В 2016 г. У-УАЗ получил заказ от ГТЛК на 13 вертолетов модели Ми-8АМТ и 10 Ми-8МТВ-1 со сроком исполнения в 2017 г. Шесть новых вертолетов Ми-8АМТ, построенных в Улан-Удэ, получила российская авиакомпания «ЮТэйр». На авиазаводе в Бурятии для Таиланда была построена небольшая партия военно-транспортных вертолетов Ми-17В5.

В ближайшей перспективе У-УАЗ вместе с вертолетным заводом в Кумертау (Башкортостан) должен приступить к изготовлению машинокомплектов вертолета Ка-226Т для лицензионной сборки в Индии из российских комплектов.

Необходимо сказать, что в конце прошлого года на У-УАЗ торжественно отметили одно событие: на предприятии был построен 1100 вертолет семейства Ми-8/Ми-17/Ми-171. Юбилейную машину получила отечественная авиакомпания «Ангара».

### ***ПАО «Роствертол»***

В 2017 г. вертолетный завод в Ростове-на-Дону начал серийные поставки учебно-боевых вертолетов Ми-28УБ. Всего было запланировано построить в прошлом году 8 машин Ми-28УБ для российских военных. В апреле 2016 г. российские военные разместили на «Роствертоле» заказ на 24 вертолета с двойным управлением Ми-28УБ.

На «Роствертоле» в прошлом году продолжали строить ударные вертолеты Ми-28Н и многоцелевые боевые вертолеты Ми-35М в рамках договоров с Минобороны России и контрактов с зарубежными

странами (Пакистан, Нигерия, Мали и др.). До конца 2018 г. Россия должна поставить Нигерии суммарно 12 вертолетов Ми-35М.

По заявлению руководства холдинга «Вертолеты России», ударные вертолеты Ми-28Н (Ми-28НЭ) и многоцелевые боевые вертолеты Ми-35М пользуются стабильным спросом, как в России, так и на внешнем рынке. На период 2016-2018 гг. ожидаемый объем поставок может составить суммарно более 120 вертолетов Ми-28Н и Ми-35М.

На вертолетном заводе в Ростове-на-Дону в прошлом году было построено три тяжелых вертолета Ми-26: две машины для Минобороны России и один – для Иордании. Иордания стала вторым иностранным военным заказчиком вертолетов модели Ми-26Т2 после Алжира. Всего для ВВС Иордании заказано 4 вертолета Ми-26Т2.

**ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И.Сазыкина» (ААК «Прогресс»)**

В 2017 г. Минобороны России получило 12 (по другим данным – 14) вертолетов Ка-52 «Аллигатор», построенных в Арсеньеве. Как заявил заместитель министра обороны, генерал Юрий Борисов, при посещении авиазавода в Арсеньеве летом 2017 г.: «...Еще нужно завершить текущий контракт, осталось 50 машин Ка-52 до 2020 г.».



В 2011 г. официально было объявлено, что в рамках контракта с Минобороны России на предприятии «Прогресс» будет построено более 140 боевых вертолетов марки Ка-52. К началу 2017 г. построили свыше 100 вертолетов Ка-52.



По данным российских СМИ, до 2020 г. Минобороны России заказало 146 вертолетов Ка-52 «Аллигатор» и 32 вертолета корабельной версии Ка-52К «Катран» для авиации ВМФ России.

По утверждению руководства предприятия «Прогресс», завод загружен экспортными заказами до 2020 г. Согласно подписанному контракту, ВМС Египта получают 46 вертолетов Ка-52 «Аллигатор». Первую партию Ка-52 планировали отправить в Египет во второй половине 2017 г. На 2017 г. запланировано поставить в Египет 15 штук Ка-52.

Также необходимо сказать, что на ААК "Прогресс" строится опытная партия нового вертолета гражданского назначения Ка-62. 28 апреля 2016 г. на режиме висения был опробован первый летный образец машины Ка-62. Полет по кругу состоялся в апреле 2017 г. на аэродроме "Прогресс" Приморского края. В 2017 г. была построена вторая опытная машина Ка-62.

#### ***АО «Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП)»***

В прошлом году Кумертауское авиационное производственное предприятие изготовило два серийных экземпляра легкого вертолета Ка-226ТК корабельного базирования, заказанных для Пограничной службы ФСБ России.

В 2017 г. КумАПП продолжало выполнять контракт по ремонту и глубокой модернизации противолодочных вертолетов Ка-27 для авиации ВМФ России, а также отремонтировало партию транспортно-боевых машин Ка-29.

В соответствии с ранее заключенными контрактами, КумАПП в 2017 г. изготовили 6 вертолетов марки Ка-32А11ВС для нескольких китайских компаний. В рамках ранее подписанных контрактов изготовили и поставили иностранным заказчикам несколько винтокрылых машин Ка-32 в Таиланд и Турцию.

#### ***Итоги***

По заявлению руководства холдинга «Вертолеты России», «в рамках государственного оборонного заказа (ГОЗ) 2017 г. на предприятиях холдинга произведено и поставлено в интересах Министерства обороны РФ 72 новых вертолета».

Также согласно заявлению руководителя холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского: «В 2017 г. построено более 70 вертолетов гражданского назначения, которые пошли как на российский, так и на зарубежный рынки. В 2018 г. мы рассчитываем сохранить и даже немного увеличить общий объем поставок. В прошлом году доля экспорта вертолетов составила 40%, как и в 2016 г.».

Необходимо отметить, что согласно официальным заявлениям, Минобороны России закупит в рамках Государственной программы вооружения России (ГПВ-2025) в 2018-2025 гг. меньше вертолетов, чем по действующей программе на 2010-2020 гг. После 2020 г. Минобороны сделает акцент на закупку именно боевых вертолетов.



Суммарно на вертолетных заводах России, входящих в холдинг «Вертолеты России», построено в прошлом году 214 винтокрылых машин против 189 вертолетов в 2016 г.

[\(Жуковские Вести\)](#)

### **Серийное производство вертолета Ми-26Т2В начнется в 2019 году**

Серийное производство самого тяжелого в мире военного вертолета Ми-26Т2В начнется уже в будущем году. Об этом сообщили в холдинге "Вертолеты России", передает РИА Новости.

На сегодняшний день уже начались работы по созданию опытного образца вертолета - модернизированной версии Ми-26, способной летать как днем, так и ночью при любых погодных условиях и с неподготовленных площадок. Конструкторскую документацию подготовил Московский вертолетный завод имени М.Л. Миля.

Как сообщили в холдинге "Вертолеты России", после изготовления первого опытного образца, а это произойдет во второй половине нынешнего года, машину передадут Московскому вертолетному заводу. Там проведут летные испытания. Серийное производство намечено на 2019 год.

Вертолет Ми-26Т2В будет оборудован современным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования НПК90-2. Этот комплекс обеспечит выполнение автоматического полета по маршруту, выход в заранее заданную точку и заход на посадку, а также предпосадочное маневрирование и возврат на основной или запасной аэродром. Бортовой комплекс обороны машины повысит выживаемость вертолета и сможет защитить его от поражения ракетами противовоздушной обороны.

Ми-26Т2В обладает уникальными транспортными возможностями. Он может перевозить до 20 тонн груза внутри фюзеляжа или на внешней подвеске или до 82 десантников в полном обмундировании и с оружием.

[\(Российская газета\)](#)

### **«Вертолеты России» планируют выпустить полсотни Ка-52 за два года**

"Вертолеты России" в 2018 году произведут порядка 25 боевых "Аллигаторов" как для Минобороны РФ, так и на экспорт, сообщил глава холдинга Андрей Богинский. Такое же количество в 25 вертолетов запланировано и на 2019 год, добавил он.

"На этот год — порядка 25 вертолетов будет произведено, в целом. На следующий год — 22-25" — сказал глава холдинга. В прошлом году, для сравнения, было произведено 27 "Аллигаторов".

Как сообщили в пресс-службе холдинга, эти вертолеты будут поставлены как Вооруженным силам России, так и на экспорт.

"Холдинг надеется на подписание контракта с Египтом на морскую версию данного вертолета" - добавил Богинский.



В начале этого месяца замминистра обороны РФ Юрий Борисов сообщил журналистам, что в рамках госпрограммы вооружений 2018-2017 годов планируется закупить 114 боевых вертолетов Ка-52 "Аллигатор", в том числе шесть в этом году.

Боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" серийно выпускается для нужд министерства обороны РФ с 2010 года. Вертолет предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток.

[\(Военное обозрение\)](#)

### **Концепция российского скоростного вертолета будет представлена осенью**

Холдинг «Вертолеты России» в ноябре текущего года представит Минобороны РФ концепцию сверхскоростного боевого вертолета, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского.

По словам Богинского, работы идут по контракту, который был подписан на форуме «Армия-2017».

«Мы ориентируемся на планы поднять этот вертолет после 2025 года. Все зависит от выбранной концепции, от требований, сложности и так далее», - подчеркнул Богинский.

Он отметил, что в данный момент идет соревнование двух конструкторских школ, которые доказывают преимущество той или иной схемы вертолета.

В России существуют два основных производителя вертолетов - Московский Вертолетный Завод им. М.Л. Миля и АО «Камов», которые входят в холдинг «Вертолеты России». Основное различие в подходе к строительству вертолетов относится к их схеме - соосной у вертолетов «Ка» и обучной у завода им. Миля.

Отметим, что подобные разработки ведутся в том числе и в США, где фирма Sikorsky создала разведывательный скоростной вертолет S-97 Raider, построенный по соосной схеме. Максимальная скорость - порядка 444 километров в час.

В России в рамках программы создания скоростного вертолета на базе Ми-24 создана летающая лаборатория, в том числе для испытаний новых лопастей несущего винта. Кроме того, для вертолета ведется создание модернизированного двигателя ВК-2500М, который создается АО «ОДК-Климов».

Ранее сообщалось, что скоростной вертолет будет создаваться с нуля, а не на базе Ми-24 и будет развивать скорость более 400 км/ч.

[\(ТК Звезда\)](#)

### **«Вертолеты России» сообщили о госиспытаниях модернизированного «Ночного охотника»**



Модернизированный ударный вертолет "Ночной охотник" Ми-28НМ проходит государственные испытания, сообщил в интервью "Интерфаксу-АВН" гендиректор холдинга "Вертолеты России" (Ростех) Андрей Богинский.

"У нас в авангарде стоит милевская тематика - Ми-28. Сейчас мы ведем опытно-конструкторскую работу по Ми-28НМ. Мы уже вышли на государственные совместные испытания, наши вертолеты в прошлом году передали", - заявил А.Богинский.

В декабре 2017 года в Минобороны России сообщили о заключении контракта на поставку Ми-28НМ.

"Мы приняли решение, что дальнейшая контрактация по "двадцать восьмым" машинам будет проводиться в пользу Ми-28НМ", - приводила слова замминистра обороны РФ Юрия Борисова ведомственная газета "Красная Звезда".

Издание сообщало, что, согласно госконтракту с "Вертолетами России" на производство установочной партии, первые два Ми-28НМ будут изготовлены до конца 2018 года.

"Вертолёт получил лазерный бортовой комплекс обороны и новую систему управления вооружением, которая позволяет применять новые типы авиационных средств поражения с радиолокационной и лазерной системой наведения на больших дистанциях", - отметил Ю.Борисов.

"Машина приобрела модифицированный фюзеляж, модернизированные двигатели, бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования и обзорно-прицельную систему, новую вспомогательную силовую установку, аппаратуру связи с беспилотными летательными аппаратами", - сказал замминистра обороны.

В августе гендиректор холдинга Андрей Богинский в интервью "Интерфаксу" сообщил, что поставка Ми-28НМ военным может начаться в 2018 году.

Ранее Виктор Бондарев, будучи главкомом Воздушно-космических сил (ВКС) России, сообщил, что модернизированный вертолет будет поступать во все строевые части армейской авиации.

Ударный вертолет Ми-28НМ представляет собой новейшую модификацию Ми-28Н "Ночной охотник". Работы над новой версией вертолета начались в 2009 году. Сообщалось, что он будет оснащен принципиально новым локатором, который позволит вести круговой обзор, а также новое высокоточное оружие, современную систему управления и "стеклянную кабину", в которой практически нет механических приборов и классических панелей управления.

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

### **Глава «Вертолетов России»: «Аллигатор» глубоко модернизируют**

Гендиректор "Вертолетов России" (Ростех) Андрей Богинский во время поездки на Арсеньевский авиазавод (ААК "Прогресс") рассказал корреспонденту "Интерфакса" Екатерине Мальцевой о



перспективных программах холдинга: модернизации ударного "Аллигатора", испытаниях его морской версии "Катран" и разработке концепции сверхскоростного боевого вертолета.

*- Недавно замминистра обороны РФ Юрий Борисов, посещая "Прогресс", сообщил о планах закупки ударных вертолетов Ка-52 "Аллигатор" на ближайшие 10 лет - 114 машин. Это будет уже модернизированная версия?*

- Мы постоянно занимаемся модернизацией. По результатам применения вооружения в Сирийской Арабской Республике появились пожелания летного состава, инженерно-технического состава - эти небольшие доработки мы достаточно быстро делаем, исправляем, замещаем.

Что касается нас, конструктивные изменения мы вносим достаточно быстро. Что касается кооперации по отдельным агрегатам и комплектующим, например, обзорно-прицельным станциям, вспомогательным силовым установкам, конечно, эта работа занимает чуть больше времени - нужно внести изменения, провести испытания. Это процесс достаточно насыщенный с точки зрения работы конструкторов-технологов и производства, поэтому это чуть-чуть дольше.

У нас есть малая модернизация обзорно-прицельных систем - то, что требует министерство обороны. Мы совместно с холдингом "Швабе" эту работу активно ведем. Дальше будет вопрос о более глубокой модернизации обзорно-прицельных систем - это увеличение дальности распознавания и обнаружения целей. Это, скажем так, второй этап работ, который мы сегодня проводим.

В целом вопрос модернизации боевых вертолетов - это, конечно, унификация существующего вооружения плюс появление нового. Работы по вооружению ведут наши коллеги из "Корпорации "Тактическое ракетное вооружение" (КТРВ), "Конструкторского бюро машиностроения", "Калашникова" и другие.

Наша задача - унифицировать применение существующего вооружения на разных типах вертолетов и под разные задачи. И конечно, мы ожидаем от них новых разработок.

*- Двигателей эта модернизация коснется?*

- Мы постоянно с ОДК (Объединенная двигателестроительная корпорация, Ростех) работаем.

Основная задача при модернизации двигателя - обеспечить увеличение максимального пуска ракет. Эти работы мы активно ведем и на Ми-28, и на Ка-52.

*- Когда стоит ожидать создания глубоко модернизированной версии "Аллигатора" - Ка-52М?*

- Минобороны поставило нам такую задачу. Думаю, это будет 2021-2022 год. Именно глубокая модернизация. Но это не означает, что мы не будем делать текущих модернизаций. Мы сами в этом заинтересованы. Опыт боевого применения вертолетов для нас дорогого стоит. В реальных условиях можно понять - действительно те или иные конструктивные решения помогают пилоту или надо что-



то улучшить, повысить надежность. Плюс вопросы применения в другом климате - из-за этого тоже возникают новые требования.

*- Каких систем Ка-52 коснется глубокая модернизация?*

- В целом бортового комплекса - это и вооружение, и навигационные системы. У нас в авангарде стоит милевская тематика - Ми-28. Сейчас мы ведем опытно-конструкторскую работу по Ми-28НМ. Мы уже вышли на государственные совместные испытания, наши вертолеты в прошлом году передали. Соответственно, мы будем идти таким же путем и по Ка-52.

Плюс у нас еще большая работа по морским испытаниям палубного вертолета Ка-52К ("Катран"). Мы ожидаем от министерства обороны, когда мы сможем продолжить эти испытания.

*- В этом году удастся их завершить?*

- Мы хотим. Главное, чтобы наши коллеги из Минобороны имели такое же желание, чтобы наши желания совпадали с нашими возможностями.

*- Когда планируется запустить серийное производство "Катранов"?*

- В проекте ГПВ (госпрограммы вооружения на 2018 - 2027 годы - ИФ) есть катрановская версия вертолетов для флота. Контракта под них нет пока, поэтому сложно говорить о точных сроках. Мы надеемся, что в 2019-2020 годах.

Плюс продолжаются переговоры "Рособоронэкспорта" в Египте. Мы надеемся, что в итоге сможем обеспечить планомерную загрузку предприятия. Нам важно уйти от пиков и падений производства и выйти на стабильность.

*- Во время поездки Юрия Борисова в Арсеньев также поднималась тема скоростного вертолета. На каком этапе работы?*

- В этом году завершится работа по контракту, который мы подписывали на "Армии-2017", окончание этих работ предусмотрено в ноябре текущего года. Соответственно, мы представим заказчику концепцию или концепции по скоростному боевому вертолету. Много идет внутри споров, две школы сегодня соревнуются, доказывая преимущество той или иной схемы вертолета. Понятно, что учитывается и международный опыт. Давайтеждемся конца года, думаю, заказчик тогда уже определится.

*- На базе Ми-24 уже создана летающая лаборатория скоростного вертолета.*

- Это гражданская версия. Она создана на деньги министерства промышленности и торговли в 2016 году в рамках госпрограммы развития гражданской авиационной промышленности. Но сейчас на этой летающей лаборатории испытывается новая несущая система, ведутся экспериментальные полеты, идут испытания трансмиссии, рулевого винта, несущего винта.



Коллеги из конструкторских бюро смотрят эти результаты для проработки возможных компоновок, нагрузок, вибраций и так далее. То есть на этой летающей лаборатории отрабатываются заделы для концепции скоростного боевого вертолета для Минобороны РФ. Эти работы по гражданскому и военному скоростному вертолету идут в дополнение друг к другу.

Идет создание концепции машины будущего, мы ориентируемся на планы поднять этот вертолет после 2025 года. Все зависит от выбранной концепции, от требований, сложности и так далее. Здесь же не только наша работа, но и работа двигателистов, радиоэлектронщиков, связистов, вооруженцев. Вообще народ говорит, вот как долго вы вертолет создаете - а это очень серьезная работа, большой труд в широкой кооперации.

Многие вещи делаются впервые - когда они задумываются, на них смотришь с одной стороны, а в процессе познания открывается столько нового и неизвестного, что к тому же оказывает влияние на другие системы и агрегаты вертолета. Но нам нужны такие новые большие проекты, чтобы вокруг них объединить, в том числе, и выпускников вузов, чтобы сделать эту работу для них интересной, чтобы они тоже были причастны к созданию продуктов.

[\(Интерфакс\)](#)

#### **Источник: вертолет Ка-226Т может получить новый двигатель**

Российские разработчики рассматривают возможность установки нового двигателя на легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т. Об этом ТАСС сообщил во вторник источник в российской делегации на международной выставке Singapore Airshow 2018.

В настоящее время вертолет Ка-226Т оснащается двумя двигателями двигателями Arrius 2G1, производства французской компании Safran.



"Российские разработчики рассматривают альтернативные варианты по двигателю для вертолета Ка-226Т. Целый ряд отечественных производителей ведет работу над аналогами той силовой установки, которая используется в настоящее время. В частности, свои проекты готовят НПП "Аэросила", Уральский завод гражданской авиации и холдинг "Технодинамика", - сказал собеседник агентства.

Он также напомнил, что у российских вертолетостроителей уже имеется успешный опыт оснащения российского вертолета двигателем иностранного производства - на легкий вертолет "Ансат" устанавливаются двигатели PW 207К компании Pratt&Whitney.

"Окончательное решение еще не принято, определяющим фактором станет максимальная коммерческая привлекательность проекта за счет цены и жизненного цикла изделия", - уточнил источник.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны, способен перевозить до 1 тонны полезной нагрузки. Основной отличительной особенностью является модульность его конструкции. На вертолет легко устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до шесть человек, или модули, оснащенные специальным оборудованием.

[\(ТАСС\)](#)

**Sikorsky завершает стандартизацию новой системы управления вооружениями Black Hawk S-70M**

Компания Sikorsky совместно с Lockheed Martin завершают работу над созданием стандартов новой комплексной системы управления вооружениями вертолётов семейства Black Hawk S-70M/S-70i. Система полностью интегрирована с имеющейся авионикой и позволяет оптимизировать для пилота выбор тех или иных боеприпасов для атаки различного рода целей. Вертолёт с новейшей системой вооружений получил рабочее название DBH - Digital Black Hawk.

Новейшая система, как заявлено в американской прессе, позволяет существенно упростить задачу, связанную как с подбором боеприпасов для атаки, так и расчётами сложной баллистики. Это позволит упростить сам процесс подготовки к атаке.

По словам вице-президента компании «Global Military Systems & Services Sikorsky» Билла Гостича, с существующими элементами управления вертолёта интегрируется система контроля вооружений и электрооптический инфракрасный датчик. Работа этой комплексной системы отображается на мониторе перед пилотом. Имеется возможность смены видов вооружений, за управление которыми отвечает программный комплекс.



Отмечено, что испытания такого рода системы вооружений состоялись в 2017 году на одном из армейских полигонов в штате Аризона. Система позволяет управлять 12,7-мм и 7,62-мм пулемётами, ракетами класса «воздух-земля» Hellfire, а также 70-мм НУРС Hydra 70.



В материале пресс-службы компании Sikorsky отмечается, что ряд функций по управлению огнём выносится на шлем пилота. Так, пилот сможет отслеживать процесс подлёта к цели и её поражения управляемыми ракетами.

[\(Военное обозрение\)](#)

## Новости вертолетной индустрии в России

### HeliRussia 2018 приглашает организаторов деловых мероприятий

В настоящее время идет активное формирование деловой программы 11-й Международной выставки вертолетной индустрии и принимаются предложения по добавлению в нее новых мероприятий.

Деловая программа международной выставки HeliRussia является ее важной составной частью и представляет высокую ценность для профессионального сообщества. Этого удалось достичь путем консолидации усилий всех вовлеченных в вертолетную индустрию игроков: в ней принимают участие руководители и специалисты индустриальных компаний; представители федеральных, региональных и отраслевых властей; аналитики и эксперты; участники профессиональных союзов, объединений и организаций.

В 2017 году деловая программа выставки состояла из 60 мероприятий, посетителями которых стали около 4 000 человек, подавляющая часть которых – отраслевые специалисты и ответственные за принятия решений люди. Посещение мероприятий деловой программы выставки не требует дополнительной оплаты.

Синергия участников круглых столов и конференций на HeliRussia позволяет не только обозначать и обсуждать, но и решать стоящие перед отраслью вопросы и своевременно реагировать на вызовы. Этому, во многом, способствует повестка мероприятий, формируемая путем анализа наиболее сложных, ответственных и перспективных тем развития вертолетной индустрии.

Ещё одним преимуществом деловой программы выставки HeliRussia является ее открытость. Дирекция выставки приглашает организаторов деловых мероприятий по темам вертолетной индустрии к конструктивному диалогу, результатом которого станет добавление в программу выставки новых круглых столов, конференций, семинаров и мастер-классов.

Помимо предоставления выставочной площадки мирового уровня, дирекция выставки предлагает свою поддержку организаторам наиболее актуальных и интересных мероприятий: это включает в себя упоминание в официальной программе и в каталоге выставки, размещение информации на сайте, информационные и новостные рассылки, а также возможность организации взаимодействия с другими важными отраслевыми игроками.

Формируемая в настоящее время, деловая программа HeliRussia обещает, как всегда, стать насыщенной и интересной. Так, в ней уже заявлен ряд мероприятий по ключевым темам вертолетной индустрии – санитарной авиации, авиационному оборудованию, показателям и перспективам рынка

вертолетов. Новинкой станет конференция по развитию сельскохозяйственной авиации, в ближайшее время ожидается анонс других мероприятий.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

### **Состоялось открытие Курганского вертолетного центра оперативной медицины**

8 февраля состоялось открытие Курганского вертолетного центра оперативной медицины. В мероприятии приняли участие Первый заместитель директора Департамента здравоохранения Курганской области Макарова Ирина Григорьевна, директор ГБУ «Курганский областной центр медицины катастроф» Шуваев Александр Юрьевич и Генеральный директор АО «Русские Вертолетные Системы» Зайцев Алексей Михайлович.



Участников мероприятия познакомили с инфраструктурой Курганского вертолетного центра оперативной медицины, им были продемонстрированы новейшие отечественные вертолеты «Ансат», оснащенные медицинским модулем «Казанского агрегатного завода».

По словам Первого заместителя директора Департамента здравоохранения Курганской области Макаровой Ирины Григорьевны «санавиация имеет огромное значение, за 5 месяцев было эвакуировано вертолетом более 170 человек, а скорость эвакуации сократилась в два раза. Это играет огромную роль особенно в тех случаях когда есть подозрение на острый инфаркт миокарда или острое нарушение мозгового кровообращения. Информация которая поступает из центральных районных больниц в центр медицины катастроф принимается опытными врачами, проводятся телемедицинские консультации и принимается решение. Чем быстрее мы принимаем это решение тем быстрее мы подготавливаем вертолет и сейчас созданы условия, чтобы проводить эту работу максимально эффективно».



Директор ГБУ «Курганский областной центр медицины катастроф» Шуваев Александр Юрьевич отметил «важность развития санавиации в регионе заключается в том, что человек может быть уверен в том, что проживая в отдаленных районах гарантированно сможет получить высоко квалифицированную медицинскую помощь в кратчайшие сроки».

Генеральный директор АО «РВС» Зайцев Алексей Михайлович рассказал участникам мероприятия, что следующим шагом станет «создание Уральского хаба санавиации. Реализация такого проекта позволит нам оптимизировать использование как вертолетной техники так и использование наземной медицинского оборудования, топливной инфраструктуры и позволит оказывать услуги санитарной авиации более эффективно и с максимальным качеством».

Курганский вертолетный центр оперативной медицины расположен в непосредственной близости к Курганскому областному центру медицины катастроф и оборудован сертифицированной вертолетной площадкой для вертолетов массой до 6.5 тонн, ангаром, позволяющим проводить техническое обслуживание вертолетов данного типа, а также современным светотехническим оборудованием, которое позволяет оказывать услуги санитарной авиации в круглосуточном режиме.

На данный момент, в рамках выполнения услуг санитарной авиации, АО «Русские Вертолетные Системы» эксплуатирует 2 вертолета типа «Ансат» в Курганской области. Курганская область — единственный регион в Российской Федерации, где в рамках развития санавиации задействовано сразу два новейших гражданских вертолета данного типа.

[\(РВС\)](#)

### **Конкурс инженерных разработок "Вертолеты XXI века" начинается**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) объявляет о начале конкурса проектных и конструкторских разработок "Вертолеты XXI века - 2018". Он рассчитан на студентов технических ВУЗов и молодые работники производственных предприятий и конструкторских бюро холдинга. Конкурс проводится с 05 февраля по 25 мая.

В состав экспертной комиссии под председательством исполнительного директора холдинга "Вертолеты России" по производству Михаила Рыбакова вошли генеральный директор компании "ВР-Технологии" Александр Охонько, начальник ОКБ МВЗ им. Миля Алексей Вайнпрес, начальник ОКБ Камова Сергей Желтов, главный конструктор Казанского вертолетного завода Антон Бушуев, начальник отдела модернизации инженерно-технического департамента Вертолетной сервисной компании Владимир Донченко и заместитель заведующего кафедрой "Проектирование вертолетов" Московского авиационного института Борис Артамонов.

В этом году конкурсанты будут соревноваться в пяти номинациях: конструкторская разработка, разработка новых материалов для авиационных конструкций, разработка новых технологий для авиационных конструкций, разработка проекта управления жизненным циклом технологий и материалов, расчетная работа.



"Для холдинга "Вертолеты России" конкурс - один из способов поиска молодых и талантливых специалистов, которые будут двигать вперед российское авиастроение. Многие предлагаемые проекты впоследствии находят свое продолжение в виде частей опытно-конструкторских работ по развитию вертолетной техники, а их авторы получают возможность карьерного роста в подразделениях холдинга. Я хочу пожелать всем участникам удачи и поиска интересных, нестандартных решений", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Победители конкурса в каждой из номинации получают денежные премии в размере 100 тысяч рублей, занявшие вторые места – по 50 тысяч рублей. Кроме того экспертная комиссия задаст участникам кейсы, за успешное решение которых предусмотрены премии в размере 150 тысяч рублей.

Награждение победителей состоится 25 мая в рамках Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2018.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **Улан-Удэнский авиационный завод получил сертификат одобрения производства**

Федеральное агентство воздушного транспорта РФ (Росавиация) выдало Улан-Удэнскому авиационному заводу (У-УАЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) сертификат одобрения производственной организации. Документ подтверждает соответствие изготовителя требованиям Авиационных правил и предоставляет право производить вертолеты гражданского назначения: Ми-171, Ми-171А, Ми-8АМТ и их модификации, в том числе вертолет Ми-171А2.

Оценка соответствия организации проводилась с сентября по декабрь 2017 года. Аудит предприятия включал в себя оценку выполнения требований стандартных условий соответствия производства, системы качества и системы управления безопасностью полетов. В итоге Росавиация документально подтвердила окончание этапа освоения производства и готовность к серийному выпуску вертолетов Ми-171А2.

"В этом году холдинг "Вертолеты России" должен передать иностранным и российским заказчикам первые Ми-171А2, поэтому оперативное завершение процесса сертификации производства на У-УАЗ было для нас задачей повышенной важности. Получение предприятием сертификата Росавиации особо актуально в рамках стратегии холдинга "Вертолеты России" по увеличению объема выпускаемой гражданской продукции", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ организация-изготовитель гражданской авиационной техники должна пройти сертификацию в уполномоченном Правительством РФ органе. У-УАЗ одним из первых среди предприятий-изготовителей гражданской авиационной техники в России получил одобрительный документ на производство в Росавиации.



Сертификация производства подтверждает, что предприятие отвечает всем предъявляемым требованиям, обеспечивает необходимое качество и соответствие продукции установленным нормам. У-УАЗ регулярно с 1997 года подтверждает способность производства стабильно обеспечивать соответствие выпускаемой продукции нормативным документам.

Многоцелевой вертолет Ми-171А2 представляет собой результат глубокой модернизации машин всемирно известного семейства Ми-8/Ми-17. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления. В связи с увеличением мощности силовой установки усилена трансмиссия. Применение цифрового пилотажно-навигационного комплекса с дисплейной индикацией данных позволило сократить состав экипажа до двух человек. Введение в состав бортового электронного оборудования аппаратуры диагностики и контроля состояния основных систем повысило надежность вертолета и дало возможность сократить затраты времени на его техническое обслуживание. На вертолете установлены более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельнокомпозитными лопастями усовершенствованной аэродинамической компоновки.

В августе 2017 года Росавиация сертифицировала Ми-171А2 по категории "А", предусматривающей выполнение самых жестких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. Это открыло вертолету путь на международный рынок. Сейчас российский сертификат проходит процесс валидации в Китае, Бразилии, Мексике и Канаде.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **МЧС Татарстана купит вертолет с медицинским модулем**

Главное управление по делам ГО, ЧС и ликвидации последствий стихийных бедствий по Татарии объявило два тендера. В рамках одного из них будет закуплен многоцелевой транспортный вертолет Ми-8МТВ-1, а на втором приобретут медицинский модуль для него. Общая сумма лота составит более 380 млн рублей, аукционы пройдут 5 марта 2018 года, передает ИА REGNUM.

На оба лота будут задействованы средства из федерального бюджета, закрепленные в нем в рамках государственного оборонного заказа. Победители обоих тендеров должны будут доставить лоты в Санкт-Петербург в ФГБУ «Авиационно-спасательный центр (Северо-Западного регионального центра МЧС России)».

Принять участие в тендере на поставку вертолета могут только компании, имеющие лицензию на производство, разработку и ремонт авиационной техники. Многоцелевой транспортный вертолет Ми-8МТВ-1 должен быть поставлен до 1 ноября 2018 года. В техническом задании уточняется, что вертолет предназначен для использования в грузовом варианте. В нем должны быть сидения для 22 человек, и кроме того, он должен иметь возможность установки медицинских модулей двух видов. С вертолетом должны быть предоставлены также комплект санитарного оборудования, 12 носилок, системы учебно-тренировочного десантирования, спасательное оборудование, оборудование для закатки колесной техники. Максимальная цена контракта — 364 767 700 рублей.



На приобретение медицинского вертолетного модуля планируют потратить 16 633 300 рублей. Каких-либо особых оговорок для потенциальных участников данного аукциона в документации нет. Данный лот должны поставить заказчику до 1 июня 2018 года.

Закупаемый модуль предназначен для приобретаемого типа вертолета и используется с целью медицинской эвакуации тяжелобольных граждан и получивших травмы средней тяжести. Он также позволяет оказывать неотложную реаниматологическую помощь в воздухе.

[\(BizavNews\)](#)

### **Вертолет санавиации в Волгограде чаще всего спасает сердечников**

В 2017 году воздушная скорая помощь чаще остальных доставляла в Волгоград людей с сердечными заболеваниями.

Большинству перевезенных пациентов ставили диагноз «острый коронарный синдром», сообщают волгоградские информагентства. Также санитарный вертолет спасал людей с ожогами, травмами и инсультами.

В 2017 году воздушная скорая помощь совершила 200 полетов. Ожидается, что в 2018 году эта цифра приблизится к 300.

[\(Волгоградская правда\)](#)

### **«Вертушка» борется за жизнь**

В Кургане открыли вертолетный центр оперативной медицины. В проекте по развитию санитарной авиации для оказания экстренной медпомощи людям из отдаленных районов Курганская область участвует в числе 34 регионов страны. На минувшей неделе в ней открыли вертолетный центр.



Санавиация в Зауралье была и раньше: с 1944 по 1992 годы полеты на АН-2 выполнял Курганский авиаотряд. После распада СССР оказание медпомощи с использованием воздушных судов прекратилось — больных по экстренным показаниям из дальних деревень доставляли в областной центр на автомобилях. Как следствие, на дорогу порой уходило более пяти часов. Благодаря федеральному проекту, в августе прошлого года полеты санавиации возобновились. Скорость транспортировки пациентов сократилась в два, а для некоторых населенных пунктов — в три раза. Правда, вместо самолета теперь используются вертолеты.

Аэродромом для вертолетов в Кургане ранее служил участок земли с грунтовым покрытием, огороженный рядом с региональным центром медицины катастроф. Сейчас на этом месте оборудованная сертифицированная площадка, просторный теплый ангар, где можно проводить техобслуживание машин. Вся территория оснащена современными светотехническими приборами, так что больных можно принимать даже ночью.

По словам специалистов, это первый в России специализированный вертолетный центр оперативной медицины, а Курганская область пока единственная, где в рамках проекта развития санавиации задействованы сразу два новейших отечественных вертолета «Ансат», оснащенные медицинским модулем.

Региональный центр медицины катастроф находится в нескольких метрах от вертолетного. По мнению его руководителя Александра Шумаева, когда счет жизни идет на минуты, это чрезвычайно важно.



— Как только винты останавливаются, пациента на носилках переносят из вертолета в реанимобиль и везут в больницу, — поясняет Шумаев. — Оба центра расположены в такой точке, что до любого медучреждения можно доехать за 10-12 минут. До областной больницы, например, мы долетаем за 5 минут 16 секунд.

С августа прошлого года винтокрылые машины доставили из районов в областной центр 96 тяжелобольных. Некоторые из них в воздухе были подключены к аппарату искусственной вентиляции лёгких.

Инвесторы решили идти дальше и создать в округе Уральский хаб санавиации. По их расчетам, если объединить усилия пока даже двух регионов — Курганской и Челябинской областей, то это позволит оптимизировать использование, как вертолетной техники, так и наземного медицинского оборудования, топливной инфраструктуры, а главное, оказывать услуги санавиации более эффективно, а медицинские услуги более качественно.

[\(Российская Газета\)](#)

### **"Вертолеты России" передали два Ми-8АМТ "Сбербанк Лизинг"**

Холдинг "Вертолеты России" в рамках исполнения контракта с компанией "Сбербанк Лизинг" передал заказчику два многоцелевых вертолета Ми-8АМТ, произведенных на Улан-Удэнском авиационном заводе. Эксплуатантом вертолетов выступит АО "Авиакомпания Конверс Авиа".

Новейшие вертолеты после передачи АО "Авиакомпания Конверс Авиа" сразу приступят к выполнению авиационного обслуживания по долгосрочным договорам – перевозке вахтового персонала в интересах крупнейших нефтедобывающих предприятий России.

"Сотрудничество с такими компаниями как "Сбербанк Лизинг" позволяет "Вертолетам России" расширять географию и объемы поставок гражданской техники, что полностью отвечает интересам холдинга и стратегии его развития. Мы намерены и дальше работать с нашими партнерами в рамках подписанного меморандума о сотрудничестве, продвигая на российский рынок новейшие вертолеты гражданского назначения", – подчеркнул заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Модификация Ми-8АМТ является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе вертолета Ми-8Т. При разработке Ми-8АМТ был учтен огромный опыт эксплуатации вертолетов семейства Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8АМТ отличается от Ми-8Т более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений.

В мае 2017 года в рамках международной выставки HeliRussia-2017 "Вертолеты России" и "Сбербанк Лизинг" подписали меморандум о сотрудничестве в области продвижения новой вертолетной техники. Помимо передачи в лизинг двух вертолетов Ми-8АМТ, меморандум, рассчитанный до конца 2019 года, предусматривает совместное продвижение на российский рынок вертолетов Ми-8АМТ и

Ми-171А2 производства Улан-Удэнского авиационного завода, а также вертолетов Ансат и Ми-8МТВ-1, выпускаемых Казанским вертолетным заводом.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Остается ровно 100 дней до открытия HeliRussia 2018**

До открытия 11-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2018 осталось 100 дней – мероприятие стартует 24 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо» и пройдет в течение трех дней. Ежегодно выставка демонстрирует полный спектр продукции и услуг вертолетной индустрии, знакомит с новыми трендами, а в рамках деловой программы обсуждаются наиболее важные вопросы индустрии и смежных отраслей.



Российский рынок сохраняет высокую привлекательность для международного бизнеса, не смотря на критическую риторику в отношении России со стороны отдельных государств. На данный момент среди участников HeliRussia 2018 представлены 17 стран: Беларусь, Бельгия, Великобритания, Германия, Израиль, Италия, Иран, КНР, Литва, Ливия, Россия, США, Франция, Финляндия, Чехия, Эстония и ЮАР. Ожидается, что количество стран к открытию выставки возрастет. Столь активное международное участие в HeliRussia демонстрирует важность России для развития глобальной вертолетной индустрии.

Секрет успеха выставки HeliRussia – в ее возможности продемонстрировать развитие вертолетной индустрии во всем ее многообразии, а также объединить другие отрасли, имеющие то или иное отношение к вертолетному бизнесу. В этом году на HeliRussia будут участвовать компании, представляющие новый для выставки профиль деятельности – нефтехимическую промышленность и производство материалов из титана.



Организаторы отмечают возросший темп заполнения выставки по сравнению с аналогичными периодами прошлых лет, что обусловлено растущей эффективностью участия. HeliRussia дает компаниям удобную возможность построения связей с партнерами и клиентами, а также шанс усилить присутствие на рынке: HeliRussia регулярно вызывает значительный интерес в СМИ. К примеру, по итогам выставки в 2017 году было опубликовано около 500 новостных сюжетов.

Продолжает наполняться деловая программа 11-й HeliRussia. Среди новых направлений – конференция по развитию сельскохозяйственной авиации и конференция по вертолетному двигателестроению. Анонсированы традиционные для выставки мероприятия – конференции «Рынок вертолетов: реалии и перспективы», «Санитарная авиация и медицинская эвакуация» и «Авиационное бортовое оборудование». Пройдет награждение победителей отраслевых конкурсов – «Красота винтокрылых машин» и «Вертолеты XXI века».

Заявки на участие в HeliRussia 2018 принимаются до 13 апреля. Будем рады видеть вас!

[\(HeliRussia 2018\)](#)

### **«Вертолеты России» запустили в промышленную эксплуатацию новую аэродромную базу в ААК «Прогресс»**

В ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина реализован первый в рамках холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) проект по реконструкции заводской аэродромной базы. В результате проведенных работ пропускная способность летно-испытательной станции предприятия увеличилась почти в два раза. Торжественное открытие объекта ознаменовалось приземлением воздушного судна на новую взлетно-посадочную полосу.

В ходе модернизации аэродромной базы ААК "Прогресс" имеющиеся вертолетные площадки были расширены, что позволило увеличить их вместимость с 3 до 5 машин. Кроме того, выполнено строительство перрона для стоянки воздушных судов, группового места стоянки вертолетов, рулежных дорожек, наладочно-испытательной площадки.

Всего в рамках данного проекта проведены реконструкция, техническое перевооружение и строительство аэродромной базы площадью 160 000 квадратных метров. На территории летно-испытательной станции предприятия была возведена новая искусственная взлетно-посадочная полоса длиной 1300 метров и шириной 28 метров, что соответствует требованиям Федеральных авиационных правил.

Аэродром предприятия был оснащен светосигнальным оборудованием, что позволит выполнять испытательные полеты не только днем, но и ночью. В дополнение к этому в целях обеспечения безопасности полетов установлен новейший радиолокационный комплекс "ЛИРА-А10".

"Это уникальный проект, "Прогресс" стал первым предприятием холдинга, на котором мы провели масштабную реконструкцию аэродромной базы. Новая инфраструктура позволит заводу обеспечить строгое выполнение всех сроков по государственным и экспортным контрактам, а также дальнейший рост производственных возможностей. В этом году мы рассчитываем завершить аналогичные работы



по модернизации аэродромной базы Роствертола", – заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"В результате реализации проекта значительно увеличилась пропускная способность летно-испытательной станции, проведенные работы позволят нам обеспечить сокращение производственных межоперационных циклов, что влечет за собой своевременное выполнение плана", – отметил управляющий директор ПАО ААК "Прогресс" Юрий Денисенко.

Аэродромная база прошла проверку соответствия требованиям, предъявляемым к аэродромам экспериментальной авиации, однако при прохождении дополнительной сертификации она может быть также использована в качестве аэродрома гражданской авиации. В случае принятия соответствующего решения краевыми властями, "Прогресс" сможет принимать пассажирские самолеты для региональных авиаперевозок. В настоящее время в Приморье в интересах гражданской авиации эксплуатируется лишь одна взлетно-посадочная полоса с высококачественным бетонным покрытием, аналогичным тому, что использовано на аэродромной базе "Прогресса".

На проект "Реконструкция аэродромной базы Арсеньев "Приморский" затрачено более 950 миллионов рублей, его реализация началась на "Прогрессе" еще в мае 2016 года в связи увеличением выпуска готовой продукции в 2,4 раза по сравнению с 2015 годом.

Напомним, что в начале февраля ААК "Прогресс" посетил заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов, который отметил, что предприятие обеспечено заказами до 2027 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **В Костромской области на дежурство заступила летающая реанимация**

Новый вертолет санавиации «Ансат» выполнил свое первое задание – доставил пациента из Галича. Вертолёт область приобрела перед самым Новым годом по федеральной программе «Развитие санавиации», которую подписал президент Владимир Путин. За первым полетом скорой помощи с пропеллером следил корреспондент ГТРК «КОСТРОМА».

Механики и техники готовят вертолет к вылету. Сегодня у «Ансата» первое реальное задание – забрать пациента из Галича и привезти в Кострому. «Ансат» – отечественный вертолет, собранный на казанском заводе. Таких машин в стране единицы, поскольку модель относительно новая. Нам достался вертолет под №8. Новая техника быстрее, маневреннее и технологичнее старого «МИ-2», который служит в областной санавиации уже более 30 лет.

Вертолет «Ансат» – помимо того, что это новая современная машина – главное его достоинство – это настоящая летающая реанимация, оборудованная всей необходимой медицинской аппаратурой для спасения жизни человека.

В просторном медицинском отсеке «Ансата», кроме двух мест для врачей, расположились носилки, аппарат для вентиляции легких, дефибриллятор, кардиомонитор, инфузомат и травматологический набор – например, шины для фиксации перелома.



Сергей Титов, заведующий отделением санавиации:

«Транспортировка всегда опасна. И врач должен обеспечить жизнедеятельность больного. Особенно это важно для детей, когда мы недоношенных детей вывозим. Большинство ведь на искусственной вентиляции. И больных после политравмы».

Врачи костромского травмоцентра – на борту. И крылатая машина отрывается от земли. В Галиче ждет помощи мужчина, который пострадал в автоаварии. У него серьезная политравма. Состояние пациента тяжелое. Благодаря двум двигателям по 600 лошадиных сил и скорости около 200 км/ч, «Ансат» за 25 минут преодолевает 110 километров. И успешно приземляется в Галиче. Здесь летающую реанимацию встречают галичские медики с пострадавшим. Мужчину переключают на вертолетные носилки, а затем аккуратно помещают в медицинский отсек. И винтокрылый спасатель вновь взмывает в небо. Полет проходит на высоте около 200 метров. Всё это время медики следят за состоянием пациента и поддерживают его жизнь. Через полчаса «Ансат» приземляется в костромском аэропорту. И здесь снова – передача пациента. Скорая помощь доставляет мужчину в травмоцентр Костромы.

Первый рейс проходит штатно. Механики и пилоты довольны. Но не скрывают: новая техника более требовательна к себе.



Анатолий Красногоров, первый заместитель генерального директора Костромского авиапредприятия, пилот:

«Приходится ее просто осваивать. На данном этапе, так как она нигде практически в России не эксплуатировалась – а где и эксплуатировалась, то это очень короткие сроки – наверное, нам придется эту технику учить летать!»

Без санавиации такой протяженной области, как Костромская – нельзя. До самого отдаленного района – больше 500 километров. В прошлом году заслуженный винтокрылый спасатель «МИ-2» перевез больше 200 костромичей. Это пациенты с инфарктами и инсультами, а также новорожденные с патологией развития.

Евгений Нечаев, директор Департамента здравоохранения:

«Из 202 человек – все живы. Всё благополучно закончилось. И неизвестно, какой был бы исход, если бы вертолета не было».

С появлением нового вертолета «Ансат» развитие санавиации в области вышло на новый виток. И модернизация продолжается. Сейчас первостепенная задача – оборудовать посадочные площадки на территории области мобильной системой «Ночной старт». Чтобы вертолеты могли совершать вылеты круглые сутки. В этом году по федеральной программе будут обустроены 4 вертолетные площадки – в Заволжском районе Костромы, в Шарье, Вохме и Галиче.

[\(ГТРК-КОСТРОМА\)](#)

### **На службе санавиации Тюмени – новый вертолет**

Благодаря сотрудничеству ОА «ЮТэйр-Вертолетные услуги» и Центра медицины катастроф Тюменской ОКБ № 1 теперь жители отдаленных районов Тюменской области смогут получить экстренную помощь даже в условиях непогоды. Новый многоцелевой вертолет Ми-8АМТ оснащен оборудованием для контроля жизненно важных функций пациента и проведения реанимационных мероприятий. Отметим, что в новом году специалисты смогут забирать пациентов с территорий, граничащих с Омской областью, и при необходимости доставлять больных в Екатеринбург.

[\(МК.ru\)](#)

### **Песков опроверг слова Пономарева об инциденте с вертолетом Путина**

В Кремле опровергли слова экс-депутата Госдумы Ильи Пономарева об угрожавшей президенту Владимиру Путину авиакатастрофе в феврале 2014 года, передает корреспондент РБК.

«Нет. Такого [инцидента] не было», — ответил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков на просьбу прокомментировать заявление экс-депутата.

Об угрожавшей Путину авиакатастрофе Пономарев рассказал в Оболонском суде Киева, где проходят слушания дела о госизмене экс-президента Украины Виктора Януковича. По его словам, 22 февраля



2014 года вертолет Путина в Сочи совершил жесткую посадку. «Он это воспринял как покушение, попытку покушения с участием иностранных спецслужб», — рассказал экс-депутат, уточнивший, что узнал об инциденте от одного из офицеров Федеральной службы охраны (ФСО).

Пономарев заявил, что после этого происшествия у президента сложилось «ощущение заговора», которое повлияло на решение о присоединении Крыма. На следующий день президент поставил задачу присоединения полуострова перед участниками закрытого совещания.

[\(РБК\)](#)

### **«Вертолеты России» в 2018 году закончат модернизацию аэродрома «Северный»**

Холдинг "Вертолеты России" планирует в 2018 году завершить модернизацию аэродрома "Северный" в Ростове-на-Дону, сообщил журналистам в Приморье глава холдинга Андрей Богинский.

"В этом году мы предполагаем закончить модернизацию аэродрома "Северный" в Ростове-на-Дону. Все это направлено на обеспечение безопасности полетов, на замену оборудования, которое изношено, замену покрытия полос. Вся эта работа должна помочь холдингу увеличить объем выпуска продукции, лётных испытаний и качества", — сказал Богинский.

На аэродроме "Северный" проводятся летные испытания вертолетов компании "Роствертол". Предприятие производит гражданские и военные вертолеты серии Ми-26, военных Ми-35М и Ми-28Н "Ночной охотник".

[\(РИА Новости\)](#)

### **На Камчатку прибыл специализированный вертолёт санавиации**

В целях развития системы оказания экстренной медицинской помощи для Камчатки приобретён первый специализированный вертолёт санитарной авиации, сообщили РАИ «КАМЧАТКА-ИНФОРМ» в краевом правительстве.

Новое воздушное судно уже прибыло в регион и в ближайшее время будет задействовано в выполнении санитарных рейсов Камчатского центра медицины катастроф.



«Это радостное событие в системе здравоохранения края. Вертолёт обеспечен всем необходимым для проведения лечебно-реанимационных мероприятий. В настоящее время бригады Центра медицины катастроф берут с собой в рейсы переносное оборудование, с новым модулем, конечно, будут созданы совершенно другие условия оказания экстренной медицинской помощи», - отметила министр здравоохранения региона Татьяна Лемешко.

Новый вертолёт может находиться в воздухе до 6 часов. Он предназначен для одновременной транспортировки двух пациентов.

«80% пациентов эвакуируются в тяжелом состоянии, и от того, в каких условиях такой пациент будет транспортироваться, в буквальном смысле зависит жизнь человека. Медицинская аппаратура модуля предназначена для обеспечения поддержания жизненно важных функций человека. Это 2 аппарата искусственной вентиляции легких с модулем подачи кислорода, инфузоматы, позволяющие проводить дозированное внутривенное введение лекарственных препаратов. Также имеются дефибриллятор, современная следящая аппаратура, в том числе кардиомониторы, пульсоксиметр, электрокардиограф. Всё это позволяет следить за работой жизненно важных органов человека и при необходимости проводить коррекцию лечения пациента в полете», - рассказала директор Камчатского центра медицины катастроф Галина Фещенко.

Добавим, в прошлом году вертолётами санавиации на Камчатке было выполнено 252 санитарных рейса, из отдалённых сёл региона в районные больницы и медучреждения краевого центра эвакуированы более 400 человек, в том числе 124 ребёнка, среди которых 26 детей в возрасте до 1 года.

[\(КАМЧАТКА-ИНФОРМ\)](#)

**В Ярославле собираются построить вертолетную площадку**



В мэрии Ярославля рассказали о перспективах строительства вертолетной площадки в Заволжском районе Ярославля.

Ранее жители поселков Новые и Старые Куксенки намеревались написать письмо президенту, поскольку забеспокоились о том, что вертолетная площадка около их домов будет мешать жителям.

В мэрии Ярославля отметили, что все необходимые разрешения власти получили.

– В Старых Куксенках по программе развития территории до 2026 года предусматривается площадка для легких вертолетов. Инициатива принадлежит Корпорации развития ЯО, – рассказали «Ярославскому региону» в пресс-службе мэрии столицы Золотого кольца. – По изменениям в генплан города прошли публичные слушания в мэрии и были приняты большинством жителей, в территориальных администрациях, получены все необходимые разрешения от госструктур, профессиональных фильтров, а также имеется решение муниципалитета. Учитываются все необходимые нормы, наличие строений и домов. Также власти отметили, что на этой вертолетной площадке воздушные суда будут не самыми частыми гостями, поскольку она будет заявлена как зона внешнего транспорта.

[\(Ярославский Регион\)](#)

### **Настоящее и будущее двигателестроения для вертолетов**

О настоящем и будущем двигателестроения для вертолетов, как в России, так и за рубежом, пойдет речь на круглом столе в рамках 11-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2018. Круглый стол запланирован на 25 мая. Организатор круглого стола – Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД). Модератор – Президент АССАД, доктор технических наук, профессор, заместитель министра авиационной промышленности СССР (1986-1991 гг.) Виктор Михайлович Чуйко. Информационную поддержку оказывает Национальный авиационный журнал «Крылья Родины».



Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia получила мировое признание, как ежегодное мероприятие, собирающее все ведущие компании из области вертолетостроения. На выставке демонстрируется полный спектр продукции и услуг вертолетной индустрии. HeliRussia 2018 пройдет с 24 по 26 мая в Москве в залах № 14 и 15 МВЦ «Крокус Экспо».

Сегодня HeliRussia стала одним из центральных событий для российских и зарубежных промышленных компаний. На выставке демонстрируются новинки, подписываются контракты, обсуждаются ключевые вопросы, формируются тренды, проходит награждение победителей отраслевых конкурсов и премий. Выставка позволяет выстраивать и развивать деловые связи, налаживать межотраслевую кооперацию и взаимодействие с государственными структурами.

Особой гордостью выставки является деловая программа. В HeliRussia участвуют руководители компаний, специалисты, аналитики и эксперты, представители государственных органов власти и промышленных объединений – это дает возможность комплексно обсуждать важные вопросы вертолетной индустрии и адресно доводить информацию до принимающих решения лиц.

Международная ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) – добровольный союз разработчиков и изготовителей высокотехнологичной и наукоемкой продукции, основу которой составляют двигатели для самолетов, вертолетов, ракетно-космической техники, речных и морских судов, энергетические и газоперекачивающие комплексы, агрегаты и комплектующие к двигателям, а также широкая номенклатура товаров широкого спроса.



Ассоциация создана в феврале 1991 года по инициативе 58 организаций и зарегистрирована 31 мая 1991 года (свидетельство Московской регистрационной палаты № 003.076). В настоящее время в АССАД входят 100 фирм различного профиля и форм собственности из России, Украины, Беларуси, США, Франции, Германии, Чехии, Швейцарии и Канады.

В Ассоциации сосредоточен большой научный потенциал – 8 НИИ, 5 ВУЗов. Предприятия, входящие в ассоциацию, выполняют работы по авиационным и другим типам двигателей в течение всего их жизненного цикла. Это опытно-конструкторские, серийные, ремонтные организации, занятые созданием, производством, ремонтом и послепродажным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним. Также членами ассоциации являются предприятия смежных отраслей промышленности – станкостроения, металлургии, приборостроения и др.

Ассоциация взаимодействует с государственными органами власти различного уровня, включая Аппарат Правительства РФ, Военно-промышленную комиссию РФ, Минпромторг России, Минобороны России, Минтранс России, Роскосмос России, Министерство экономического развития и торговли Украины, Межгосударственный авиационный комитет, Торгово-промышленную палату РФ и др.

*Основными направлениями деятельности АССАД являются:*

- сохранение и развитие высокого научно-технического потенциала авиационного двигателестроения;
- научно-техническое обслуживание и координация разработки и выполнения совместных программ;
- обобщение научных, технических, экономических и социальных проблем, возникающих при деятельности предприятий, представление на рассмотрение в органы государственного управления предложений для их решения;
- систематический анализ надежности эксплуатируемых авиационных двигателей совместно с НИИ и выработка рекомендаций по ее поддержанию;
- координация использования достижений авиадвигателестроения в других отраслях;
- развитие и укрепление взаимовыгодных кооперационных связей между фирмами России, СНГ и других стран;
- организация и проведение Международных Форумов и Научно-технических конгрессов по двигателестроению;
- организация объединенных стендов на международных авиакосмических салонах;
- содействие учебным заведениям в совершенствовании подготовки высококвалифицированных кадров;
- популяризация исторического опыта авиационного двигателестроения.
- содействие установлению контактов заинтересованными фирмами с предприятиями-членами АССАД.

*Национальный авиационный журнал «Крылья Родины»*



Для привлечения в авиацию молодежи по личному распоряжению И.В. Сталина в 1950 году в системе ДОСААФ был создан ежемесячный журнал «Крылья Родины».

На сегодняшний день журнал имеет тираж печатной версии 8000 экземпляров, а количество подписчиков на электронную версию привысило 132 000.

Главная задача журнала - информировать читателей о современном состоянии, перспективах развития и проблемах отечественной и мировой авиации.

С 2012 года является официальным СМИ, освещающим вопросы авиации в Совете Федерации РФ, Государственной думе, Торгово-промышленной палате РФ, Министерстве промышленности и торговли, Союзе машиностроителей России и Военно-промышленной комиссии РФ.

Важное место занимают статьи по развитию отечественного авиапрома и работе отдельных КБ. В основном - это новые исследования по различным типам летательных аппаратов и их производству. А также статьи о создании и внедрении новых технологических процессов, материалов, станков.

Большое внимание уделяется рассказам об авиасалонах и авиационных выставках. Особое место в журнале занимают эксклюзивные исторические материалы по отечественной и мировой авиации.

Журнал распространяется по России и странам СНГ по подписке, точечной рассылке руководителям предприятий, на выставках, салонах, заседаниях научно-технических советов и конференциях. Электронная версия журнала распространяется по редакционной базе электронных адресов и по бесплатной подписке, организованной на сайте журнала.

[\(«Крылья Родины»\)](#)

### **Мантуров: объединение ОАК с «Вертолётами России» может произойти после 2018 года**

Глава Минпромторга России Денис Мантуров допустил до конца года вхождение ОАК в состав «Ростеха», вопрос об объединении ОАК с «Вертолётами России» возможно после 2018 года и «займёт более существенные сроки», сказал он в интервью RNS в рамках инвестиционного форума в Сочи.

«Что касается объединения с “Вертолётами России”, да, мы прорабатываем такой вариант, но сказать, когда это точно произойдет и в каком формате сегодня говорить рано. Требуется детальная проработка всех корпоративных, экономических аспектов, но могу сказать однозначно, что касается итогового экономического эффекта от консолидации таких активов, то он очевиден - и по пересечению производственных мощностей, и по пересечению в части закупок и по созданию дополнительных мощностей - это как раз дает колоссальную синергетическую составляющую. Другой вопрос - когда это точно произойдет, я не взялся бы за этот прогноз. Это зависит от многих факторов. Если говорить о вхождении (ПАК в состав «Ростеха». - RNS), то в этом году это реально. А что касается процесса объединения (с «Вертолётами России». - RNS) то он займет более существенные сроки», — сказал он.

Он также отметил, что санкции в отношении «Ростеха» не повлияют на проект МС-21 при вхождении ОАК в «Ростех».



«Для начала ОАК сам под санкциями, поэтому вхождение в структуру, которая находится под секторальными санкциями в другую структуру, в данном случае в “Ростех”, не будет вносить никакого изменения с точки зрения своей сути. С точки зрения влияния на проект МС-21, то сейчас же работа ведется, ну и она и будет в дальнейшем вестись», - отметил он.

[\(RNS\)](#)

### **Вертолеты Ми-8МТВ-5-1 производства Казанского вертолетного завода приступили к службе в воинских частях Челябинской и Мурманской области**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) передал Министерству обороны РФ партию вертолетов Ми-8МТВ-5-1 производства Казанского вертолетного завода. Первые машины уже прибыли к месту постоянной дислокации на аэродром Упрун (Челябинская область) и в воинскую часть, расположенную в Мурманской области. До конца месяца авиабаза на Упруне получит еще несколько вертолетов Ми-8МТВ-5-1.

В Челябинской области машины будут обслуживать подразделения поисково-спасательного отряда Центра подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина. Ми-8МТВ-5-1 производства Казанского вертолетного завода используются для поиска в районах казахстанской степи приземлившихся космонавтов.

Вертолеты Ми-8МТВ-5-1, направленные в Мурманскую область, будут нести службу в Арктическом регионе.

Военно-транспортный вертолет Ми-8МТВ-5-1, поставляющийся различным силовым структурам России, относится к семейству Ми-8/17. Вертолет Ми-8МТВ-5-1 предназначен для транспортировки грузов и техники массой до 4 тонн. Также машина используется для проведения поисково-спасательных операций и выполнения различных специальных задач. Кабина пилотов оснащена светотехническим оборудованием, адаптированным для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в темное время суток на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки на необозначенные площадки. Вертолет оборудован современными комплексами связи. За многолетнюю эксплуатацию вертолет Ми-8МТВ-5-1 доказал, что успешно справляется с задачами в любых климатических условиях и по праву является достойным представителем среди вертолетов данного класса.

[\(Вертолеты России\)](#)

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

#### **"Вертолеты России" начали процесс сертификации вертолета Ансат в Китае**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) совместно с Росавиацией провел первый этап переговоров с представителями Управления гражданской авиации Китая (СААС) по вопросу валидации в КНР российского сертификата типа вертолета Ансат. По итогам встречи стороны



определили порядок дальнейших действий. В ближайшее время делегация СААС планирует посетить Казанский вертолетный завод (КВЗ) для знакомства с производством Ансатов.

В переговорах приняли участие члены рабочей группы Казанского вертолетного завода, представители Федерального агентства воздушного транспорта РФ (Росавиация) и СААС.

В соответствии с достигнутыми договоренностями китайские авиационные власти приступят к рассмотрению предоставляемой доказательной документации.

"В нынешнем году запланирована поставка Китаю первых вертолетов Ансат. Это будут машины с медицинскими модулями, но могу отметить заинтересованность китайских заказчиков и в других модификациях вертолета. Поэтому и нам, и китайским коллегам предстоит много работы по легитимации Ансата на китайском рынке" - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Медицинский Ансат имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего – это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет обладает самой вместительной кабиной в классе и имеет высокую скорость, что позволяет использовать его при полетах на большие расстояния.

Кроме Китая в настоящий момент холдинг "Вертолеты России" ведет переговоры по валидации сертификата типа вертолета в Бразилии, Мексике и Канаде.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **"Вертолеты России" подписали с тайской Datagate меморандум о сотрудничестве в сфере ППО**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) и тайская компания Datagate Co. Ltd. в рамках международного авиасалона Singapore Airshow подписали меморандум о намерениях в области сотрудничества по организации сервисного центра технического обслуживания вертолетов российского производства.

Свои подписи под документом поставили заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков директор Datagate госпожа Иссари Бенжаратананпорн.

Среди областей сотрудничества, упомянутых в меморандуме, значится содействие в организации центра по сервисному обслуживанию вертолетов российского производства в Королевстве Таиланд.



Предполагается, что данный центр сможет обеспечить выполнение всех видов регламентных и ремонтных работ, устранение неисправностей и замену комплектующих.

Кроме того, стороны обозначили возможность поставки запасных частей и оказания услуг по ремонту агрегатов для вертолетной техники гражданского назначения в рамках отдельных контрактов. Так, на выставке был подписан контракт на ремонт агрегатов для российских вертолетов марки "Ми".

"Данный меморандум обозначил основную повестку дня, те пункты, по которым мы намерены сотрудничать с нашими тайскими партнерами. Мы договорились изучить все имеющиеся перспективы и возможности с тем, чтобы в дальнейшем и выработать совместный план", – подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Меморандум вступил в силу с момента его подписания сторонами, он будет действовать в течение одного года. При этом в тексте документа обозначена возможность продления срока действия меморандума по взаимному согласию сторон.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **СМИ узнали, что Филиппины могут закупить вертолеты у России вместо Канады**

Министр обороны Филиппин Делфин Лорензана заявил, что после отмены сделки о покупке 16 вертолетов типа Bell 412EP1 у Канады власти страны намерены рассмотреть другие страны, в том числе Россию, для сотрудничества в этой области, сообщает местный информационный портал Rappler.

"Официальное письмо об отмене контракта все еще готовится, я подпишу его на этой неделе. Мы рассматриваем Корею, Россию, Китай, Турцию и другие страны для (покупки) средних транспортных вертолетов взамен Bell 412", — заявил министр, выступая перед журналистами.

Ранее Канада и Филиппины заключили сделку на 233 миллиона долларов о приобретении Манилой 16 вертолетов типа Bell 412EP1. Впоследствии власти Канады заявили о намерении пересмотреть сделку по продаже вертолетов Филиппинам в связи с планами Филиппин использовать их в военных операциях на территории страны. На прошлой неделе президент Филиппин Родриго Дутерте распорядился отменить сделку.

Как заявлял министр международной торговли Канады Франсуа-Филипп Шампейн, протокол о сотрудничестве с Филиппинами был подписан еще в 2012 году, на тот момент власти страны заявляли, что планируют использовать технику в поисково-спасательных операциях, а не в военных.

[\(РИА Новости\)](#)

#### **Посол РФ в Кабуле: Афганистан сохраняет интерес к российским вертолетам**

Кабул сохраняет интерес к вертолетам российского производства, несмотря на запущенную странами Запада программу перевооружения афганских сил безопасности. Об этом заявил в интервью ТАСС посол РФ в республике Александр Мانتыцкий.



"Несмотря на запущенную западными странами программу перевооружения Афганских национальных сил безопасности, у афганской стороны сохраняется интерес к вертолетам российского производства, поскольку Ми-17 и Ми-35 отлично зарекомендовали себя в условиях Афганистана благодаря своей неприхотливости и надежности. Будем надеяться, что рано или поздно этот взаимный интерес превратится в конкретные договоренности и контракты", - подчеркнул посол.

Он обратил внимание, что военно-техническое сотрудничество является важной частью межгосударственных отношений РФ и Афганистана. "Два года назад Москва подписала с Кабулом межправсоглашение об оказании Афганистану военно-технической помощи, в ноябре 2016 года документ вступил в силу. Мы вносим свой вклад в укрепление обороноспособности Афганских национальных сил безопасности, предоставляя возможности для краткосрочного и долгосрочного обучения военнослужащих, сотрудников полиции, пограничников, антинаркотических кадров", - отметил Мантыцкий.

Дипломат напомнил, что Кабулу несколько раз на безвозмездной основе поставлялось огнестрельное оружие, включая автоматы Калашникова и боеприпасы к ним, последняя такая поставка была осуществлена в 2016 году.

Ранее и. о. министра обороны Афганистана Тарик Шах Бахрами заявил, что страна больше не нуждается в вертолетах российского производства, поскольку уже получает машины производства стран НАТО. В то же время он подчеркнул, что на время перехода с российских вертолетов на натовские, Афганистану потребуется помощь в качественном обслуживании находящихся в эксплуатации российских машин. Сейчас оно проводится не лицензионными компаниями, а через некоторые другие страны, в том числе ряд восточноевропейских государств - членов альянса, которые еще используют вертолеты советского производства и имеют опыт в их обслуживании.

Так называемый вертолетный пакет, в рамках которого НАТО через специальный трастовый фонд приобретала у России вертолеты, в том числе адаптированные для условий Афганистана Ми-8, был одним из основных направлений сотрудничества России и Североатлантического альянса до его замораживания по инициативе альянса в 2014 году.

[\(ТАСС\)](#)

### **Airbus Helicopters и Таиланд укрепляют сотрудничество**

Концерн Airbus Helicopters и компания Thai Aviation Industries (TAI) подписали соглашение о сервисной поддержке всех военных и полицейских вертолетов марки Airbus в Таиланде в течение ближайших двух лет.

В рамках соглашения TAI станет главным поставщиком услуг Airbus Helicopters для королевских вооруженных сил и королевской полиции Таиланда. Пакет услуг по предпродажному обслуживанию, поставки запасных частей, оборудования и обучения Airbus Helicopters HCare теперь станет более легко доступным для пользователей – армии и полиции.



В настоящее время вооруженные силы и полиция Таиланда эксплуатируют флот, насчитывающий около 40 вертолетов, в состав которого входят легкие одномоторные H125M, двухмоторные H145, H145M, UH72, средние двухмоторные AS365, H155, H175 и тяжелые H225M для тактических грузоперевозок. Эти вертолеты используются в различных операциях проводимых военновоздушным флотом, сухопутными войсками и военноморским флотом Таиланда, полицией и службой аэрофотографии.

Маршал авиации Нитат Сиримас, представляющий Thai Aviation Industries, заявил: «Новое партнерство укрепит наши позиции как поставщика услуг мирового класса в области авиации в стране, одновременно подтверждая высокое качество услуг на международной арене. Мы с нетерпением ожидаем открытия нового этапа сотрудничества с Airbus Helicopters, благодаря которому техническая компетентность Таиланда в сфере обслуживания вертолетов станет еще выше».

«Мы очень рады тому, что можем сотрудничать с ТАИ, чтобы обеспечить поддержку пользователей в армии и полиции Таиланда. ТАИ является надежным партнером и наиболее подходящим посредником между Airbus, королевскими вооруженными силами и королевской полицией Таиланда», - сказал Филипп Монто, глава Airbus Helicopters по Юго-восточной Азии. «Благодаря этому переломному соглашению в Таиланде станет доступным впечатляющий спектр услуг от Airbus Helicopters, так как мы содействуем созданию сильной системы поддержки наших клиентов», - добавил Монто.

Охватывающая комплексное управление материалами, техническим обслуживанием и модернизацией вертолетов, а также технической поддержкой, обучением и другими услугами, высоко эластичная система поддержки клиентов Airbus Helicopters HCare способствует улучшению



оперативной готовности вертолетов для операторов и гармонизирует расписание их планового технического обслуживания.

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

### **Bell поставил первые Jet Ranger X в Японию**

Bell Helicopter поставил первые два Bell 505 Jet Ranger Xs в Японию, где они будут эксплуатироваться предприятием SECO International. Японская компания будет использовать вертолеты для пассажирских авиаперевозок, в туризме, для аэрофотосъемки и прямых телетрансляций.

Штаб-квартира SECO International, основанной в 1983 году, находится в Нагое, где компания располагает парком легких вертолетов и управляет частными самолетами с полной эксплуатационной поддержкой на территории японского аэропорта.

SECO International подписала протокол о намерениях в марте 2015 года на приобретение 10 вертолетов Bell 505 Jet Ranger X.

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

### **Новый российский Hind мог стать лучшим вертолётом в мире**

ВВС около 50 стран мира имеют на вооружении различные модификации знаменитого ударного вертолёта Ми-24 (Hind, или "Лань"), разработанного ОКБ Миля. Рынок модификаций этого типа огромен, и здесь царит жесточайшая конкуренция.

Наиболее известные модификации Ми-24 предлагают различные российские и чешские компании, а также концерн "Авиационная промышленность Израиля" (Israeli Aircraft Industries), польская компания WZL и французская SAGEM.

Однако самая полная и наиболее удачная модернизация Ми-24 из всех существующих, хоть и не столь популярная, была создана южноафриканской компанией Advanced Technologies and Engineering. Модификация Super Hind представляет собой кардинально изменённую версию оригинальной конструкции.

Но небольшие размеры компании и, следовательно, её незначительное влияние на рынке, а также обязательства заключать с клиентами договор о конфиденциальности и жёсткая конкуренция со стороны Европы и России привели к тому, что этот проект едва не погубил компанию.

Первоначально АТЕ представляла собой группу небольших частных предприятий, расположенных в г. Мидранд, ЮАР. Они принимали участие в управлении оборонными программами. Особый упор при этом делался на установку систем авионики и вооружения на военные летательные аппараты.

За двадцать лет существования АТЕ участвовала в разработке нескольких программ, включая интеграцию систем авионики и вооружения в состав испанских истребителей-бомбардировщиков



Mirage F.1 и южноафриканских учебно-тренировочных турбовинтовых самолётов PC-7 Mk.II, а также в разработке систем для южноафриканского ударного вертолётa Rooivalk ("Пустельга").

Успешно завершив работу над Rooivalk, в 1996 году компания АТЕ впервые заинтересовалась Ми-24. В то время для ВВС Африки, Азии и Латинской Америки приобретались десятки Ми-24.

АТЕ купила два вертолётa, присвоив им регистрационные номера ZU-BOI и ZU-GAL, и начала исследовать область их полётных режимов и эксплуатационные характеристики. Постепенно компания приступила к работе над модификациями, предлагая всё более совершенные модели - от Super Hind Mk.II до Mk.III, Mk.IV и Mk.V.

В отличие от других компаний, предлагающих аналогичные доработки, АТЕ не стала устанавливать дополнительное оборудование, оставляя оригинальную навигационную аппаратуру и систему управления вооружением. Вместо этого она сосредоточилась на недостатках этой модели, изучив возможности вести ночные бои, огневую мощь, надёжность, а также отметив сложную и дорогостоящую логистику.

Кроме того, во время лётных испытаний в 1999 году специалисты из ЮАР обнаружили, что Ми-24 слишком тяжёлый, в результате чего снижается его маневренность. В результате инженеры АТЕ пришли к следующему выводу: дальнейшая работа над Super Hind должна быть малозатратной, включать незначительные риски разработки проекта или вообще обойтись без них, и вестись в ускоренном темпе.

Их идеи привлекли внимание ВВС Алжира. В 1999 году они разместили заказ на модернизацию 34 вертолётов Ми-24 по стандарту Super Hind Mk.II. В этой бюджетной версии сохранялась система вооружения советского производства, однако системы прицеливания были заменены новейшими южноафриканскими технологиями.

В ходе переговоров и дальнейших испытаний внимание алжирских специалистов привлекла гораздо более совершенная модель Super Hind Mk.III. С неё была снята большая часть устаревшей бортовой электроники советского производства. Оставили лишь систему воздушных сигналов, гиродатчики угловой скорости и радар-высотомер. В результате масса вертолётa снизилась более чем на 1800 килограммов.

Вместо этого южноафриканские специалисты установили цифровой компьютерный процессор, новый доплеровский радар, систему GPS-навигации, шину данных ARINC MIL-STD-1553, гидростабилизированный прицел Argos 410-Z с оптикой Carl Zeiss, 20-мм пушку GIAT для подачи двух видов боеприпасов, установленную на турели Vektor F2 с гидравлическим приводом, и противотанковые управляемые ракеты ZT-3 Ingwe производства ЮАР.

В конце концов компания АТЕ помогла алжирцам решить проблему с поставками запасных частей, после чего занялась вопросами логистики и упростила обслуживание. Super Hind Mk.III стал весьма удобным в эксплуатации и пригодным для ремонта даже в самых примитивных условиях. Алжирские



специалисты получили возможность осуществлять полный ремонт и техобслуживание вертолёта Super Hind на родине.

Результат полностью удовлетворил алжирцев, и они повторно заказали модернизацию всех 34-х вертолётов Ми-24, теперь по стандарту Mk.III. Часть работ проводилась в ЮАР, но большая часть модернизации была выполнена в Алжире.

Вертолёты Super Hind поступили на вооружение в 2001 году. Хотя один вертолет пришлось списать после аварии на раннем этапе испытаний, проект оказался невероятно удачным. Большинство участников даже не ожидали такого успеха. Несколько алжирских пилотов отметили удобство управления модернизированным вертолётом. По их мнению, успех проекта был вызван беспроблемной интеграцией новых компонентов в оригинальный вертолёт.

Кроме того, они подчеркнули, что снижение массы значительно улучшило характеристики Super Hind в условиях большой высоты и высоких температур. Этот тип вертолётов был использован в боях с исламистскими экстремистами на юге Алжира, и оказался идеальной "машиной для убийства", особенно в ночных боях.

Неудивительно, что Super Hind Mk.III привлёк большое внимание иностранной общественности. Воодушевившись, АТЕ предложила вертолёт ряду восточно-европейских ВВС, которые готовились вступить в НАТО. Одновременно компания активизировала разработку более совершенных моделей и запланировала аналогичные модернизации Ми-8 и Ми-17, разработанных ОКБ Миля.

Именно в тот момент на АТЕ обрушились неприятности. Россия выступила с нападками на АТЕ. По мнению отдельных современных российских наблюдателей, Super Hind Mk.III оказался «опасным для полётов». Южноафриканские разработки «подвергают жизнь алжирских экипажей большому риску».

Как ни парадоксально, заявляя, что южноафриканская модификация Ми-24 - это «пара деталей Rooivalk, установленных на Super Hind», русские в то же время стали пытаться завладеть доступной информацией о разработках АТЕ.

Неудачные переговоры с Болгарией и расходы на дальнейшую модернизацию Super Hind привели АТЕ на грань банкротства. Затем компания начала сотрудничество с украинским заводом "АВИАКОН", но заказов от Украины не поступало. Только Азербайджан заказал модернизацию своих Ми-24 до стандарта Super Hind Mk. III в Украине, где до этого приобрёл 10 Ми-24.

Но в попытке сэкономить Азербайджан предпочёл оснастить вертолёты украинскими системами вооружения, а не южноафриканскими. Несколько других потенциальных клиентов передумали делать заказы. Некоторые из них (в том числе Нигерия) решили разместить заказы в Европе, несмотря на дороговизну и гораздо меньшую эффективность исполнения.

В результате компанию АТЕ приобрела Paramount. Впоследствии эта компания начала сотрудничать с ОКБ им. Яковлева. Как и следовало ожидать, русские не проявили интереса к дальнейшей работе над проектом.



Сегодня только Алжир и Азербайджан имеют на вооружении Super Hind - безусловно, наиболее успешную и блистательную модификацию легендарного Ми-24.

[\(АВИ\)](#)

#### **Система защиты от столкновения с проводами для вертолетов R66**

Компания Robinson Helicopter продолжает совершенствовать свою флагманскую модель R66 TURBINE добавляя новые полезные опции. Представление новинок на выставке Heli-Expo уже стало хорошей традицией для компании. В этом году на Heli-Expo с 26 февраля по 1 марта в Лас-Вегасе, штат Невада, на стенде компании будет представлен вертолет R66 с установленной системой защиты от столкновения с проводами (тросорез). Работу по данному проекту Robinson проводит совместно с компанией Magellan Aerospace, Виннипег, Канада. На текущий момент завершена сертификация системы в FAA. Тросорез добавлен в список опций для вертолетов R66.

В пресс-релизе компании Robinson Helicopter указано, что закладные крепежные элементы для установки тросореза увеличивают вес вертолета на 7 фунтов (3,15 кг) и включают в себя усиление точек крепления дефлектора на носовой части фюзеляжа и тросорезов на верхней части фюзеляжа и на передних стойках шасси.

Покупатели новых вертолетов могут заказать отдельно эту опцию за \$4200, чтобы в дальнейшем установка дефлектора и тросорезов была максимально простой.

Комплект дефлектора с режущими лезвиями тросореза добавляет около 16 фунтов (7,2 кг) к весу вертолета.



Система доступна как комплект, устанавливаемый на заводе Robinson стоимостью \$16 000 и в качестве кит-набора для послепродажной установки за \$22 800.

Можно констатировать, что компания Robinson Helicopter начинает внедрять средства активной безопасности вместе с постоянной учебной работой по проведению курса безопасного пилотирования (Pilot Safety Course).

[\(BizavNews\)](#)

### **Сервис бронирования вертолетов Voom присоединяется к Airbus Helicopters**

Voom, первый в мире сервис бронирования вертолетов по запросу станет частью Airbus Helicopters в рамках стратегии компании по разработке решений в области городской мобильности. Проект был запущен подразделением A<sup>3</sup>, инновационным центром компании Airbus в Силиконовой долине и начал свою работу в апреле 2017 года в Сан-Паулу, Бразилия. За последние десять месяцев сервисом воспользовались тысячи пассажиров. В этом году Voom планирует расширить глобальное присутствие.



«Наземный и подземный городской транспорт практически достигли предела возможностей для развития. Компания Airbus полагает, что перевозки по воздуху могут стать третьим измерением городского воздушного транспорта, – сообщил Матье Луво (Matthieu Louvot), исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по клиентской поддержке и послепродажному обслуживанию. – Voom позволит нам наращивать темпы использования существующего парка вертолетов в интересах городских жителей и местных операторов. С Voom мы также будем изучать и прорабатывать новые бизнес-модели в рамках нашей дорожной карты по инновационному развитию».

Voom уже сегодня строит будущее городского воздушного транспорта, делая вертолетные перевозки более удобными и доступными для тех, кто ежедневно вынужден добираться из пригорода на работу и обратно. Сервис выступает связующим звеном между пассажирами и надежными лицензированными вертолетными операторами, позволяет избежать городских пробок с помощью воздушного транспорта. Вертолетное такси можно забронировать через сайт Voom всего за 60 минут до планируемой поездки.

«Мы рады присоединиться к Airbus Helicopters, чтобы создать городскую воздушную мобильность по всему миру, – отмечает Ума Субраманиан (Uma Subramanian), глава проекта Voom. – Мы предлагаем удобные, надежные и доступные воздушные перевозки в городские районы, которые так нуждаются в альтернативе традиционному наземному транспорту. После запуска в Бразилии мы будем представлены и в других городах, начиная с Мехико, уже в начале этого года».



Airbus имеет четкую стратегию по развитию будущих систем вертикального взлета и посадки (VTOL) и разрабатывает ряд прорывных решений для городской мобильности. В их числе: вертолетные перевозки по запросу для мероприятий; четырехместный демонстратор беспилотного электрического летательного аппарата вертикального взлета и посадки CityAirbus; беспилотный электрический летательный аппарат вертикального взлета и посадки Vahana, разработанный подразделением A<sup>3</sup>; проект Atiscore, разработанный A<sup>3</sup> в рамках формирования будущих требований и правил управления воздушным движением для безопасной интеграции электрических летательных аппаратов вертикального взлета и посадки в городское воздушное пространство; автоматизированная беспилотная система доставки товаров с помощью дронов в рамках проекта Skyways, а также высокоскоростной демонстратор Racer, цель которого соединить центры удаленных друг от друга городов.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

### **Airbus Helicopters намерен выдвинуть Россию с рынка вертолетов в Азии**

«Европейский концерн Airbus принял решение в четыре раза увеличить долю своих вертолетов на рынке стран азиатско-тихоокеанского региона - за десять лет с 10 до 40 процентов», - заявил глава Airbus Helicopters по этому региону Фабрис Рошерио.

Это довольно смелое решение, учитывая то, что рынок вертолетов сильно сокращается, а спрос на них падает. Однако у европейского концерна появился шанс. «Мы не скрываем, что наша доля на рынке военного оборудования не такая большая, по сравнению с гражданским сектором», - сказал Рошерио на недавнем авиасалоне прошедшем в Сингапуре. По его словам, это объясняется популярностью в регионе военнотранспортных вертолетов российского Ми-17 производства.

Однако, многочисленные аварии российских вертолетов, а также рост экономики стран региона, заставил их власти обратить внимание на более современные воздушные суда. По сообщению корреспондента портала avia.ru, следившего за ходом сингапурского авиасалона, Airbus предпринял целый ряд переговоров, которые могут в корне изменить рынок этой части мира. В частности европейский производитель провел переговоры с представителями ВВС Филиппин, Бангладеш, Бирмы и Вьетнама.

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

## **Новости аэрокосмической промышленности**

### **Россия и Венгрия намерены развивать взаимодействие в области автомобилестроения, IT-технологий и сельхозмашиностроения**

8 февраля 2018 года в рамках рабочего визита в Венгрию заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Георгий Каламанов встретился с заместителем Министра внешнеэкономических связей Венгрии Левенте Мадьяром, а также с госсекретарем по вопросам экономического развития и нормативного регулирования Министерства национальной экономики Венгрии Иштваном Лепшени.



В ходе встречи российская делегация провела презентацию российской заявки на право проведения Всемирной выставки ЭКСПО в 2025 году в городе Екатеринбурге «Преобразуя мир: инновации и лучшая жизнь – для будущих поколений».

Кроме того, в беседе с Левенте Мадьяром Георгий Каламанов отметил плодотворное взаимодействие с венгерской стороной в области промышленности и подчеркнул, что регулярность контактов на уровне Министров двух ведомств позволяет своевременно реагировать на возникающие сложности при реализации совместных проектов, а также находить новые точки роста.

Стороны обсудили текущее состояние проекта по совместному производству пассажирских вагонов и их поставкам в третьи страны. В частности, согласовали дальнейшие действия по заключению сделки между российско-венгерским консорциумом Transmashholding Hungary Kft. и египетской стороной по приобретению продукции предприятия.

Кроме того, замглавы внешнеполитического ведомства Венгрии предложил проработать перспективы сотрудничества в области сельскохозяйственного и пищевого машиностроения.

Георгий Каламанов отметил, что продукция российского машиностроения востребована в Венгрии. Проект модернизации подвижного состава Будапештского метрополитена остается важным российским приоритетом в наших экономических отношениях.

"По состоянию на январь 2018 года, в эксплуатацию введены 132 вагона метро (33 состава). До конца июня текущего года планируется поставить и ввести в эксплуатацию еще 90 вагонов (15 составов)", - сказал Георгий Каламанов.

На переговорах с Иштваном Лепшени также обсуждались различные аспекты сотрудничества в области промышленности. В частности, стороны подтвердили готовность наладить взаимодействие в области автомобилестроения, IT-технологий, в т.ч. по проекту «Умный город», а также сельхозмашиностроении.

Была достигнута договоренность о продолжении переговоров в рамках Международной промышленной выставки «ИННОПРОМ-2018», участие в которой подтвердил Иштван Лепшени.

[\(Минпромторг\)](#)

Новинка на рынке вертодромного светотехнического оборудования

**"Аэротема" представляет перспективные аэронавигационные огни для вертодромов и вертолетных посадочных площадок**

«Огонь надземный вертодромный ОВП-1» - это комплекс светосигнального оборудования для оборудования вертодромов и вертолетных посадочных площадок. В настоящий момент завершены работы по разработке комплекса и отладка производства и заканчивается подготовка полной



документации. ООО «Аэротема» планирует представить свою разработку на вертолетной выставке HeliRussia 2018.

Надземные вертодромные огни серии ОВП-1 являются оригинальной разработкой конструкторов «Аэротема». Огонь ОВП-1 является всенаправленным огнем постоянного излучения малой интенсивности. Цвет излучения определяется вариантом исполнения. Корпус и основание огня изготовлены из алюминиевого сплава. ОВП-1 и поставляется с герметичными соединительными разъемами.

Конструкция огня соответствует требованиям ИКАО Приложение 14. Том II (Вертодромы). Испытания в ходе разработки проведены испытательной лабораторией ООО «МЕРЦИС» - Центр продукции народного потребления «Отдел 101».

Получены сертификаты соответствия таможенного союза ЕАС.

К преимуществам вертодромных огней от «Аэротема» можно отнести: высокий КПД источника света (светодиоды), высокая надёжность - не менее 25.000 часов, российское производство, ремонтпригодность, возможность применения операторами различных сфер деятельности и в различных вариантах - мобильном или стационарном.

В рамках развития концепции применения ОВП-1 специальными службами и для военного назначения конструкторами «Аэротема» разработан вариант «СОБР ВП-1» - комплект светосигнального оборудования для быстрого развертывания на временно оборудованных вертолетных площадках, который также будет показан на выставке.

Варианты исполнения представлены адаптированы для любой поверхности: на скобе, на конусном основании, на утяжеленном основании (мобильный), на игле (в грунт). Универсальность конструкции позволяет изготавливать огни всей цветовой гаммы, предусмотренной для вертолетных площадок авиационными правилами и нормами.

Выставка HeliRussia пройдет с 24 по 26 мая в Москве МВЦ «Крокус Экспо». Представители компании «Аэротема» будут рады продемонстрировать свою продукцию представителям федеральных, региональных и авиационных властей, экспертам и другим заинтересованным сторонам.

[\(Аэротема\)](#)

### **Улан-Удэнский авиазавод готов наладить выпуск самолетов ТВС-2ДТС на смену Ан-2**

Улан-Удэнский авиационный завод (УУАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России") готов начать выпуск легких самолетов ТВС-2ДТС сообщили во вторник в пресс-службе предприятия.

"УУАЗ готов начать выпуск легких самолетов ТВС-2ДТС, которые заменят самолеты Ан-2", - сказали в пресс-службе.

Разработчиком самолета является ФГУП Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С. А. Чаплыгина (г. Новосибирск). На сегодняшний день модель произведена в опытном экземпляре.

По мнению главы Бурятии Алексея Цыденова, новый самолет сможет закрыть потребности регионального авиасообщения - от авиалесоохраны и санавиации до пассажирских и грузоперевозок. По техническим характеристикам ТВС-2ДТС будет отличаться от аналогов, представленных на рынке малой авиации (Cessna, Pilatus, AN-2). В частности, машина, по данным разработчиков, будет обладать приемлемой стоимостью летного часа, увеличенной дальностью и продолжительностью полета, а также адаптирован для эксплуатации в северных регионах.



По данным правительства Бурятии, серийное производство самолета возможно уже в 2019 году. Перед этим необходимо привести в соответствие нормативно-правовую базу. Ранее полпред президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло сообщил журналистам, что это связано с тем, что раньше не было композитов, работали только с металлом.

ТВС-2-ДТС - глубокая модернизация Ан-2, модель полностью состоит из композитного материала. Самолет может взлетать и садиться на неподготовленных площадках, предназначен для использования в недоступных районах, в санитарной авиации, сельском хозяйстве, условиях Крайнего Севера. ТВС-2-ДТС был изготовлен в 2017 году на Улан-Удэнском авиазаводе и демонстрировался на авиасалоне МАКС.

[\(ТАСС\)](#)



## **Катастрофа Ан-148 в Подмоскowie привлекла внимание к деятельности сына вице-премьера Рогозина**

К выпуску в России самолетов Ан-148, один из которых разбился на днях в Подмоскowie, может быть причастен сын вице-премьера Дмитрия Рогозина - Алексей Рогозин. Об этом написал один из пользователей соцсети Facebook.

По его словам, возглавляемый Рогозиным-младшим Авиационный комплекс им. Ильюшина, хоть и не является разработчиком Ан-148, но исполняет роль КБ-куратора.

На этот пост обратил внимание российский оппозиционер Алексей Навальный. Между тем пользователи соцсети отмечают, что Алексей Рогозин является генеральным директором ПАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина", а не генконструктором.

Также Алексей Рогозин является вице-президентом по транспортной авиации ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). ОАК, в свою очередь, контролирует ПАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), которое выпускает самолеты Ан-148, передает "Интерфакс".

Напомним, что назначение Алексея Рогозина на пост вице-президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и гендиректора ОАО "Ил" вызвало в 2017 году скандал. Некоторые политики углядели в этом возможный конфликт интересов. Однако в правительстве решили иначе.

Что касается Ан-148, то всего в России было произведено 29 таких самолетов. Все они были выпущены ВАСО в июне 2010 года и принадлежали "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), сообщает "Новая газета".

Самолет, который упал в Московской области, был одним из первых шести, выпущенных на ВАСО. Об этом сообщил источник "НГ" и это подтверждает заводской номер самолета (40-06), который сообщили в пресс-службе воронежского предприятия агентству ТАСС.

Там также уточнили, что этот самолет был выпущен на ВАСО в 2010 году и в этом же году передан в эксплуатацию в авиакомпанию "Россия" (сейчас входит в группу "Аэрофлот").

В марте 2017 года он был передан авиакомпании "Саратовские авиалинии" в рамках соглашения о сублизинге, пишет "Коммерсант".

Техническое обслуживание самолета находилось в ведении авиакомпаний-эксплуатантов, заявил "Интерфаксу" представитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"НГ" пишет, что в Ан-148 стоят украинские двигатели. По данным "Коммерсанта", речь идет о двух турбореактивных двигателях Д-436-148 разработки ЗМКБ "Прогресс", производства ОАО "Мотор Сич" совместно с НПЦ "Салют".



Производство самолетов в России осуществлялось в кооперации с украинской стороной. "Была кооперационная схема, по которой часть агрегатов изготовлялась в Киеве, часть в Воронеже, и конечная сборка была в Воронеже. У нас было две линии сборки - одна в Киеве, одна в Воронеже, - они осуществлялись на условиях кооперации", - сообщили в пресс-службе ГП "Антонов" украинскому агентству "УНН".

При этом в РФ самолет был подвергнут неким доработкам. Об этом Алексей Rogozin заявлял в недавнем интервью газете "Коммерсант". "В ходе освоения производства в Воронеже существенный вклад в доработку Ан-148 был произведен именно российским предприятием", - отмечал сын известного российского чиновника.

Всего в РФ и на Украине, по данным "Коммерсанта", было произведено более 40 Ан-148 различных модификаций. В 2018 году производство самолета на ВАСО предполагалось законсервировать. После катастрофы в Подмоскowie полеты Ан-148 в рамках выполнения рейсов "Саратовских авиалиний" были временно приостановлены.

До последнего времени сообщалось лишь об одной катастрофе Ан-148. 5 марта 2011 года в Белгородской области во время учебно-тренировочного полета разбился Ан-148-100Е, который предназначался для поставки в Мьянму по контракту. Причиной называлась ошибка экипажа. После катастрофы правительство Мьянмы отказалось от покупки Ан-148, сообщила газета.

Нынешняя катастрофа Ан-148 произошла 11 февраля. Пассажирский самолет авиакомпании "Саратовские авиалинии", выполнявший рейс из Москвы в Орск, пропал с экранов радаров сразу после взлета из аэропорта Домодедово. Обломки воздушного судна были найдены в районе деревни Степановское Раменского района Подмоскowie. На борту самолета находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа. Все они погибли.

По факту авиакатастрофы возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц"). В СКР рассматривают несколько версий произошедшего, среди которых техническая неисправность, погодные условия и человеческий фактор.

Расследованием причин катастрофы занимается специальная комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК). По данным СМИ, ее главой был назначен Сергей Якименко, ранее возглавлявший комиссии по крушению Ил-76 в Якутской области в 2016 году и расследовавший крушение вертолета Ми-8 в Мурманской области.

В связи с катастрофой Ан-148 члены комиссии МАК провели переговоры с украинским бюро авиапроисшествий и представителями разработчика воздушного судна. В настоящий момент комиссия ожидает решения украинской стороны о дате прибытия и составе группы специалистов, говорится в сообщении на сайте комитета.

[NEWSRU.com](http://NEWSRU.com)

**«Синхронизация действий сторон при строительстве аэродромов - основная гарантия успеха»**



Гражданская авиация России готовится к Чемпионату мира по футболу, матчи которого пройдут в одиннадцати городах летом этого года. Важную роль в подготовке инфраструктуры к первенству играет Федеральное государственное унитарное предприятие "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (ФГУП "АГА(А)"), осуществляющее строительство и реконструкцию аэродромной инфраструктуры в городах-участниках ЧМ. Об этой сфере деятельности предприятия, а также о работах на других объектах, в том числе социально значимых, в преддверии V Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации "АвиаПорту" рассказал генеральный директор ФГУП "АГА(А)" Юрий Жирков.

- Завершился 2017 год. Каковы основные производственные и финансовые итоги?

- Для ФГУП "АГА(А)" год ознаменовался 15-летием предприятия и выдался очень насыщенным. Строительно-монтажные работы велись в 23 аэропортах, включая аэродромы городов-участников Чемпионата мира по футболу - 2018. При участии предприятия введены в эксплуатацию 62 рулёжные дорожки в 16 аэропортах, 12 взлётно-посадочных полос в 12 аэропортах, 12 перронов в 10 аэропортах, 13 аварийно-спасательных станций в 10 аэропортах, 15 очистных сооружений в 11 аэропортах, три КДП, два путепровода и три гидротехнических сооружения в аэропорту "Шереметьево" в рамках проекта строительства ВПП-3.

На протяжении года также осуществлялся комплекс мероприятий в сфере обеспечения транспортной (авиационной) безопасности: построено периметровое ограждение аэропорта с техническими средствами охраны и контрольно-пропускной пункт в новом аэропорту Ростова-на-Дону (аэропорт "Платов" - "АвиаПорт"), завершено оснащение периметра аэропорта техническими средствами охраны в аэропорту Самары. Продолжаются работы в аэропортах Саранска, Волгограда, Нижнего Новгорода, Калининграда и в аэропорту "Шереметьево".

Велась и работа по вовлечению федерального аэродромного имущества в хозяйственный оборот и обеспечению его эффективного использования операторами аэродромов. Так, были оформлены права Российской Федерации и предприятия на 402 объекта федерального имущества и на 344 земельных участка, расположенных в 41 регионе России.

Что касается финансовых результатов года, объём освоенных бюджетных инвестиций в 2017 в рамках реализации федеральной адресной инвестиционной программы составил 32,96 млрд руб.

- Вы упомянули о работах по реконструкции аэродромов в городах, где пройдёт Чемпионат мира по футболу. На каких объектах строительство уже завершено, по каким идёт сертификация? На каких этапах находится строительство на незавершённых объектах?

- Аэропорты Сочи и Казани, а также аэропорт "Внуково", модернизация которых осуществлялась при нашем участии, уже готовы к приёму гостей чемпионата. Напомню, в декабре 2017 года введён в эксплуатацию новый аэропорт в Ростове-на-Дону. Если говорить о других объектах, то по состоянию на начало февраля 2018 года завершены строительно-монтажные работы в аэропортах Волгоград (получено ЗОС), Екатеринбург (введён), "Шереметьево" (1 очередь), Саранск (1 этап реконструкции);



завершены строительством пяти взлётно-посадочных полос в аэропортах Екатеринбург (введена), Саранск (введена), Нижний Новгород (получено ЗОС), Самара (получено ЗОС), Калининград (в стадии получения ЗОС).

Важно отметить, что завершение работ на данных объектах нацелено не только на принятие гостей и участников мундиала, но и на дальнейшее развитие регионов и повышение авиационной мобильности населения.

- Расскажите, пожалуйста, о синхронизации действий госструктур, региональных властей и частных инвесторов при реализации масштабных проектов строительства и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры. Есть ли чёткая согласованность между всеми сторонами?

- Синхронизация действий всех сторон - это, на мой взгляд, основная гарантия успеха проекта. Когда все понимают, под какие задачи и, самое главное, каким образом реализуется тот или иной проект, достичь соглашения и выработать стратегию взаимодействия становится проще. От этого зависят и сроки реализации, и качество, и, конечно же, вопросы финансирования.

Прекрасный пример успешного взаимодействия - строительство аэропорта "Платов". Сыграли несколько факторов: необходимость выноса аэропорта за городскую черту, расширения возможностей аэродромного комплекса по приёму и оперативному обслуживанию современных типов воздушных судов и повышения инвестиционной привлекательности региона. В итоге был точно в срок построен современный аэропортовый комплекс, способный обслуживать до 5 млн пассажиров в год.

То же самое можно сказать о строительстве нового аэропорта в Саратове. Проект реализуется на основании трёхстороннего соглашения между Министерством транспорта РФ, правительством Саратовской области и управляющей компанией "Аэропорты регионов". Все стороны заинтересованы в том, чтобы в регионе появился новый аэропорт, не интегрированный в городскую черту, с потенциалом инфраструктурного развития. Аэропорту необходимо "пространство", возможность расширяться в будущем, что достаточно проблематично при его нынешнем расположении в городе.

- Открытие "Платова" стало одним из ключевых событий года в отрасли. Как и аэропорт в Ростове-на-Дону, "с нуля" строится новый аэропорт в Саратове - можете рассказать подробнее о проекте?

- Открытие Международного аэропорта "Платов" - действительно, одно из самых значимых событий ушедшего года. Три года непрерывной работы совместно с представителями власти, подрядчиками, региональной администрацией и вот он - результат, как вы сказали, "с нуля". Что касается аэропорта "Центральный" в Саратове, то прогнозируемая пропускная способность объекта - 1 млн пассажиров в год (570 пассажиров в час) с возможностью дальнейшего расширения площади аэровокзала для доведения пропускной способности до 2,5 млн пассажиров. При непосредственном участии нашего предприятия на объекте возводится современный аэродромный комплекс, включающий в себя взлётно-посадочную полосу (размеры - 3000 на 45 метров), более 20 мест стоянки воздушных судов и иные объекты аэродромной инфраструктуры. Расчётный тип ВС - Boeing 767-300ER. Это будет современный, необходимый для гармоничного экономического развития региона аэропорт. Ввод в



эксплуатацию - 2019 год. Безусловно, реализация проектов, подобных этому, оказывают положительное влияние на динамику развития и укрепление аэропортовой сети России.

- После окончания Чемпионата мира по футболу-2018 (и, соответственно, подготовки объектов к мундиалю) будут ли сделаны новые акценты в деятельности предприятия? На какие объекты?

- Реализация работ на объектах, не являющихся объектами Чемпионата мира по футболу 2018 года, но при этом представляющих огромную важность для развития аэропортовой сети РФ - один из приоритетов нашего предприятия. Я не могу сказать, что им уделяется меньше внимания - речь идёт, скорее, об акцентах информационных. После проведения футбольного первенства мы планируем более подробно рассказывать о том, как идут работы на данных объектах. Среди наиболее важных, которые реализуются уже сейчас - реконструкция взлётно-посадочной полосы в Международном аэропорту "Байкал" (Улан-Удэ), а также в аэропорту Норильска, строительство нового аэропортового комплекса в Саратове. Также речь идёт о модернизации аэродромной инфраструктуры в Якутске, Хабаровске, Петрозаводске, Нижнекамске, Воронеже, Магадане, Пензе, Уфе, Кирове и других городах.

- К реконструкции ВПП в Норильске в этом году было приковано особое внимание?

- Разумеется, учитывая важность норильского промышленного района с населением почти 200 тысяч человек. Работы идут в условиях ярко выраженного континентального климата с резкими перепадами температур, глубоко промерзающими грунтами, которые непросто подготовить для укладки основания и прочих работ.

Учитывая сложные климатические условия, проект разделили на три строительных сезона. Так, в 2016-2017 годах в аэропорту Норильска успешно завершены первый и второй этапы реконструкции ВПП, в 2017 году реконструировано 1020 метров. Вместе с 720-метровым участком, выполненным в 2016 году, длина новой ИВПП составляет 1740 м. В 2018 году планируется реконструировать ещё 1080 метров ВПП: работы, как и ранее, будут проводиться в летний сезон.

В итоге после реконструкции аэродром будет оборудован по I категории ICAO (по магнитному курсу посадки 013 градусов) и II категории (по курсу 193 градуса) ICAO. По несущей способности покрытия аэродром будет соответствовать классу "B", обеспечивая приём таких расчётных типов ВС, как Boeing 757, Boeing 737-800, Airbus A321, Tu-204/214 и классом ниже.

- По вашим оценкам, какие аэропорты остро нуждаются в реконструкции аэродромной инфраструктуры в настоящий момент?

- На мой взгляд, это неоднозначный вопрос. Дело в том, что даже самая современная инфраструктура нуждается в постоянной "ревизии" с целью поддержания эксплуатационных свойств. Мгновенно возрастает нагрузка на обновлённые объекты и риск достаточно быстро "вывести из строя" свежестроенный или реконструированный объект без должного внимания чрезвычайно велик. Моя позиция такова: абсолютно все аэропорты нуждаются, прежде всего, в бережном отношении к



аэропортовому имуществу, будь то взлётно-посадочная полоса, перрон или иные объекты его инфраструктуры.

В целом, если говорить конкретно об аэропортах, которым требуется реконструкция, то мы должны обращать внимание на задачи, определённые в рамках Государственной программы РФ "Развитие транспортной системы" (реконструкция аэродромов идёт в рамках подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" - "АвиаПорт"). Среди основных итогов, которые правительство РФ ожидает от реализации данной программы, - увеличение объёмов перевозки пассажиров с Дальнего Востока, рост перевозок на внутренних региональных авиалиниях, увеличение вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравнённых к ним местностях, рост перевозки пассажиров из Калининградской области и обратно. Таким образом, в поддержании объектов в пригодном для эксплуатации состоянии нуждаются аэропорты по всей стране. Деятельность ФГУП "АГА(А)" направлена именно на то, чтобы реализовывать данную задачу на вверенных предприятию объектах. И, по нашему убеждению, за 15 лет существования предприятие внесло весомый вклад, осуществив работы в более чем 80 аэропортах РФ.

- После валютного кризиса заметно возросла стоимость стройматериалов. Какие есть возможности удешевить строительство? Например, можно ли это сделать, используя новые технологии при строительстве и реконструкции аэродромных покрытий?

- Использование инновационных решений при проведении работ - не желание, а необходимость. Именно они позволяют значительно снизить стоимость ресурсов. Приведу пример по аэропорту Норильск.

Во время реконструкции ВПП разбираются старые аэродромные покрытия. При этом цементобетонные разрушают методом виброрезонансной деструктуризации (ВРД) - технологии, обеспечивающей скорость разрушения цементобетонных аэродромных покрытий до 2 тыс. кв. метров в сутки. Основное преимущество технологии - она позволяет использовать деструктурированный цементобетон в качестве материала для слоя нежёсткого основания при реконструкции и капитальном ремонте аэродромных покрытий. Благодаря применению старого цементобетона нет необходимости его вывозить и утилизировать, а также доставлять в аэропорт дополнительные стройматериалы для устройства нового слоя основания. Это особенно актуально для регионов с удалённым местоположением, подобных Норильску, где доставка и хранение больших объёмов строительных материалов сопряжена со значительными временными и финансовыми издержками.

Также при проведении работ на аэродроме Норильск используются водопропускные металлические гофрированные трубы. Они характеризуются высокой прочностью, малым весом, долговечностью, простотой технологического процесса монтажа. Гофрированные трубы используются для устройства водосточно-дренажной сети как одно из водопропускных сооружений. Они отличаются также низкой стоимостью, так что их использование позволяет существенно сократить расходы.

Удорожание строительных материалов, действительно, оказало определённое влияние на стоимость работ на некоторых наших объектах, но это касается лишь тех материалов и оборудования, аналоги которым пока сложно найти на российском рынке.



- Вы как-то мотивируете подрядчиков использовать новые технологии?

- Лучшее решение бороться с удорожанием - обеспечивать импортозамещение. Приятно отметить, что большая часть материалов, которые применялись для строительства в аэропорту "Платов", произведены в Российской Федерации. Для устройства основания аэродромного покрытия использован щебень, произведённый в карьерах Ростовской области в объёме около 1 млн кубометров. Также для устройства ряда конструктивных элементов при строительстве аэродрома широко использовался песок из местных карьеров. Из Новошахтинска Ростовской области на объект поступал битум для приготовления асфальтобетонных смесей, а трубы для устройства водосточно-дренажной сети произведены на заводе в Краснодарском крае - ближайшем к Ростовской области регионе.

- Какие планы намечены ФГУП "АГА(А)" на 2018 год?

- Мы как никогда близки к ответственному и желанному моменту, когда гостей и участников Чемпионата мира по футболу 2018 года встретят обновлённые аэропорты в городах-участниках мундиала. Как я уже сказал, продолжатся работы на других объектах предприятия от Хабаровска до Москвы. Планируется ввести в эксплуатацию шесть ВПП в аэропортах Самары, Улан-Удэ, Нижнем Новгороде, Калининграде, Норильске, Москве. В девяти аэропортах планируется ввести перроны, в семи аэропортах - аварийно-спасательные станции, в двух аэропортах - командно-диспетчерские пункты, в 11 аэропортах - очистные сооружения. Продолжится реализация мероприятий в сфере обеспечения транспортной (авиационной) безопасности на объектах аэродромной инфраструктуры и оформление прав на объекты федерального аэродромного имущества.

- В 2018 году отмечается особенный праздник в авиационной отрасли - 95-летие гражданской авиации России. Что бы вы хотели пожелать участникам отрасли в преддверии праздничной даты?

- С момента открытия в 1923 году первой регулярной внутренней линии воздушного сообщения Москва - Нижний Новгород прошло меньше века. За этот период гражданская авиация показала невероятный рост и стремительное развитие как отдельная отрасль. Сегодня, спустя 95 лет, мы стоим на пороге новых возможностей. Опираясь на богатый опыт многих поколений, в наших руках сделать всё, чтобы самолёты стали быстрее, аэропорты - современнее, аэродромы - удобнее и безопаснее. Для достижения новых высот необходима слаженная работа участников отрасли - всех, кто обеспечивает крылатым машинам должный уход и технический комфорт, стремительный взлёт, стабильный полёт и мягкую посадку. От имени коллектива ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" и от себя лично хотелось бы поздравить всех неравнодушных к небу и пожелать новых высот, крепкого здоровья и, конечно же, вдохновения для создания будущего нашей гражданской авиации. С праздником!

[\(АвиаПорт\)](#)

**Дорожная карта Аэронет НПА готова к внесению в Правительство РФ**



14 февраля в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации состоялось межведомственное совещание по согласованию мероприятий Дорожной карты по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы.

В совещании приняли участие заместитель Министра транспорта Российской Федерации Александр Юрчик, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров, заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации Андрей Шнырев, руководитель Рабочей группы Аэронет НПА, Президент Ассоциации АЭРОНЕТ Сергей Жуков, а также представители департамента авиационной промышленности Минпромторга России и Ассоциации АЭРОНЕТ.

Задачей встречи стало согласование позиций федеральных органов исполнительной власти, Рабочей группы Аэронет НПА и бизнеса, представленного Ассоциацией АЭРОНЕТ, которая и явилась основным разработчиком документа.

По итогам совещания Рабочей группе Аэронет НПА совместно с представителями Ассоциации удалось сохранить в Дорожной карте большинство мероприятий, которые ранее Минтранс России рекомендовал исключить, ссылаясь на отсутствие у Министерства необходимых полномочий и ресурсов.

Как ожидается, сроки исполнения большинства мероприятий Дорожной карты будут существенно увеличены - их реализация может быть отложена до 2019 года. Также представителями федеральных органов исполнительной власти было предложено исключить из списка соисполнителей мероприятий некоторые структуры, отмеченные ранее как участники разработки и согласования нормативных актов - Росавиация, АСИ, Ассоциация АЭРОНЕТ, АО "РВК", инфраструктурный центр "Аэронет".

По словам Олега Бочарова, проект Дорожной карты будет направлен в Правительство РФ на утверждение не позднее 16 февраля 2018 года.

Напомним, проект Дорожной карты разрабатывался специалистами Ассоциации АЭРОНЕТ и Рабочей группы Аэронет НПА в соответствии с постановлением Правительства от 29.09.2017 №1184. Документ был направлен в Минтранс России 20 октября 2017 года. Согласно постановлению Правительства №1184 Дорожная карта должна была быть утверждена 15.11.2017.

[\(Ассоциация АЭРОНЕТ\)](#)

### **Транспортный налог могут снизить в Новгородской области для авиации**

Правительство Новгородской области внесло в региональную думу законопроект о понижении ставки транспортного налога для владельцев самолетов, вертолетов и других воздушных судов.

В случае принятия законопроекта ставка снизится в 5 раз. Сейчас налог на суда с двигателями составляет 250 рублей с каждой лошадиной силы, а власти предлагают установить плату 50 рублей. В



правительстве региона считают, что такая мера направлена на развитие сверхлегкой авиации, пишет «Новгород.ру».

Сумма выпадающих доходов в 2018 году составит около 35 тыс. рублей, а в 2019–2020 годах — порядка 206 тыс. рублей, посчитали чиновники. Это может быть компенсировано за счет взыскания недоимки и улучшения администрирования транспортного налога.

Законопроект будет рассмотрен в конце февраля.

[\(Известия\)](#)

### **Чистая прибыль Airbus Group за 2017 г выросла почти в 3 раза**

Чистая прибыль авиастроительного концерна Airbus Group по итогам 2017 года выросла в 2,9 раза по сравнению с 2016 годом и составила 2,873 миллиарда евро, говорится в финансовой отчетности компании.

Прибыль в пересчете на акцию в отчетном периоде составила 3,71 евро против 1,29 евро годом ранее. Выручка за прошедший год увеличилась на 0,3% - до 66,767 миллиарда евро.

По итогам четвертого квартала компания получила чистую прибыль в размере 1,022 миллиарда евро против чистого убытка в 816 миллионов евро годом ранее. Прибыль на акцию составила 1,32 евро против убытка в 1,06 евро в четвертом квартале 2016 года. Квартальная выручка сократилась на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 23,814 миллиарда евро.

По итогам 2017 года чистый объем заказов на коммерческие самолеты компании составил 1109 авиалайнеров против 731 самолета в 2016 году. Объем портфеля заказов компании по состоянию на 31 декабря 2017 года оценивался в 997 миллиардов евро, что на 6% ниже показателя годичной давности. В 2018 году компания планирует поставить покупателям около 800 авиалайнеров.

Компания отмечает, что в минувшем году зафиксировала расходы в размере 1,3 миллиарда евро по программе производства военно-транспортных самолетов A400M, что отразилось на ее финансовых показателях.

Airbus Group является одним из лидеров в аэрокосмической отрасли, обороне и смежных секторах, объединяет три ключевых подразделения - Airbus, Airbus Defence and Space и Airbus Helicopters. Концерн был основан в 2000 году путем слияния немецкой компании Daimler-Benz Aerospace AG, французской Aerospatiale-Matra и испанской CASA и до января 2014 года назывался EADS. Штаб-квартира находится в Тулузе.

[\(ПРАЙМ\)](#)

### **Производство цельнокомпозитных ТВС-2ДТС наладят на У-УАЗ**

Легкие многоцелевые цельнокомпозитные самолеты ТВС-2ДТС, которые представляют собой усовершенствованный аналог Ан-2, будут производиться на базе Улан-Удэнского авиационного



завода (У-УАЗ; входит в холдинг "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех"). Наладить выпуск машин планируется к 2019 г. Соответствующее соглашение подписали Минпромторг РФ, Минтранс, представители республик Бурятия и Саха (Якутия), а также холдинг "Вертолеты России" в ходе инвестиционного форума в Сочи, говорится в совместном заявлении "Ростеха" и Минпромторга.

Для эксплуатации ТВС-2ДТС, разработанного Сибирским научно-исследовательским институтом авиации им. С. А. Чаплыгина (СибНИА), будет создана новая авиакомпания в Якутии на базе одного из уже существующих в регионе авиаперевозчиков (вероятнее всего, предприятие организуют на базе "Полярных авиалиний", имеющих опыт эксплуатации Ан-2). Сначала самолеты будут летать в Сибири и на Дальнем Востоке.

С 2021 до 2025 г. планируется поставить не менее 200 ВС для нужд региональной авиации. Для поставок ВС может быть привлечена Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).

В настоящее время еще проходят испытания нового воздушного судна, презентация которого широкой публике состоялась на авиасалоне МАКС-2017. Прототип самолета впервые поднялся в воздух в середине прошлого года. Ранее директор СибНИА Владимир Барсук сообщил АТО.ru, что после завершения испытаний институт намерен передать рабочую конструкторскую документацию в конструкторское бюро, "которое впоследствии станет разработчиком". По словам Владимира Барсука, сертификация ВС будет возможна после того, как определится производитель самолета. О том, что переговоры по организации сборки ТВС-2ДТС ведутся с У-УАЗ, стало известно летом прошлого года.

Минпромторг пообещал решить вопрос финансовой поддержки для завершения ОКР по самолету ТВС-2ДТС и сертификации самолета, а также предоставить другие возможные меры господдержки для организации серийного выпуска машин. "Государство готово субсидировать производителям воздушных судов для местных и региональных перевозок часть затрат на их сертификацию, а также на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства. В бюджете на это предусмотрено 220 млн руб. на 2018 г. и по 230 млн на 2019–2020 гг.. Для новой авиакомпании требуется создать маршрутную сеть в каждом регионе ее присутствия, необходимо сделать эти перевозки рентабельными. Кроме того, нужно решить вопрос правовой базы, регламентирующей эксплуатацию малой авиации", — подчеркнул глава Минпромторга Денис Мантуров.

ТВС-2ДТС оснащен современным комплексом авионики, что делает его пригодным для эксплуатации в любое время суток и в любую погоду. Самолет может взлетать и садиться на неподготовленных площадках. Его крейсерская скорость составляет 350 км/ч, грузоподъемность — до 3,5 т, максимальная дальность полета — 4500 км. Демонстрировавшееся на МАКСе ВС оснащено двигателем Honeywell TRE331-12U. Сборку этих моторов планировалось локализовать в России в 2016 г. В СибНИА рассказывали, что сейчас институт занят в первую очередь самолетом, однако планы по локализации сохраняются.

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

**Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации исполнилось 45 лет**



Сегодня Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД РФ) исполнилось 45 лет. 16 февраля 1973 года в этот день вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 130-49 «О мерах по повышению безопасности полетов гражданской авиации», в соответствии с которым наряду с другими мероприятиями Министерству гражданской авиации и Министерству обороны предписывалось в период 1973-1980 гг. создать в стране Единую систему управления воздушным движением (ЕС УВД СССР) гражданской и военной авиации, отвечающей требованиям как мирного и так военного времени.

Единая система организации воздушного движения Российской Федерации имеет стратегическое государственное значение, является важнейшим компонентом сохранения национальной безопасности государства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства и приемлемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения. ЕС ОрВД предназначена для организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов. Единая система осуществляет свои функции в пределах воздушного пространства Российской Федерации, а также в той части воздушного пространства, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутриведомственных и международных требований, стандартов, норм и процедур в области использования воздушного пространства возложена на Российскую Федерацию в соответствии с международными договорами Российской Федерации. В состав ЕС ОрВД входят: руководящий орган Единой системы, оперативные органы Единой системы, объекты Единой системы со службами технического обслуживания. Оперативные органы состоят из Главного центра, Зональных центров, Районных центров, являющихся структурными подразделениями ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Генеральный директор Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» Игорь Моисеенко поздравил сотрудников национального провайдера аэронавигационного обслуживания, ветеранов и работников гражданской авиации с 45-летием образования ЕС ОрВД. В Генеральной дирекции и филиалах по случаю юбилея прошли торжественные мероприятия.

[\(Госкорпорация по ОрВД\)](#)

**Денис Мантуров: Остаться в стороне от глобальных процессов нельзя – важно занять место в их авангарде**

Российская промышленность преодолела последствия кризиса 2014–2015 годов. Вместе с тем остается много вопросов, требующих разрешения. Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров рассказал о механизмах поддержки инвестиционных проектов, развитии индустриальных парков и о создании принципиально новой системы производства.

Денис Валентинович, если говорить об итогах 2017 года, в каких отраслях российская промышленность показывает наиболее хорошие результаты?

После кризиса 2014–2015 годов промышленность продолжает восстанавливаться. Все отрасли, за исключением незначительного снижения по отдельным позициям в металлургии, показывают хорошую динамику по объемам производства. В частности, высокие темпы с диапазоном от 20 до 30%



наблюдаются в транспортном, сельхозмашиностроении и автомобильной промышленности – в отраслях, получивших в последние годы существенные объемы государственной поддержки. В то же время хороший рост демонстрируют станкостроение, тяжелое и энергетическое машиностроение – от 10 до 15%. Мы рассчитываем, что на фоне улучшения инвестиционной активности позитивная динамика в этих секторах продолжится и в 2018 году. Если говорить о такой социально значимой отрасли, как фармацевтика, то здесь можно отметить увеличение объемов производства на 12%. При этом мы добились повышения доли российских препаратов в сегменте жизненно необходимых лекарственных средств до 84% – это максимальный показатель за всю историю измерений. Рост от 4 до 8% показали авиастроение, лесопромышленный комплекс, химическая отрасль и легпром.

Какие меры по поддержке российской промышленности вы могли бы отметить?

Одним из наиболее эффективных инструментов поддержки является Фонд развития промышленности, который финансово обеспечивает проекты путем предоставления займов на их реализацию юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по ставке 5% годовых. На конкурсной основе можно получить средства на реализацию проектов, направленных на внедрение передовых технологий, создание новых продуктов или организацию импортозамещающих производств. По итогам 2017 года Фондом поддержано 268 проектов на общую сумму 66 млрд руб. Их реализация позволит привлечь в реальный сектор экономики, помимо займов Фонда, 176,4 млрд руб. и создать более 20,5 тыс. рабочих мест. Суммарная выручка новых и модернизированных предприятий, которые будут созданы в рамках уже профинансированных проектов, составит 1558,4 млрд руб., а на логовые отчисления в бюджеты всех уровней – 131,2 млрд руб. Уже сейчас благодаря этой поддержке запущено 35 производств в 26 регионах страны. Еще один востребованный инструмент – механизм специального инвестиционного контракта. Его особенностью является стабилизация действующих условий ведения бизнеса для инвестора, который берет на себя определенные обязательства по созданию и модернизации производства, в том числе социально-экономического характера. К настоящему моменту Минпромторгом подписаны 13 федеральных специальных инвестиционных контрактов. По нашим прогнозам, благодаря работе в рамках СПИК будет создано порядка 5 тыс. новых рабочих мест, а общая сумма привлеченных инвестиций составит не менее 274 млрд руб. При этом объем произведенной продукции превысит 1434 млрд руб., а реализованной – 1934 млрд руб. Всего же сейчас Минпромторг администрирует более 120 мер поддержки отраслей промышленности, направленных на субсидирование комплексных инвестиционных проектов, затрат на НИОКР, развитие инжиниринга, создание индустриальных парков и промышленных технопарков, поддержку промышленных кластеров, экспортной деятельности и т.д.

Как решается проблема низкой производительности труда в России?

Если говорить о промышленности, то в обрабатывающих отраслях по итогам 2016 года показатель производительности труда составил 101,3% – и это выше, чем в целом по экономике. Вместе с тем для решения задач повышения производительности труда в августе 2017 года президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам был утвержден паспорт приоритетной программы «Повышение производительности труда и поддержка занятости». Здесь предусмотрен целый комплекс мер, касающихся, в частности, промышленных



предприятий. Так, например, Фондом развития промышленности был разработан и в конце прошлого года утвержден стандарт выдачи займов промышленным предприятиям на повышение производительности труда в размере от 50 до 300 млн руб. на срок до 5 лет по ставке 1% годовых. Средства могут быть потрачены на приобретение промышленного оборудования для технологического перевооружения и модернизации, обучения персонала в целях повышения производительности труда, инжиниринг, разработку или трансфер технологий. Заем будет предоставляться на финансирование проектов, которые позволят увеличить индекс производительности труда по сравнению с базовым годом не менее чем на 5% по итогам первого года реализации и не менее чем 20% по итогам окончания действия срока займа. Одной из основных форм территориального развития промышленности считаются индустриальные парки. При этом треть из них находится на территории четырех регионов: Московской, Ленинградской и Калужской областей, Республики Татарстан.

Есть ли предпосылки для более равномерного развития индустриальных парков на территории России?

Создание новых производств и повышение технологического уровня реального сектора экономики невозможно без наличия в регионах площадок с подготовленной промышленной инфраструктурой. За период с 2012 по 2017 год количество действующих и создаваемых индустриальных парков выросло более чем в 2,5 раза, с 64 до 166. Действительно, первый парк и начали появляться в 2006 году в регионах Центральной России, и на данный момент их концентрация здесь довольно высока. Такая ситуация обусловлена как высоким уровнем конкуренции среди регионов за привлечение инвесторов и открытие новых производств, так и близостью к основным рынкам сбыта и потребления производимой продукции. При этом сейчас происходит постепенное выравнивание географии размещения индустриальных парков. Так, пять лет назад площадки работали в 27 регионах, сейчас же – в 51. Активно начали создаваться площадки в Сибирском федеральном округе (10 парков), Уральском федеральном округе (10 парков), Дальневосточном федеральном округе (3 парка). В восточной части страны одновременно с созданием индустриальных парков начали действовать территории опережающего социально-экономического развития. Сейчас в Дальневосточном федеральном округе функционируют 18 таких территорий, которые отличаются от индустриальных парков более высокой площадью, а так же наличием привлекательного для инвесторов налогового и таможенного режима. Восточные регионы так же обладают высоким потенциалом для создания новых промышленных площадок. Так, средний уровень заполняемости индустриальных парков резидентами в Центральной России в течение последних трех лет не превышает 50–51%, в то время как аналогичный показатель в восточной части страны превышает 70%. Для поддержки создания индустриальных парков в регионах Зауралья Минпромторгом разработан механизм компенсации затрат субъектов Российской Федерации, понесенных на создание инфраструктуры индустриальных парков, за счет налоговых и таможенных платежей резидентов указанных объектов в федеральный бюджет. Механизм предусматривает специальные критерии отбора проектов для регионов с численностью населения менее 500 тыс. человек. В рамках постановления уже поддержаны два индустриальных парка Новосибирской области на общую сумму в размере свыше 420 млн руб. Мы наблюдаем в мире новую промышленную революцию, связанную с развитием цифровых технологий.



Как этот процесс развивается в российской промышленности? Насколько она конкурентоспособна в глобальном плане?

Это не первая промышленная революция. Президент Всемирного экономического форума в Давосе Клаус Шваб считает ее четвертой, и большинство экономистов с ним согласны. Из опыта трех предыдущих революций ясно, что остаться в стороне от глобальных процессов нельзя – наоборот, важно занять достойное место в их авангарде. Собственно, это и является целью утвержденной правительством страны и реализуемой сейчас программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Наиболее активны на пути к «цифре» предприятия авиационной, автомобильной, судостроительной, пищевой промышленности, атомной энергетики и ракетно-космического комплекса. Уже сейчас на многих из них создаются цифровые двойники продукции, виртуализируются производственные процессы. Однако цифровая экономика – это не просто станки, оборудованные числовым программным управлением, а принципиально новая система производства. От предприятий полного цикла мы переходим к распределенной модели создания продукции.

То есть для выпуска какой-то детали предприятие может воспользоваться станком, который установлен на другом предприятии, расположенном в другом городе, и сделать это дистанционно. Такие системы уже тестируются. Таким образом, в рамках цифровой кооперации очень сильно изменяются традиционные смежные связи – с 2017 года создается единое цифровое пространство, вбирающее в себя разные отрасли. Это будет евразийская сеть промышленной кооперации, субконтрактации и трансфера технологий – первый этап ее внедрения планируется осуществить в этом году. Конечно, эта сеть интегрируется с промышленными платформами предприятий и торговыми площадками, в том числе международными. И мы уже приступили к локализации международных платформ цифровой кооперации. Инициатива «4.0 RU» – хороший пример конкретных шагов. В рамках программы будет реализовано три пилотных проекта промышленного предприятия нового поколения. Что бы кратко охарактеризовать новизну решений, скажу, что еще на этапе создания цифровой модели продукции можно будет оценить экономику изделия с учетом таких факторов, как серийность и стоимость комплектующих, возможность использования интегрированного подхода в системе производственного оборудования.

Можно даже провести виртуальные испытания продукции до изготовления ее физического, натурального образца. А это значит, что затраты на выпуск сложных высокотехнологичных изделий будут существенно меньше, чем сейчас. Цифровизация касается не только создания продукции, но и дальнейших процессов. Сейчас, к примеру, активно развивается система маркировки. В перспективе с ее помощью производители смогут отслеживать товарные потоки и на основании получаемой информации достаточно точно прогнозировать как необходимые объемы производственных запасов и свои логистические затраты, так и спрос на продукцию. Мы понимаем, что происходящая сейчас цифровая трансформация промышленности – это обязательное условие сохранения и повышения конкурентоспособности отечественной продукции на мировом рынке. И наша цель заключается не только в переводе производственных процессов в «цифру» (хотя само по себе это важно), мы стремимся вырастить глобальных лидеров, которые будут поставлять миру цифровые технологии и комплексные решения для производств нового поколения.

[\(Минпромторг\)](#)

**Ассоциация Вертолетной Индустрии**

Обзор отраслевых новостей

5 – 19 февраля 2018 г.

