



Анонсы главных новостей:

- В Красноярском крае намерены выделить до 2 млрд рублей на обновление лесопожарной авиации
- Ответ на запрос АВИ в Правительство о выполнении авиаработ авиацией ДОСААФ
- Ми-171А2 и Ансат испытают в условиях высоких температур и горной местности
- «Русские Вертолетные Системы» усиливают свое присутствие в Волгоградской области
- «Технодинамика» оснастит Ка-226Т уникальной аварийной топливной системой
- Медицинская авиация в Москве продолжит работу в круглосуточном режиме после ЧМ
- Новый двигатель для Ми-26 испытают в 2020 году
- Вертолеты Ми-8МТВ-5 армейской авиации ЦВО проходят модернизацию на заводе в Казани
- Рижскую школу пилотов завалили заявками абитуриенты
- Французы испытали гибридную силовую установку для аэротакси
- Индия планирует закупить дополнительную партию вертолетов Ми-17В-5
- Россия может продать Мексике Ка-27М
- Bell увеличил поставки гражданских вертолетов
- Bell: что кроется за ребрендингом?
- Компания "Медиалогия" подготовила рейтинг самых цитируемых медиаресурсов авиационной отрасли за II квартал 2018 года
- Интервью индустриального директора авиационного кластера Госкорпорации Ростех Анатолия Сердюкова
- Airbus объявляет финансовые результаты первого полугодия 2018 года
- Санавиация Казахстана с начала года спасла почти 300 человек с болезнями системы кровообращения
- Глава «Ростеха» рассказал о планах по продаже контрольного пакета «Технодинамики»

Новости вертолетных программ

Ми-171А2 и Ансат испытают в условиях высоких температур и горной местности

Специалисты холдинга "Вертолеты России" совместно с представителями ГосНИИ ГА приступили к испытаниям вертолетов Ми-171А2 и Ансат. В течение двух месяцев Ми-171А2 сначала совершит серию полетов в Астраханской области, по итогам которых планируется доказать возможность его эксплуатации при температуре окружающего воздуха до +50°С. Следующим этапом станут испытания бортового оборудования в условиях горного рельефа, которые пройдут в Нальчике. Ансат в это время будет проходить испытания на Эльбрусе. По их итогам планируется подтвердить возможность эксплуатации вертолета в горной местности на высотах до 2500 метров.

"Поскольку холдинг планирует сертифицировать Ансат и Ми-171А2 в ряде стран, нам важно сейчас проверить и документально закрепить максимум возможностей этих вертолетов. Кроме того результаты предстоящих испытаний помогут определить пути дальнейшей модернизации обеих

машин и сократить время на их доработку с учетом особенностей эксплуатации конкретными заказчиками", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.



Он также отметил, что результаты испытаний вертолетов будут использованы для их дальнейшего продвижения на ключевых рынках и в рамках презентаций потенциальным заказчикам. В том числе, на предстоящем в ноябре 2018 года Международном аэрокосмическом салоне **Airshow China** в Чжухае.

Многоцелевой вертолет Ми-171А2 – одна из самых ожидаемых новинок российского вертолётостроения, результат глубокой модернизации вертолетов семейства Ми-8/17. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 (гражданская версия двигателей, устанавливаемых на боевых вертолетах Ми-28) с цифровой системой управления. Одним из важнейших отличий Ми-171А2 от вертолетов семейства Ми-8/17 является новая несущая система. На вертолете установлены более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельнокомпозитными лопастями усовершенствованной аэродинамической компоновки. Таким образом, только за счет аэродинамики тяга несущего винта Ми-171А2 возросла более чем на 700 кг, что положительно сказалось на всем комплексе летно-технических характеристик.

В августе 2017 года вертолет получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории "А", предусматривающей выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В январе 2018 года Ми-171А2 успешно подтвердил возможность эксплуатации новейших многоцелевых вертолетов Ми-171А2 в сложных климатических условиях при температуре окружающего воздуха до -50°С.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на КВЗ. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно



трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Ансат сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию.

[\(Вертолеты России\)](#)

На астраханском аэродроме испытали новые вертолёты Ми-38

На астраханском аэродроме прошли испытания современных вертолётов МИ-38 и МИ-171 А2. Они приходят на смену МИ-8. Тестирования проходили с начала июля. Задача специалистов – узнать насколько устойчивы эти машины к высоким температурам. Выдержала ли техника астраханскую жару? [Видео.](#)

[\(Астрахань 24\)](#)

Новый двигатель для Ми-26 испытают в 2020 году

Объединенная двигателестроительная корпорация определила конструктивный облик турбовального двигателя ПД-12В, который планируется устанавливать на тяжелые транспортные вертолеты Ми-26 в рамках программ модернизации и ремоторизации. Как заявил в интервью РБК глава авиационного кластера госкорпорации "Ростех" Анатолий Сердюков, испытание первого опытного образца силовой установки запланировано на 2020 год, Новый двигатель планируется подготовить к серийному производству до конца 2025 года.

Разработка турбовального двигателя ПД-12В ведется Объединенной двигателестроительной корпорацией с 2016 года. В 2017 году корпорация завершила эскизное проектирование силовой установки. В настоящее время проект находится на стадии опытно-конструкторских работ. Как ожидается, ПД-12В сможет выдавать мощность до десяти тысяч лошадиных сил на взлетном режиме. При этом в новом двигателе будет предусмотрен чрезвычайный режим, в котором двигатель сможет "разогнаться" до 14 тысяч лошадиных сил. Правда, в таком режиме будет быстрее вырабатываться ресурс силовой установки.

Новая силовая установка разрабатывается на базе газогенератора турбовентиляторного двигателя ПД-14, создаваемого для перспективного российского пассажирского самолета МС-21. Ранее стало известно, что в 2023 году планируется начать летные испытания Ми-26 с двигателями ПД-12В. В 2025 году может быть выдано одобрение на выпуск опытной партии ремоторизованных машин, в которых новый двигатель заменит устаревшие Д-136 украинского производства.

Ранее петербургская компания "ОДК-Климов" начала разрабатывать новый двигатель для перспективных вертолетов. Научно-исследовательские работы по проекту новой силовой установки уже завершены и сформирована концепция перспективной силовой установки. В двигателе планируется использовать некоторые новые технические решения, включая применение неметаллические композиционных материалы, которые прежде в российских установках не использовались.

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



Новости вертолетной индустрии в России

Ответ на запрос АВИ в Правительство о выполнении авиаработ авиацией ДОСААФ

На запрос АВИ в Правительство России, направленный в связи с многочисленными вопросами по ситуации с выполнением авиационных работ подразделениями ДОСААФ России, получен однозначный ответ:

В соответствии со статьей 8 ВК РФ выполнение коммерческих воздушных перевозок требует наличие документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13.08.2015 №246.

ДОСААФ России может выполнять авиационные работы при соблюдении предусмотренных для гражданской авиации требований воздушного законодательства Российской Федерации, то есть при наличии документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям Федеральных авиационных правил "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23.12.2009 №249.

Копия ответа Минтранса по поручению Правительства России доступна по этой ссылке.

[\(АВИ\)](#)

В небе вертолеты, парaplаны, коптеры и самолеты. Авиафестиваль «День неба» впервые прошел в Дубне

Авиафестиваль собрал на Ратминском поле около полутысячи человек, и стал самым масштабным мероприятием последних лет. В этот день любой желающий мог подняться в небо.

Стать полноправным участником братства крылатых непросто. Алексей Чен из Рузы в нем — 3 года из своих 12-ти. За это время он не раз становился призером и победителем региональных соревнований по авиамодельному спорту, попал в юношеский состав сборной России.

Спортсмены тренируются забрасывать, управлять, налаживать модель для каждого соревнования по-разному. Учитывают все особенности погоды, ландшафта, силу ветра.

«Нужно добавить груз, чтобы модель пробивала. Под разный ветер разные расходы, чтобы планер по-разному управлялся, и легче было побеждать», — сказал Алексей Чен, участник фестиваля.

В чемпионате по радиоуправляемым метательным моделям планеров класса F3K приняли участие более 20 спортсменов из разных городов России. В трех возрастных категориях определены



победители. Это — авиаторы из Ульяновска, Костромы и Рузы. Лучший результат среди дубненцев — третье место Дениса Фуряева. Соревновательная составляющая у фестиваля была только одна. Остальные площадки организаторы — участники авiakлуба «Пилотаж» — сделали развлекательными.

Часть поля превратилась в ринг. Здесь идет воздушный бой. Он — бескровный. Побеждает тот, кто отрубит цветную ленту, закрепленную на хвосте летательного аппарата соперника. Эту схватку выиграл «красный». Для пилотов сложность заключается в том, что модели планеров закреплены на стальных тросах — кордах. Важно не запутаться в них, уворачиваясь от атак противника.

На другом полигоне — гонки квадрокоптеров. Видео с камер, которые закреплены на летательных аппаратах, транслируется на экран компьютера. Мальчишки, надев специальные шлемы, превратились в пилотов дронов. Они видят картинку в 3D-формате. Маленькие юркие коптеры лавируют между арками, стараясь обогнать друг друга. Гонки привлекли множество зрителей. Интересно и специалистам, и владельцам дронов, и родителям с детьми.

На каждой площадке фестиваля — ажиотаж. В небе — вертолеты, парапланы, коптеры и самолеты.

Самая ожидаемая зрителями часть программы фестиваля — катание на мотопарапланах. Это — спорт для птиц высокого полета. Ближе к вечеру, когда утих ветер, авиаторы сами провели пробные вылеты.

Более пятисот человек собрал на Ратминском поле фестиваль авиаторов «День неба». Многие приехали семьями, расположились на траве, устроили пикник. Те, кто мечтал коснуться облаков рукой, сделал это. Романтики неба и любители острых ощущений увидели мир, как видят его птицы. ([Телеканал 360](#))

Рейсы санитарной авиации проходят на новом вертолете

С 1 июля санитарные вылеты в Республике Алтай проходят на новом вертолете МИ-8, использование которого стало возможным в рамках реализации федерального проекта по развитию санавиации.

По словам директора Центра медицины катастроф Сергея Земцова, выпущенный в 2016 году вертолет оснащен современным медицинским модулем, позволяющим оказывать пострадавшим квалифицированную медицинскую помощь прямо в полете. Модуль рассчитан на двух пациентов, в его состав входит медицинская аппаратура, обеспечивающая проведение реанимационных мероприятий, оборудование для интенсивной терапии и мониторинга основных функций жизнедеятельности пострадавших.

В 2016 году Республика Алтай вошла в число регионов - участников федеральной программы по обеспечению своевременности оказания экстренной помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации.

Этот проект реализуется во исполнение задач, поставленных Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным, говорится в сообщении Минздрава региона.



Программа начала реализовываться в Республике Алтай с августа 2017 года. В прошлом году было совершено 175 вылетов. Только за минувший год силами санитарной авиации экстренно эвакуировали и доставили в медицинские организации республики 282 человека. Это пациенты со сложными, угрожающими жизни диагнозами - инфарктами, инсультами, тяжелыми травмами, а также беременные женщины.

Как отметил руководитель Центра медицины катастроф, в новом авиатранспорте созданы специализированные условия для тяжелых больных, которые из отдаленных районов доставляются в республиканские медицинские учреждения максимально быстро. Ранее необходимую медицинскую аппаратуру приходилось брать с собой и устанавливать в кабине вертолета, сейчас же все находится на борту.

За первое полугодие 2018 года санитарная служба совершила 47 авиавылетов, экстренная перевозка на вертолете потребовалась 72 жителям региона, включая новорожденных детей.

До 2017 года услуги санитарной авиации оказывалась в небольшом объеме из-за высокой цены. Благодаря активному сотрудничеству Главы Республики Алтай Александра Бердникова с федеральным центром, субъект вошел в данный проект, что позволило значительно расширить возможности службы санавиации региона и спасти сотни жизней. Из федерального бюджета на эти цели субъекту выделили 69,7 млн рублей, плюс 8,1 млн изыскано из средств регионального бюджета.

В зоне ответственности отделения санитарной авиации сегодня расположены 190 населенных пунктов, из них 39 относятся к отдаленным и труднодоступным местностям.

[\(Республика Алтай\)](#)

«Русские Вертолетные Системы» усиливают свое присутствие в Волгоградской области

АО «Русские Вертолетные Системы» направляет еще один вертолет «Ансат» для выполнения авиационных работ в Волгоградской области.

В регионе Компания присутствует с 1 июня 2017 года и выполняет полеты в рамках развития собственной службы санитарной авиации.

Новый вертолет «Ансат», который направляется в регион, был выпущен Казанским вертолетным заводом в 2018 году и поступил в распоряжение Компании в соответствии с подписанным в декабре 2017 года контрактом между АО «РВС» и ГТЛК.

Новый легкий многоцелевой вертолет «Ансат», пополнивший парк «РВС», способен выполнять самый широкий круг задач – кабина вертолета позволяет его оперативно подготовить для выполнения различных авиационных работ, включая плановую и экстренную перевозку пациентов, воздушную съемку, лесоавиационные работы, транспортировку грузов и т.д. Также вертолет способен перевезти быстро, безопасно и с максимальным комфортом 7 пассажиров на расстояние свыше 500 км.



В соответствии с контрактом, заключенным между ГТЛК и «РВС», до конца 2018 года в распоряжение Компании поступит всего 6 вертолетов данного типа, а также 2 вертолета Ми-8 АМТ. Таким образом, к концу года в парке АО «РВС» будет, как минимум, 11 вертолетов «Ансат» и 2 вертолета Ми-8 АМТ. Помимо этого, Компания эксплуатирует вертолеты Leonardo Helicopters – AW109 и AW139, а также вертолеты Robinson.

[\(РВС\)](#)

Саратовский завод «КБ промавтоматики» обеспечил автоматическую посадку новейшему российскому вертолету

Оборудование, произведенное АО «КБ промавтоматики», в составе пилотажного комплекса ПКВ-171 и навигационного пульта-вычислителя ПВН-1-03 сделало возможной автоматическую посадку вертолета Ми-171 А2.

Летные испытания прошли на днях в Астрахани. Экипаж вертолета впервые выполнил инструментальную посадку вслепую, ориентируясь только на показания пилотажного комплекса и сигналы локальной контрольно-корректирующей станции (ЛККС). До сих пор выполнять такую посадку автоматически могли только самолеты. Пульт-вычислитель навигационный и пилотажный комплекс, установленные на вертолет, показали безупречное взаимодействие с оборудованием ЛККС.

Саратовские конструкторы смогли объединить в одном корпусе пульта-вычислителя оборудование спутниковой навигации и вычислитель, обеспечивающий комплексирование спутниковой информации с другими датчиками бортового оборудования с расчетом и выдачей информации о траектории и навигационно-пилотажных параметрах вертолета. Вся эта информация поступает в пилотажный комплекс автоматически.

Новая техника сделала посадку более точной и безопасной, снизив влияние человеческого фактора, времени суток и погоды. Также она сократила полетное время и позволила экономить топливо.

Системы ЛККС получают сегодня в России все большее распространение, они просты в установке и эксплуатации, являются перспективными для региональных авиаперевозок, практически незаменимы для горных аэродромов, буровых площадок и вертодромов со сложными метеословиями.

Справка «БВ». Ми-171 — это гражданский транспортный вертолет, разработанный ОКБ М.Л. Миля как модификация вертолета Ми-8. Военная модификация вертолета была принята на вооружение в 2008 году. Модель Ми-171 А2 был создан на базе Ми-171 А, новый вертолет оснащен усовершенствованной силовой установкой, дальность полета его увеличилась с 650 до 800 км. Вертолет вмещает до 24 пассажиров, управляется двумя пилотами, способен нести до 4 тонн груза в кабине и до 5 тонн — на внешней подвеске. Крейсерская скорость вертолета составляет 260 км/ч, высота полета — до 6 км. Первый прототип новой машины был собран в 2012 году. Первый серийный вертолет был вручен холдингом «Вертолеты России» авиакомпании «ЮТэйр — Вертолетные услуги» в мае нынешнего года на Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018 в Москве.

[\(Бизнес-вектор\)](#)



Медицинская авиация в Москве продолжит работу в круглосуточном режиме после ЧМ

С начала 2018 года санитарные вертолеты эвакуировали 450 человек.

Медицинская авиация в Москве будет работать круглосуточно на регулярной основе после чемпионата мира. Об этом в четверг сообщается на информационном сайте мэра Москвы.

"Ночные вылеты медицинских вертолетов в тестовом режиме совершались в Москве накануне и в дни проведения чемпионата мира по футболу. За полтора месяца авиамедицинские бригады осуществили всего более 120 вылетов, каждый из которых - спасенная жизнь. Поэтому было принято решение сохранить круглосуточный режим работы санитарной авиации", - приводятся на портале слова руководителя столичного департамента здравоохранения Алексея Хрипуна.

Ранее медицинские вертолеты совершали вылеты только в светлое время суток. С июня санитарная авиация начала работать круглосуточно. Такой режим должен был сохраняться в течение полутора месяцев - на время проведения чемпионата мира. После его окончания планировалось принять решения о целесообразности продолжения круглосуточной работы на постоянной основе.

С начала года санитарные вертолеты эвакуировали 450 человек.

[\(ТАСС\)](#)

«Технодинамика» оснастит Ка-226Т уникальной аварийстойкой топливной системой

АО «Технодинамика» Госкорпорации Ростех выбрано основным поставщиком аварийстойкой топливной системы для вертолета Ка-226Т производства холдинга «Вертолеты России». На текущий момент ведется предконтрактная проработка и согласование технического задания.

«Мы уверены, что внедрение аварийстойкой топливной системы на вертолетах Ка-226Т подтвердит эффективность разработки, докажет ее уникальность и позволит ощутимо снизить затраты на обслуживание техники, — заявил генеральный директор «Технодинамики» Игорь Насенков. — Впоследствии, опираясь на опыт уже реализованного проекта, мы сможем предложить систему для других перспективных вертолетов, в том числе и зарубежных».

Аварийстойкая топливная система — разработка, призванная снизить вероятность пожара и повысить безопасность полетов за счет уникальных конструктивно-технологических решений. Система создана для предотвращения разлива и воспламенения топлива, спровоцированного крушением или сильным ударом вертолета о поверхность.

Топливные баки сделаны из устойчивых к разрыву и проколу материалов: в качестве основы, обеспечивающей высокие параметры, применена ткань с кручеными полиамидными нитями, которая обладает лучшими прочностными характеристиками по сравнению с известными зарубежными аналогами. Система полностью соответствует российским и международным стандартам и требованиям безопасности.

«Сейчас мы находимся на стадии согласования контрактной документации, после этого специалисты холдингов «Технодинамика» и «Вертолеты России» приступят к проработке технических решений проекта», — отметил Игорь Насенков.

В ходе реализации проекта будут применяться наработки, полученные в ходе выполнения работ в рамках государственной программы Минпромторга России «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

[\(Технодинамика\)](#)

Вертолеты Ми-8МТВ-5 армейской авиации ЦВО проходят модернизацию на заводе в Казани

Четыре транспортно-боевых вертолета Ми-8МТВ-5 авиационной базы армейской авиации Центрального военного округа (ЦВО) в Свердловской области проходят модернизацию на Казанском вертолетном заводе.



На авиатехнику устанавливается новейший комплекс бортовой обороны, который обеспечивает защиту от ракет с головками самонаведения в инфракрасном диапазоне излучения.

Усовершенствование вертолетов Ми-8МТВ-5 проводится с учетом опыта боевого применения моделей этого семейства. Боевая машина может перевозить до 36 военнослужащих или до 12 раненых, а также различные грузы массой до 4 тонн как в грузовой кабине, так и на внешней подвеске.



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.

Данный тип вертолетов также принимает участие в поисково-спасательном обеспечении посадок пилотируемых космических кораблей на территории Казахстана.

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

Новости вертолетной индустрии в мире

Рижскую школу пилотов завалили заявками абитуриенты

Латвия, в отличие от соседних Литвы и Эстонии, давно не готовит пилотов для гражданской авиации за госсчет. Но интерес к освоению этой профессии в школе пилотов airBaltic огромен - на 15 мест в осенней группе претендовало 450 человек.

Заявки подавали претенденты не только из стран Балтии, но и из других государств Евросоюза. От желающих стать пилотами требовалось иметь законченное среднее образование, отлично знать английский язык, обладать хорошими познаниями в математике и физике, рассказал Latvijas radio старший вице-президент airBaltic Паулс Цалитис.

"Но это только первоначальные требования. Далее при отборе мы ищем кандидатов, которые соответствуют "профилю пилота" по личностным показателям и другим критериям. Учитывается устойчивость к стрессу, когнитивные особенности".

Школа пилотов airBaltic Training создана в связи с большими планами airBaltic по расширению своей деятельности - национальный авиаперевозчик планирует удвоить свой воздушный флот. Сейчас в airBaltic работает свыше 300 пилотов.

"Они будут нужны. Сейчас нужны и будут нужны впредь. Это в Латвии востребованная профессия. Благодаря Академии пилотов мы помогаем этот поток обеспечить - но Академия пилотов, по крайней мере поначалу, не сможет обеспечить все необходимые кадры", - говорит Цалитис.

Ни у Литвы, ни у Эстонии нет своих национальных авиакомпаний. Но там пилотов обучают за госсчет. Например, в Тартуском университете для будущих пилотов ежегодно предоставляется не менее пяти бюджетных мест. Латвия сейчас не планирует последовать примеру соседей, заявил Latvijas Radio министр сообщения Улдис Аугулис (СЗК).

"С моей стороны, наверное, был бы этот призыв к Министерству образования при распределении бюджетных мест посмотреть на перспективу, вперед. Но нужно понимать, что такие бюджетные места обойдется очень дорого", - считает политик.



Первая группа Академии пилотов airBaltic приступила к занятиям весной. В июле у курсантов уже началась практика в Лиепайском аэропорту.

[\(LSM.LV\)](#)

Индия планирует закупить дополнительную партию вертолетов Ми-17В-5

Министерство обороны Индии завершает переговоры с Россией о приобретении 48 дополнительных военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 на сумму 1,1 млрд. долл. для ВВС и МВД страны.

Как сообщили Jane's Defence Weekly официальные индийские источники, контракт на поставку вертолетов, 38 из которых предназначены для ВВС, вероятно, будет подписан в ходе запланированного на начало октября визита в Индию президента России Владимира Путина для участия в ежегодном двустороннем саммите лидеров двух стран.

Соглашение будет включать реализацию офсетной программы в размере 30% от общей стоимости контракта (применяется для закупок ВиВТ стоимостью свыше 20 млрд. рупий / 210 млн. долл.). Новые Ми-17В-5 дополнят парк из 151 вертолета, которые Индия приобрела в период между 2008 и 2016 гг. Из них 139 ед. были закуплены в вооруженной версии для ВВС, а остальные 12 ед. - для использования МВД и военизированными структурами.

Будут ли вооружены и на этот раз все 38 вертолетов, предназначенные для ВВС, пока неизвестно. Более того, источники в ВВС сообщили, что часть дополнительных Ми-17В-5 могут быть использованы в качестве замены 6-8 платформ, которые были переданы в эскадрилью связи ВВС в 2015-2016 гг. для перевозки VIP-персон. Данное решение было принято после аннулирования соглашения на поставку 12 вертолетов AW-101 компании AgustaWestland в январе 2014 года из-за выявленных фактов коррупции.

Вертолеты Ми-17В-5 в основном используются ВВС Индии для поддержки армейских формирований, развернутых вдоль гималайской границы Индии с Пакистаном и Китаем. В течение последнего десятилетия они также использовались для перевозки войск, поддержки операций по борьбе с незаконными вооруженными формированиями, гуманитарных миссий и миссий по оказанию помощи пострадавшим в стихийных бедствиях.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Россия может продать Мексике Ка-27М

Из-за отказа Мексики приобретать американские противолодочные вертолеты MH-60R «Страйк Хок» могут быть закуплены Ка-27М, производимые холдингом «Вертолеты России». Таково мнение аналитиков американского интернет-журнала «Нэшнл интерес».

Эксперты отмечают, что российские образцы дешевле, а их обслуживание также отличается меньшей стоимостью. Кроме того, они обладают усовершенствованным радиоэлектронным оборудованием и вооружением.

[\(Инфорос\)](#)

Bell увеличил поставки гражданских вертолетов

Во втором квартале 2018 года американский вертолетостроитель Bell (входит в Textron Inc.) поставил 57 коммерческих вертолетов, по сравнению с 21 машиной годом ранее. Рост поставок коммерческих вертолетов компенсировал падение в сегменте военной продукции, а доходы выросли на 1%, до \$831 млн. по сравнению с \$825 млн. во втором квартале 2017 года. Прибыль компании увеличилась на \$5 млн., до \$117 млн.



Производитель закончил второй квартал с объемом портфеля заказов в размере \$5,5 млрд., по сравнению с \$3,6 млрд. на конце первого квартала. Скачок в заказах произошел после того, как Bell подписал многолетний контракт стоимостью \$2,2 млрд. с Министерством обороны США на 58 V-22. Но председатель и главный исполнительный директор Textron Inc. Скотт Доннелли сказал, что сегмент гражданских вертолетов «по-прежнему силен», причем заказы поступают как на 412 модель, так и на 429.

Рост поставок произошел также за счет увеличения за последний год поставки Bell 505. Эти поставки включают четыре легких вертолета для японской береговой охраны и первые три – в Китай. «Мы по-прежнему видим позитивный спрос в коммерческом сегменте, с сильным интересом ко всем нашим моделям», - сообщили в компании.

[\(BizavNews\)](#)



Якубович на Ми-2 откроет ЧМ по вертолетному спорту

Известный российский телеведущий Леонид Якубович, за плечами которого почти 20-летний стаж управления летательными аппаратами, примет участие в Чемпионате мира по вертолетному спорту, сообщает БелТА.

Открытие мирового первенства состоится 24 июля на аэродроме Липки. В соревнованиях примут участие порядка 36 экипажей из семи стран, среди которых Россия, Польша, Китай и другие.

Якубович вместе с прославленным пилотом Гарри Георковым за штурвалом Ми-2 примут участие в открытии ЧМ. Вертолет телеведущего покажет зрителям "воронку на хвосте", боевые развороты, а также проход над землей на высоте двух-трех метров.

Авиационная техника на аэродроме Боровая вызвала у Якубовича неподдельный восторг. Он отметил, что ему приходилось бывать во многих странах, но такого музея телеведущий не видел нигде. "Это не просто музейная техника в отличном состоянии, это история страны, в которой мы все жили, выросли. История страны, которая победила, вот она стоит перед вами. Что самое поразительное, этого тоже нигде нет, все открыто", - сказал Якубович, добавив, что нет ничего дороже памяти.

Напомним, на минувшем ЧМ Беларусь заняла второе место, победу праздновала Россия. На нынешнем первенстве участники будут соревноваться в нескольких дисциплинах: "Развозка грузов", "Навигация", "Параллельный полет", "Командная эстафета", а также "Слалом" (из парящего вертолета нужно спустить на канате ведро, наполнить его водой из бочки, пронести через ворота и поставить на стол).

[\(Sputnik Беларусь\)](#)

Bell: что кроется за ребрендингом?

Сначала Airbus и Leonardo, а теперь уже и Bell объявил о ребрендинге. Американцы выбросили из названия упоминание о вертолете. Начиная с 22 февраля этого года, теперь это просто Bell. А ведь именно вертолеты Bell Helicopter последние лет 70 были законодателями мод, живыми легендами отрасли!

В феврале компания представила новый логотип, а также обновленные ливреи с тэглайнами. На вопросы СМИ генеральный директор ответил, что все это отражает суть ребрендинга. Теперь Bell ему видится не просто производителем вертолетов, а высокотехнологической компанией, переопределяющей саму концепцию полета.

Снайдер сказал, что изменения лучше отражают разноплановую деятельность, указав на сотрудничество с Uber в развитии городского воздушного такси, первые летные успехи конвертоплана V-280 Valor и тестирование новых силовых установок на демонстраторе HYDRA. Кстати, последнее он назвал «исследованием идей, опережающих время».



Логотип, в котором используется тот же красный цвет, что и ранее, обрамлен рамкой в форме щита. По замыслу авторов это должно ассоциироваться с надежной репутацией и прочностью продуктов компании. А под словом Bell красуется силуэт стрекозы, символизирующий способность взлетать, летать и садиться как угодно и где угодно.

Впрочем, Снайдер сообщил, что компания не планирует прекращать разработку вертолетов, она просто не будет ими ограничиваться. Одним словом, сделали упор на инновации, но с какой-то примесью хипстерской инфантильности, как будто дело только в названии. Видимо, американцы действовали, сообразуясь с принципом «как ты назовешь корабль, так он и поплывет».

И критические комментарии не заставили себя долго ждать. Один из американских пилотов тут же заявил, что Лоуренс Дейл Белл и Артур М. Янг должны перевернуться в своих гробах, так же, как многие из пилотов, летавших на Bell 30/31, легендарных 47-х и 206-х. «Белл – стрекоза?» – спрашивает он. «Насекомое, хоть и летающее, и не больше. Оставьте легенду в покое!». Другие же поддержали идею, отметив, что новый логотип вполне удачен. А некоторые выразили безразличие, хотя и признали, что Bell Aircraft звучало лучше.

Ну, а нам интересно понимать, что реально стоит за этим, и куда движется компания, у которой должна быть собственная стратегия развития, свой проект будущего.

[\(Далее - на сайте АВИ\)](#)

СМИ: переговоры о поставке Индии 48 российских вертолетов Ми-17В-5 близки к завершению

По данным агентства Janes, соглашение о покупке могут подписать во время визита Владимира Путина в Индию в октябре

Министерство обороны Индии находится в финальной стадии переговоров с Россией о поставке 48 вертолетов Ми-17В-5 стоимостью \$1,1 млрд. Об этом сообщило во вторник информационно-аналитическое агентство Janes со ссылкой на индийские официальные источники.

Индийские официальные лица сообщили агентству, что соглашение о поставке вертолетов Ми-17В-5, вероятно, будет подписано во время намеченного на октябрь визита в республику президента России Владимира Путина. По данным индийской стороны, обсуждаемый проект соглашения включает в себя обязательство российской стороны инвестировать в отрасли индийского оборонного комплекса 30% от стоимости контрактов по поставкам военной техники, что составит более 200 млрд индийских рупий (\$290 млн).

Планируется, что из 48 вертолетов Ми-17В-5, которые предполагается приобрести, 38 будут переданы индийским ВВС, будет ли на них установлено вооружение, не уточняется. Не исключено, что несколько из Ми-17В-5 будет переданы для замены аналогичных вертолетов, которые ранее были переданы особому авиаотряду ВВС, в обязанности которого входит транспортировка представителей индийского руководства. Ранее предполагалось, что для этих целей Индия закупит у Италии 12 вертолетов AgustaWestland AW101, однако сделка была отменена в январе 2014 года из-за подозрений в коррупции при ее заключении.

Остальные 10 машин получит МВД

В 2008-2016 годах Индия приобрела у России 151 вертолет Ми-17В-5, из которых 139 были поставлены на вооружение индийских ВВС, а 12 были переданы МВД страны и другим силовым структурам страны.



Вертолет Ми-17В-5 - новейшая модификация Ми-17. Машина предназначена для перевозки грузов и десантников, а также крупногабаритных грузов на внешней подвеске. Контракт на поставку в республику 80 таких вертолетов на сумму около \$1,3 млрд был подписан в 2008 году.

[\(ТАСС\)](#)

Первое золото чемпионата мира по вертолетному спорту – у Беларуси

На чемпионате мира по вертолетному спорту стали известны первые победители – ими стали пилот Владимир Бугаев и оператор Андрей Рогонов. Экипаж из Витебского аэроклуба завоевал золото в параллельной развозке грузов.

В чемпионате мира участвуют 37 экипажей из разных стран. Все соревнования выполняются на машинах Robinson R-44 и Ми-2. Большинство выступает на собственных вертолетах.

В соревновании на параллельную развозку грузов максимальное количество баллов набрали 11 команд, так что победителя определяли по времени. Лучше всего с задачей справились представители Беларуси. На втором месте - россияне Максим Сотников и Олег Пуоджюкас. Замыкает тройку лидеров еще одна белорусская команда – Никита Лаптев и Владислав Курс.



Лидерами в соревнованиях по параллельному полету стали россияне. Они заняли три призовых места. Белорусы Александр Грищенко и Олег Манько заняли шестое место.

[\(Союзное Вече\)](#)

Литва отправит два вертолета Ми-8 в Латвию и Швецию для борьбы с пожарами

Литва отправит два вертолета Ми-8 для тушения лесного пожара в западной Латвии и северной части Швеции, сообщает пресс-служба Министерства обороны страны.

В Швецию экипаж доставит военно-транспортный самолет C-27J Spartan.

Вертолеты Ми-8, участвующие в тушении огня в обеих странах, оснащены водозаборным оборудованием типа Bambi Bucket. Машины могут забрать более 2,5 тысячи литров воды.

В резерве в Литве по-прежнему останутся военные вертолеты AS 365 N3 Dauphin, которые также предназначены для поиска, спасения, эвакуации и пожаротушения.

Литва решила помочь в борьбе с пожарами в Латвии и Швеции в ответ на просьбы правительств стран.

Операции по тушению лесных и торфяных пожаров в западной части Латвии осуществляются литовскими военными вертолетами с 18-го и в Швеции - с 21 июля.

При необходимости поддержка пожарных служб Латвии и Швеции будет продолжаться в ближайшие дни.

Крупный торфяной пожар в Валдгальской волости Талсинского края начался в прошлый вторник. В его ликвидации принимают участие более полусотни пожарных.

Отмечается, что ЧП затронуло более ста гектаров торфяника, а также часть близлежащего леса. Пламя продолжает распространяться. Госпитализирован один пожарный, 70 местных жителей уже эвакуированы.

Ранее вооруженные силы Литвы отправили в соседнюю Латвию вертолет Ми-8 с экипажем для тушения торфяного пожара, а в Швецию был направлен спецборт.

[\(Sputnik Литва\)](#)

Санавиация Казахстана с начала года спасла почти 300 человек с болезнями системы кровообращения

Вылеты санавиации по причине болезней системы кровообращения составляют наиболее значительную долю вылетов службы.

На сегодняшний день болезни системы кровообращения являются одной из ведущих причин смертности в РК. Сократить в разы время оказания специализированной помощи таким пациентам из сельской местности позволила служба санавиации, сообщает Zakon.kz со ссылкой на пресс-службу МЗ РК.

Как отметили в ведомстве, каждая минута, которую удастся сократить между временем развития инфаркта миокарда и оперативным вмешательством, позволяет сохранить как можно больше жизнеспособность мышцы сердца, то есть уменьшить зону поражения инфаркта.



Вылеты санавиации по причине болезней системы кровообращения составляют наиболее значительную долю вылетов службы. Это пациенты с инфарктом и инсультом, помощь которым необходима в условиях специализированных медицинских организаций областного и республиканского уровней.

Только за первое полугодие текущего года службой санавиации РК транспортировано 265 таких пациентов. Наибольшее число вылетов по причине болезней системы кровообращения «воздушная скорая помощь» совершила в Мангыстаускую, Карагандинскую, Атыраускую области.

Накануне силами санитарной авиации Казахстана была транспортирована жительница г.Шалкар 1961 года рождения с острым инфарктом. 25 июля 2018 года женщина с жалобами на ухудшение состояния здоровья обратилась в службу скорой медицинской помощи по месту жительства и была госпитализирована в Шалкарскую районную больницу. В силу тяжести состояния пациентки, а также невозможности оказания необходимой медицинской помощи в условиях районного медицинского учреждения, было принято решение транспортировать ее в Актюбинский медицинский центр. Использование сил санавиации позволило в 4 раза сократить время доставки пациентки в медицинское учреждение г.Актобе. Транспортировка наземным автотранспортом заняла бы свыше 7,5 часов, что недопустимо для пациентов с таким диагнозом.

25 июля 2018 года в 12.00 в сопровождении мобильной бригады санитарной авиации и врача-реаниматолога пациентка была успешно доставлена в медицинское учреждение г.Актобе.



Сейчас женщина находится в реанимации, ее состояние стабильно, опасности для ее жизни нет.

Сегодня система доставки экстренных пациентов из отдаленных районов области силами санавиации эффективно работает во всех регионах РК. Это одно из важнейших направлений, которое влияет на улучшение показателей смертности и продолжительности жизни населения, особенно сельской местности.

За этот же период санавиацией выполнено 982 вылета. Мобильной бригадой санитарной авиации оказана медицинская помощь 1072 пациентам, проведено 1137 медицинских услуги, из них: транспортировано в медицинские организации 924 пациента (81,3%), проведено 143 консультаций (12,6%) и 70 операций (6,2%).

Zakon.kz

Новости аэрокосмической промышленности

"Инженеров будущего" научили структурировать проекты

Объединенная двигателестроительная корпорация (входят в Госкорпорацию "Ростех") и Холдинг "Вертолеты России" организовали на форуме "Инженеры будущего" совместный образовательный факультет "Управление проектами". В один из образовательных дней форума молодых инженеров посетил заместитель генерального директора по стратегии, программно-проектному управлению и организационному развитию "Объединенной двигателестроительной корпорации" Александр Незнамов.

В своей лекции "Структурирование и планирование проектов" он дал базовые знания о некоторых инструментах, с помощью которых структурируют, планируют и реализуют проектное решение. Заместитель гендиректора "ОДК" также провел мастер-класс "Организация стратегической трансформации компании".

- Перемены не остановить. Можно только выбирать - либо мы управляем переменами, либо они нами, - считает Незнамов. - Мы строим свое будущее в соответствии с нашим видением, или реактивно отвечаем на изменения, принимая сиюминутные решения.

В своем докладе он рассказал о направлениях стратегической трансформации предприятия, а также изложил пошаговый алгоритм "естественного планирования", который включает в себя такие этапы, как определение цели и ограничений, визуализацию результата, мозговой штурм и другие.

Заместитель гендиректора "ОДК" коснулся ключевых бизнес-процессов организации - таких как стратегическое планирование, управление персоналом и управление результативностью основной деятельности, и рассказал о сути проектного управления на примере "Объединенной двигателестроительной корпорации".



- Меня очень порадовал уровень подготовки молодежи, который прослеживается в задаваемых слушателями вопросах, - поделился Незнамов своими впечатлениями от работы с молодыми инженерами. - Здесь собрались люди с горящими глазами, и они достаточно компетентны для своего возраста. Я такие площадки очень люблю.

Напомним, образовательный блок форума "Инженеры будущего" состоит из программ российских предприятий промышленного комплекса и корпоративных университетов. Он формируется более чем 60 российскими компаниями, а также ведущими техническими вузами страны.

VII Международный молодежный промышленный форум "Инженеры будущего" проходит в Ульяновской области с 10 по 21 июля. Официальные организаторы и соорганизаторы мероприятия: Союз машиностроителей России, ГК "Ростех", Правительство Ульяновской области, Федеральное Агентство по делам молодёжи, Лига содействия оборонным предприятиям. Партнеры: ФБГОУ ВО "Тольяттинский государственный университет". Информационные партнеры: Молодежный медиахолдинг ТГУ "Есть talk!".

[\(Российская газета\)](#)

Французы испытали гибридную силовую установку для аэротакси

Французская компания Safran провела первые испытания гибридной силовой установки для перспективных аэротакси с вертикальными взлетом и посадкой и самолетов с укороченным взлетом. Как сообщает Flightglobal, испытания, признанные успешными, состоялись на предприятии Safran по испытанию вертолетных двигателей неподалеку от аэропорта в По во Франции.

В состав гибридных установок входят газотурбинный генератор, аккумуляторная батарея и несколько электромоторов. В полете генератор заряжает аккумуляторы и питает электромоторы. Сторонники гибридных установок, считают, что они позволят обеспечить оптимальный баланс между экологичностью летательных аппаратов и дальностью их полета.

Во время испытаний своей гибридной силовой установки Safran проверяла мощность генератора, а также работу системы распределения энергии между электромоторами. Во время испытаний электрическая мощность генератора составила 100 киловатт. Другие подробности о состоявшихся проверках не уточняются. Французская компания планирует начать серийное производство новой установки в 2025 году.

В середине июня текущего года американская компания Bell Helicopter заключила с Safran соглашение о совместной разработке гибридной двигательной установки для перспективного аэротакси. Новый летательный аппарат будет создаваться отдельно от совместной с Uber Technologies программы полностью электрического воздушного транспорта Urban Air Taxi.

В случае успешной разработки и сертификации новое гибридное аэротакси может начать выполнять пассажирские перевозки уже с 2025 года. По оценке Bell Helicopter, по своим характеристикам гибридное аэротакси на протяжении по меньшей мере ближайших 20 лет будет превосходить любые электрические летательные аппараты такого класса.

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



В Красноярском крае намерены выделить до 2 млрд рублей на обновление лесопожарной авиации

Власти Красноярского края планируют с 2019 года выделить 1,5-2 млрд рублей на обновление парка легкомоторной авиации для борьбы с лесными пожарами. Об этом в понедельник сообщил врио губернатора региона Александр Усс.

"Сейчас поговорили с коллегами (из Лесопожарного центра - прим. ТАСС), считаем, что нам требуется переоснащать эту службу. Главным образом легкомоторной авиацией. (...) Думаю, что со следующего года, может, через следующий год мы должны выйти на выделение 1,5-2 млрд, чтобы закрыть эту тему", - подчеркнул Усс.

По его словам, в регионе в тушении пожаров задействовано более 1 тыс. человек и 100 единиц техники, в том числе до 30 единиц воздушной техники (легкомоторные самолеты, вертолеты Ми-8 и самолеты Ан-2)

"За пять лет серьезные вложения в легкомоторную авиацию могут окупиться в той связи, что опасный период, когда техника задействована, длится не так много. На протяжении всего года ее можно использовать в коммерческих целях, для санрейсов и других вещей", - добавил Усс.

По данным Лесопожарного центра, на утро понедельника, на территории региона действует 189 лесных пожаров на общей площади 765,4 тыс. га, в том числе в зоне контроля (пожары там не тушатся, если нет угрозы населенным пунктам и объектам экономики) горит 757,8 тыс. га.

[\(ТАСС\)](#)

Работники авиации смогут сохранить "старый" пенсионный возраст

Управление Пенсионного фонда России по Москве и Московской области разъясняет ключевые моменты нового законопроекта, внесенного правительством Российской Федерации на рассмотрение в Государственную Думу.

Целью законопроекта объявлено "обеспечение устойчивого роста размера страховых пенсий по старости и высокого уровня их индексации". Для этого предлагается установить пенсионный возраст 65 лет для мужчин и 63 года для женщин. Повышение возраста выхода на пенсию будет происходить постепенно - с 2019 до 2034 года.

Тем не менее, многие категории граждан сохраняют "старый" пенсионный возраст, например:

- летчики гражданской авиации, работники инженерно-технического и лётно-испытательного состава, а также занятые на работах по управлению полетами;
- матери пяти и более детей,
- один из родителей (опекунов) инвалидов с детства, воспитывавший их до восьми лет;
- инвалиды войн;
- инвалиды I группы по зрению;



- матери двух и более детей, работавшие на Крайнем Севере;
- пострадавшие от радиационных и техногенных катастроф;
- водители городского транспорта;
- спасатели

Мужчины со стажем работы на Крайнем Севере и в приравненных к нему местностях выйдут на пенсию в 60 лет, женщины - в 58 лет.

Специальный стаж, дающий право на досрочную пенсию, не меняется для педагогов, медиков и творческих работников - от 15 до 30 лет. Законопроект предусматривает поэтапное более позднее назначение пенсии - от года приобретения требуемой выслуги до восьми лет.

Если школьный учитель, например, в 2019 году выработает необходимый стаж в 25 лет, пенсия ему будет назначена уже в следующем, 2020 году. Если требуемый стаж выработан в 2024 году, то пенсия назначается через шесть лет - в 2030 году.

[\(Авиаград Жуковский\)](#)

Компания "Медialogия" подготовила рейтинг самых цитируемых медиаресурсов авиационной отрасли за II квартал 2018 года

Лидерами рейтинга стали интернет-ресурсы Aviaport.ru и Aex.ru, а также журнал Авиатранспортное обозрение.

Топ-10 СМИ авиационной отрасли:

Место	Перемещение за квартал	СМИ	Категория	ИЦ
1	0	Aviaport.ru	Интернет	7,14
2	+1	Aex.ru	Интернет	6,12
3	+1	Авиатранспортное обозрение	Журнал	3,64
4	-2	Avia.pro	Интернет	2,46
5	+2	Авиасоюз	Журнал	2,02
6	-1	Ato.ru	Интернет	1,85
7	new	Aviation21.ru	Интернет	1,09
8	new	FrequentFlyers.ru	Интернет	0,91
9	new	Авиапанорама	Журнал	0,34
10	new	Aviaru.net	Интернет	0,13

Методика

В рейтинг вошли медиаресурсы авиационной отрасли.

Основой для построения рейтинга стал Индекс Цитируемости (ИЦ) "Медialogии".



Рейтинг построен на основе базы СМИ системы "Медиалогия", включающей порядка 45 500 наиболее влиятельных источников: ТВ, радио, газеты, журналы, информационные агентства, Интернет-СМИ. При подсчете рейтингов не учитывались новостные агрегаторы.

При расчете рейтингов не учитывается взаимная перекрестная цитируемость, если она масштабна и носит регулярный характер. Специалистами "Медиалогии" разработан математический алгоритм, который выявляет устойчивые пары СМИ, а также автоматически определяет допустимый порог аномальности на основании анализа взаимного цитирования у других СМИ. Цитаты между СМИ, уровень взаимного цитирования у которых превысил порог аномальности, исключаются из общего результата данных СМИ.

Период исследования: 1 апреля - 30 июня 2018 года.

Индекс Цитируемости - интегральный медиапоказатель, учитывающий количество ссылок на источник информации в других СМИ и влиятельность* источника, опубликовавшего ссылку. Влиятельность источника рассчитывается на момент публикации ссылки.

Значение ИЦ СМИ за исследуемый период - это сумма значений ИЦ СМИ в отдельных сообщениях с ссылками на материалы этого СМИ. ИЦ в отдельном сообщении рассчитывается по шкале от 0 до 1.

ИЦ рассчитывается на базе математико-лингвистического анализа текстов 45 500 открытых источников. Во избежание самоцитирования из анализа исключены ссылки на СМИ, входящие в один медиахолдинг, также объединенные единым брендом и редакцией. Не учитываются показатели посещаемости, тиража или аудитории.

Под ссылками подразумеваются упоминания источника в контексте всех возможных словосочетаний: "в газете ... опубликовано интервью", "по сообщению...", "как передали...", "по материалам..." и т.п., а также гиперссылки в интернет-изданиях. При обработке результатов учитывается написание упоминаемого источника и вариативность синонимичного ряда.

При расчете ИЦ цитируемость персон СМИ исключена.

Индекс является инструментом для решения задач пресс-служб, а также используется участниками медиаотрасли в качестве одного из критериев оценки опубликованных материалов.

Рейтинги по ИЦ публикуются с периодичностью: месяц, квартал, год.

*Влиятельность СМИ - рекурсивно рассчитываемый показатель, отражает взаимоцитируемость источников. Показатель рассчитывается в режиме реального времени на основе анализа материалов 45 500 СМИ за год. Расчет показателя происходит в несколько этапов, на каждом из которых происходит перерасчет и уточнение значения влиятельности. При этом на первом этапе расчета у всех СМИ одинаковая нулевая влиятельность, а после первого этапа влиятельность СМИ фактически равна простому количеству ссылок на это СМИ в других СМИ. На последующих этапах влиятельность СМИ рассчитывается как количество ссылок, умноженное на влиятельность ссылающихся СМИ. Перерасчет происходит до тех пор, пока влиятельность СМИ не перестанет меняться более чем на 0,1%. Таким



образом, на последнем шаге получается показатель, который тем больше, чем больше влиятельных СМИ ссылаются на данный источник.

Медиалогия - независимая, не имеющая медиаактивов, исследовательская компания на базе информационных технологий, специализирующаяся на анализе СМИ и соцмедиа в реальном времени.

[\(Медиалогия\)](#)

Сердюков — РБК: «10–15 лет назад такого и во сне нельзя было представить»

Глава авиакластера «Ростеха» Анатолий Сердюков в интервью РБК впервые рассказал о своей работе в госкорпорации, стратегии объединения авиастроения в одном концерне и опыте, вынесенном производителями из сирийской кампании.

Анатолий Сердюков возглавляет авиационный кластер госкорпорации «Ростех», в который входят предприятия с десятками тысяч сотрудников и оборотом более 0,5 трлн руб., с момента его создания. После анонсированного присоединения к кластеру Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) под руководством Сердюкова окажется фактически весь российский авиапром.

В интервью РБК он рассказал, как будет осуществляться присоединение к кластеру ОАК, как продвигается реализация российско-китайского проекта тяжелого вертолета и какие новинки «Ростех» подготовил к форуму «Армия-2018».

«Ждем встречных инициатив «Роскосмоса»

— Глава «Ростеха» Сергей Чемезов сообщил о планах создания внутри госкорпорации единого авиаконцерна по примеру Airbus, в который войдет ОАК. Не могли бы вы пояснить, как это будет происходить?

— Как это будет происходить, решит государство. Обычная процедура в подобных случаях (так было, например, при вхождении в «Ростех» УВЗ) — передача акций в виде имущественного взноса Российской Федерации. При этом сливать ОАК с другими холдингами или соединять юридически, менять ее правовую форму никто не собирается. Конструкция получается слишком громоздкая. С точки зрения акционерного капитала сейчас это реализовать очень сложно.

ОАК в этом случае войдет в «Ростех», но не будет сливаться с «Вертолетами России» или какими-либо другими холдингами. Она будет отдельной холдинговой компанией, как все остальные: ОДК, КРЭТ или «Вертолеты России».

Возможно, в будущем мы и придем к этому, но сначала надо будет очень серьезно поработать в обоих холдингах, прежде всего в ОАК. Оптимизировать их, произвести перенастройку.

— Какие задачи станут первоочередными для нового концерна?



— Первая идея — это, конечно, собрать воедино производителей авиатехники и комплектующих. Необходимо посмотреть и понять загрузку предприятий ОАК и наших предприятий: где есть дублирование, какие звенья можно убрать, где надо друг друга дополнить, какие площадки следует перенести или объединить, как выстроить работу с поставщиками в едином ключе.

Следующим шагом стратегию авиационного кластера «Ростеха» надо интегрировать в стратегию ОАК. Необходимо решить, каким образом мы будем формировать рынок, как внутренний, так и внешний. Но для начала должно появиться решение правительства о передаче ОАК в контур «Ростеха» — напомню, его пока нет.

Что такое авиационный кластер «Ростеха»

Создан в 2015 году. Крупнейшие компании кластера — холдинги «Вертолеты России» (один из лидеров мирового рынка вертолетов с долей более 10%), «Технодинамика», Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, производитель всех российских авиационных двигателей) и корпорация «Радиоэлектронные технологии» (авионика и электроника). На предприятиях кластера заняты 192 тыс. человек. Его совокупная выручка за 2016 год — 534,7 млрд руб. Запланирован рост выручки кластера в среднем на 14% в год в рублевом выражении до 2025 года.

В ближайшее время в структуру кластера войдет Объединенная авиастроительная корпорация, в которой 30 компаний — производителей самолетов. Всего на предприятиях, входящих в ОАК, работают более 90 тыс. человек. По данным СПАРК, выручка ПАО «ОАК» за 2016 год составила 50,8 млрд руб.

Согласно опубликованной стратегии ОАК до 2035 года, доля корпорации на мировом рынке гражданской авиации должна вырасти к 2025 году с уровня менее 1 до 4,5%. Доля на «доступном рынке» военной авиации с нынешних 20% к 2035 году должна вырасти до 45%.

— *Когда ОАК перейдет под управление «Ростеха», будете ли вы проводить кадровые перестановки?*

— Я с 2015 года возглавляю авиационный кластер госкорпорации и пока из менеджмента никого не уволил. Моя задача — как раз наоборот, этот менеджмент заставить работать. Это нужно в первую очередь «Ростеху».

— *Правда ли, что у «Ростеха» есть некая конкуренция с предприятиями «Роскосмоса»?*

— Да, это так. Двигатели для первой и второй ступеней ракеты «Союз» делает ОДК, а для третьей — КБХА. Вопрос в том, что ни они, ни мы до конца не загружены. Эту задачу, конечно, хотелось бы решить.

— *Планируете ли вы обсудить этот вопрос с руководством «Роскосмоса»?*

— У нас есть мысли на этот счет, готовы к обсуждению. Ждем встречных инициатив «Роскосмоса».



«Китайцы больше заинтересованы в работе с нами, чем с украинцами»

— Была информация, что Минобороны пришлось сократить количество закупаемых вертолетов в рамках новой госпрограммы вооружений из-за отсутствия двигателей. Это правда?

— Никаких сложностей с двигателями у нас нет. К примеру, двигатель для вертолетов ВК-2500 мы выпускаем в плановом объеме, проблем нет.

— А как идет работа с двигателем ПД-12В для Ми-26?

— Опытно-конструкторская работа продолжается по плану. В 2017 году ОДК завершила этап эскизного проектирования. Уже определен конструктивный облик силовой установки и основные параметры, проведена интеграция с вертолетом. Изготовление и испытание первого опытного образца запланировано на 2020 год. Присвоение литеры О1 (опытный образец, готовый к передаче в серийное производство. — РБК) — на 2025 год.

Эта часть большой работы, в рамках которой «Ростех» прорабатывает целую линейку двигателей, чтобы закрыть спрос нашей авиационной промышленности на силовые установки. Об итогах этой работы буду готов рассказать осенью, когда мы поймем, что нам действительно по силам — по деньгам и по времени, по срокам.

— «Ростех» анонсировал контракт с Китаем по созданию тяжелого вертолета нового поколения АНЛ (Advanced Heavy Lift) на базе Ми-26 в июне-июле этого года. Контракт уже подписан?

— Пока нет, продолжаются переговоры. Ожидаем в ближайшее время.

— А как китайская сторона объясняет, почему затягивается подписание?

— Никак не объясняет. Контракт сложный, диалог еще не закончен.

— Не помешают ли скандалы и конфликты вокруг украинского производителя авиадвигателей «Мотор Сич» участию России в проекте АНЛ?

— Думаю, что проблемы «Мотор Сич» нам никаким образом не помешают. Потому что двигатель — это только часть вертолета. За основную конструкцию отвечаем мы. Вообще в больших вертолетах самое сложное даже не столько двигатель, сколько редуктор и общая конструкция.

— Если Украина выйдет из проекта АНЛ, готовы ли мы прямо сейчас предложить свой двигатель?

— Если будет объем [заказа] и если будет понятная цена, то да, мы готовы.

— За какую цену вы готовы были бы такой двигатель сделать для китайцев?



— Самое главное — это, конечно, объем. Если мы будем понимать объем, наше присутствие, капитализацию. Это достаточно сложная история. Но у меня есть ощущение, что китайцы будут больше заинтересованы в работе с нами, чем с украинцами.

— Почему?

— Потому что на Украине политическая ситуация не стабильная, как в России. Кроме того, с нами китайцы работают достаточно давно и успешно, в том числе и на длинных проектах.

— Россия уже предлагала сделать двигатели для этого проекта, но китайцы отказались, предпочтя украинские.

— Время, конечно, покажет. Но мы готовы. Если по самолетному двигателю проблем вообще никаких нет, то почему у нас будут проблемы с вертолетным двигателем? Главным разработчиком в этом проекте является китайская сторона, и им принимать решение, какой двигатель будет стоять на вертолете. Но я точно знаю, что если «Ростех» делал бы двигатель для АНЛ, то он получился бы гораздо современнее и экономичнее, чем тот, который есть сейчас у «Мотор Сич».

— Что можно нового сейчас раскрыть про перспективный вертолетный двигатель, разработку которого анонсировали в ОДК?

— Безусловно, там задействован наш предыдущий опыт, в том числе по истребителю пятого поколения. Будут использованы современные технологии, включая трехмерную печать. Надо учитывать, что силовая установка для вертолета нового поколения будет иметь принципиальные отличия, чтобы обеспечить совсем другую мощность, скорость, надежность, тепловую заметность. Поэтому идет поиск новых решений, которые могут быть применены.

«Выручка кластера должна превысить 1,5 трлн руб.»

— Выполнены ли запланированные в Стратегии развития авиационного кластера «Ростеха» до 2025 года показатели?

— Стратегия кластера — это часть общей стратегии «Ростеха», которая очень амбициозна — во всех смыслах этого слова. Например, есть задача к 2025 году нарастить долю гражданской продукции до 50%. Другим предприятиям и кластерам «Ростеха» — тем, которые десятилетия занимались только оружием, — здесь несколько сложнее, чем нам. Но и для нас задача совсем не простая. Тем не менее мы ее решаем. Скажем, «Вертолеты России» наращивают выпуск легких машин «Ансат» и Ка-226Т — на них ожидается хороший спрос в стране и за рубежом. КРЭТ создает сети зарядных станций для электромобилей, ведет разработки оборудования для медицины. ОДК осваивает новые рынки, например оборудования для нефтегазовой отрасли.

— О каких конкретных результатах уже можно говорить?



— Стратегия авиакластера предусматривает рост выручки холдингов в среднем на 11,9% в год. К 2025 году выручка кластера должна превысить 1,5 трлн руб.

Мы этот темп выдерживаем. Например, «Вертолеты России» в 2017 году заметно повысили объемы продаж — с 189 до 214 машин. Нарастили объемы послепродажного обслуживания техники, как в России, так и за рубежом. В итоге выручка холдинга выросла на 19%. КРЭТ увеличил выручку на 23%, «Технодинамика» — на 21,5%.

Суммарная выручка кластера в 2017 году превысила 611,4 млрд руб. Это почти на 15% больше, чем годом ранее. Общая прибыль достигла 67,1 млрд. EBITDA составил 141,1 млрд руб., рентабельность по EBITDA — 23%. Это хорошие показатели.

«Создаем кооперацию в режиме онлайн»

— *Приближается очередной форум «Армия-2018». Какие авиановинки будут представлены на форуме от вашего кластера?*

— Прежде всего, две новые модификации вертолетов: модернизированный Ми-26Т2В и Ми-28Н в новом техническом облике. Первый придет на смену привычным Ми-26, используемым Минобороны. Он оснащен новым комплексом БРЭО, фактически автопилотом с функциями выхода в заранее заданную точку, захода на посадку, возврата на основной или запасной аэродром. В машине применен новый комплекс обороны — он сам обнаруживает угрозы и защищает борт от ПВО противника.

Ми-28Н, который мы тоже покажем, получил силовую установку повышенной мощности. У него новая конструкция винта и стабилизатора. Машина вооружена новыми управляемыми противотанковыми ракетами «Хризантема», модернизированной управляемой ракетой «Атака», а также впервые может быть оснащена авиабомбами. Кроме того, она может взаимодействовать с беспилотниками и управлять ими дистанционно.

Ряд новых разработок покажет «Технодинамика». Это опоры шасси и новый генератор для Ил-112В, электрическая система перемещения закрылков, которая легче и безотказнее применяющихся сейчас гидравлических.

ОДК покажет три современных авиадвигателя: АИ-222-25 — для учебно-тренировочного самолета Як-130 и других легких самолетов, АЛ-31Ф — для истребителей и бомбардировщиков, ВК-2500П/ПС — для гражданского вертолета Ми-171А2. Также холдинг продемонстрирует первый отечественный газотурбинный двигатель мощностью 14 тыс. л.с. для кораблей ВМФ РФ.

КРЭТ традиционно представит последние разработки в области бортовой электроники для авиации.

— *Когда завершатся испытания беспилотника «Катран» и сколько комплектов планируется поставить в войска в первой партии?*



— Сейчас «Катран» проходит наземные испытания. Они завершатся осенью этого года, после чего «Вертолеты России» приступят к летным испытаниям — их планируется закончить в 2019 году.

В работе участвует кооперация предприятий кластера, в том числе холдинг КРЭТ. Разработку летательного аппарата осуществляет предприятие «Вертолетов России» КумАПП. Заказчиком выступает концерн ВКО «Алмаз-Антей». Итогом работ станет передача «Алмаз-Антею» двух беспилотных вертолетов. Заказов со стороны Минобороны пока не поступало. Но машина, безусловно, интересная. Поэтому спрос, думаю, будет.

Мы смотрим несколько вариантов комплектации беспилотника. В частности, он может быть оснащен разведывательным оборудованием, предусматривается установка различных видов и типов вооружения.

— *Сергей Шойгу создает военный технополис ЭРА под Анапой. Поступало ли «Ростеху» приглашение открыть там свои представительства?*

— Пока таких предложений не поступало. Если поступят, мы рассмотрим.

— *Вам это участие интересно?*

— Мне сложно на данном этапе что-то комментировать. В «Ростех» входит более 700 предприятий. Это около 450 тыс. специалистов. Многие предприятия и специалисты связаны кооперацией, несмотря на расстояния. Чтобы решить задачу, их не надо собирать вместе в одном городе в одних стенах. Мы живем в эпоху цифровых технологий, есть масса других возможностей. Мы создаем кооперацию между разработчиками в режиме онлайн. Очень сложно, да и нет необходимости физически объединять на одной площадке разных людей. Зачастую надо лишь создать платформу для обмена данными и корректную коммуникацию.

Но, конечно, если этот центр даст какие-то совершенно иные технические возможности, это может быть интересно.

«В то время я был на другой стороне»

— *Опыт работы в Минобороны пригодился вам в «Ростехе»?*

— Должность министра — это и системный подход, и опыт управления большим количеством людей. Более того, в Минобороны было непростое состояние, требующее серьезных и не всегда популярных реформ, и мы сейчас в «Ростехе» находимся в состоянии реформирования. Главное — понимать, к чему это приведет на горизонте пяти—десяти—двадцати лет, и идти к этому. Компания развивается, возникают новые условия, обстоятельства, требования, пожелания заказчика — все надо учитывать.

В то время я был на другой стороне — как заказчик. И мне, конечно, понятны жесткие требования Министерства обороны. Теперь я на стороне производителя и понимаю, что здесь тоже есть нюансы,



которые надо учитывать. Потому что хотеть можно много, но есть технологические ограничения, есть задачи, иногда на грани фантастики, на решение которых требуются многие годы.

— *Какими нововведениями в армии, осуществленными в период вашего руководства, вы гордитесь больше всего, например во время действий в Крыму или в Сирии?*

— Появилась новая техника, которую можно перебрасывать на огромные расстояния, и на таких расстояниях она позволяет эффективно управлять войсками. Еще 10–15 лет назад такого и в хорошем сне нельзя было представить.

— *А что бы вы, наоборот, скорректировали?*

— Судя по выбранной стратегии, через Сирию прошло очень большое количество людей и техники. Здесь есть и плюсы, и минусы. С одной стороны, таких масштабных испытаний в реальных условиях никогда не было. С другой стороны, в таких условиях достаточно тяжело обеспечить слаженность между подразделениями.

— *Какая авиатехника претерпела больше всего изменений после начала операции в Сирии?*

— Любая боевая операция выявляет недостатки техники круче самых экстремальных испытаний. Поэтому опыт получен бесценный. Ряд техзаданий по контрактам с Минобороны заметно изменился. Новая техника поставляется уже с учетом этих изменений. С учетом полученного опыта мы вносим изменения и в ту продукцию, которая сейчас разрабатывается. Если говорить в целом — расширяем параметры вертолетов.

— *Можете привести конкретные примеры?*

Существенно доработан Ми-28, например. В части бортовой электроники, средств связи, приборов ночного видения, тепловизионной техники. Были вопросы с поведением двигателя в условиях стрельбы и раскаленного воздуха. Все это учтено в нашей работе.

— *В середине июля Андрей Малахов в журнале «СтарХит» сообщил, что с недавних пор вы состоите в браке с Евгенией Васильевой. Так ли это?*

— Я бы не хотел комментировать. Потому что это моя личная жизнь. Пусть это останется на совести тех, кто все это придумывает.

[\(РБК\)](#)

Airbus объявляет финансовые результаты первого полугодия 2018 года

Airbus SE (биржевой тикер – AIR) объявляет консолидированные финансовые результаты первого полугодия 2018 года и подтверждает прогноз целевых показателей компании на текущий год.

«Результаты первого полугодия обусловлены как успехами программы A350, так и графиком поставок



A320neo, отложенными на конец года в связи с задержками передачи двигателей, – отметил президент Airbus Том Эндерс (Tom Enders). – Число поставок A320neo возросло во втором квартале, но нам все еще предстоит напряженная работа, чтобы достичь целевых показателей в 2018 году. Авиасалон в Фарнборо подтвердил большой спрос на самолеты Airbus, линейка производителя пополнилась моделью A220. В рамках авиасалона компания получила заказы более чем на 400 узкофюзеляжных и широкофюзеляжных самолетов. Нашей целью в сегменте коммерческих самолетов, несомненно, остается наращивание темпов производства. Мы также достигли успеха в развитии крупнейшей программы военных самолетов A400M: мы работаем над операционным развитием программы и обсуждаем контракты на поставки государственным органам», – добавил Том Эндерс.

Чистый объем заказов на коммерческие самолеты в первом полугодии увеличился до 206 (в первом полугодии 2017 года: 203 единицы). Компания получила 261 твердый заказ, в том числе заказы на 50 A350XWB и 14 самолетов A330. Общий портфель заказов по состоянию на конец июня составил 7 168 воздушных судов. В рамках авиасалона в Фарнборо компания объявила о заказах и соглашениях о поставке 431 самолета, но это еще не отражено в портфеле. Чистый объем заказов на вертолеты составил 143 единицы (в первом полугодии 2017 года: 151 единица). Хорошая динамика наблюдалась в подразделении Defence and Space, особенно в сегменте Space Systems. Airbus работает над перспективными проектами в области европейского военного сотрудничества в сегменте военных самолетов и беспилотных летательных аппаратов.

Консолидированная **выручка** Airbus сохранилась на прежнем уровне и составила € 25 млрд (в первом полугодии 2017 года: € 25,2 млрд). На показатель повлияли изменения структуры поставок, изменения в портфеле компании, а также снижение курса доллара. Компания поставила 303 самолета (в первом полугодии 2017 года: 306 единиц), в том числе 239 самолетов семейства A320, 18 A330, 40 A350 XWB и 6 самолетов A380. Заказчикам был передан 141 вертолет (в первом полугодии 2017 года: 190 машин). Выручка вертолетостроительного подразделения отражает продажу сервисной компании Vector Aerospace в конце 2017 года. Хорошие показатели основной деятельности Defence and Space и успешное развитие программ частично смягчили эффект на выручку от изменения структуры компании от продажи подразделения Defence Electronics в феврале 2017 года и продажи Airbus DS Communications Inc. в марте 2018 года.

Консолидированная **ЕВИТ без учета единовременных вычетов** – показатель, отражающий прибыль предприятия от основной деятельности без учета единовременных расходов или прибыли, связанной с изменениями в финансировании производственных программ или реструктуризации, разниц курсов валют, а также прибыли или издержек, связанных с продажей или приобретением активов – составил € 1 162 млн (в первом полугодии 2017 года: € 553 млн). ЕВИТ без учета единовременных операций подразделения гражданских воздушных судов составил € 867 млн (в первом полугодии 2017 года: € 257 млн), преимущественно отражая значительный прогресс по программе A350 и наращивание темпов производства по программе A320neo.

Всего заказчикам было передано 110 самолетов A320neo (в первом полугодии 2017 года – 59 машин). Во втором квартале компания поставила больше самолетов с новым двигателем (NEO), чем с текущим вариантом двигателя (CEO), и продолжила наращивать темпы производства. Поставщики двигателей



работают над выполнением своих обязательств, компания провела внутреннюю оптимизацию, чтобы достичь целей по поставкам. Благодаря плану восстановления поставок A320neo, с конца мая наблюдается сокращение числа самолетов, ожидающих поставки двигателей. Компания по-прежнему стремится выполнить непростую задачу поставить 800 воздушных судов в 2018 году. В первом полугодии в рамках программы A350 авиакомпании Qatar Airways и Cathay Pacific получили первые самолеты A350-1000. Хорошие показатели по сравнению с 2017 годом продемонстрировала кривая текущих расходов по программе A350: темпы производства A350 XWB вырастут до 10 единиц в месяц уже к концу 2018 года. Ключевой задачей остается снижение текущих расходов на промышленное производство A350. Самолет A330neo завершил испытательные полеты, налет парка испытательных ВС превысил отметку в 1000 летных часов. Первая поставка машин семейства A330neo ожидается в конце лета. В июле свой первый полет совершил транспортный самолет BelugaXL.

Показатель EBIT без учета единовременных операций подразделения по производству вертолетов увеличился до € 135 млн (в первом полугодии 2017 года: € 80 млн). Этому способствовали хорошие показатели основной деятельности, которые компенсировали более низкие объемы поставок.

Показатель EBIT без учета единовременных операций подразделения Defence and Space составил € 309 млн (в первом полугодии 2017 года: € 298 млн) благодаря хорошим показателям основной деятельности и уверенной реализации программ. По сопоставимым параметрам показатель EBIT без учета единовременных операций остался на стабильном уровне.

Собственные расходы на НИОКР составили € 1 403 млн (в первом полугодии 2017 года: € 1 288 млн).

Отчетный показатель EBIT остался стабильным и составил € 1 120 млн (в первом полугодии 2017 года: € 1 211 млн) с учетом единовременных платежей в размере € -42 млн, включая:

- Платеж в размере € 98 млн по программе A400M, в первую очередь отражающий рост цены;
- Негативный эффект в размере € 21 млн по программе H160;
- Негативный эффект в размере € 40 млн из-за колебаний курса доллара США и переоценки балансовой стоимости;
- Прочие издержки в размере € 40 млн, в том числе на комплаенс и сделки по слиянию и поглощению;
- Чистый доход в размере € 157 млн от продажи акций в подразделении Defence and Space.

Консолидированный **чистый доход** составил € 496 млн (в первом полугодии 2017 года: € 1 091 млн), **доход на акцию (EPS)** – € 0,64 (в первом полугодии 2017 года: € 1,41). Показатели испытали негативное влияние переоценки финансовых инструментов в иностранной валюте, частично компенсированное положительной переоценкой некоторых долевых ценных бумаг. Финансовый результат составил € -303 млн (в первом полугодии 2017 года: € +72 млн). Чистая прибыль также отражает более высокую эффективную налоговую ставку в результате переоценки налоговых активов и обязательств.

Консолидированный **поток свободных денежных средств до учета эффекта от слияний и поглощений** составил € -3 968 млн (в первом полугодии 2017 года: € -2 093 млн) и был обусловлен



наращиванием объемов производства и структурой поставок самолетов A320neo в связи с задержками поставки двигателей. Консолидированный **свободный денежный поток** составил € -3 797 млн (в первом полугодии 2017 года: € -1 956 млн) с учетом чистой выручки в размере € 0,3 млрд от продажи активов Airbus Defence and Space. Объемы финансирования авиастроительных программ были сокращены в первой половине 2018 года.

Консолидированная **чистая денежная позиция** по состоянию на 30 июня 2018 года составила € 8,1 млрд (по состоянию на конец 2017 года: € 13,4 млрд). Валовой баланс денежных средств составил € 17,8 млрд (по состоянию на конец 2017 года: € 24,6 млрд).

Прогноз

В своих прогнозах на 2018 год Airbus основывается на том, что мировая экономика и объемы авиаперевозок будут расти в соответствии с ожиданиями, отраженными в большинстве независимых прогнозов, согласно которым не предполагается больших потрясений. Прибыль и прогноз на 2018 год представлены в соответствии с международным стандартом финансовой отчетности IFRS 15. Прогноз на прибыль и поток свободных денежных средств на 2018 год представлены с учетом интеграции семейства A220 и до учета эффекта от слияний и поглощений.

- Airbus планирует поставить более 800 коммерческих воздушных судов, без учета поставок новой модели A220;
- Компания планирует поставить порядка 18 самолетов A220 во втором полугодии 2018 года;
- Компания ожидает, что до учета эффекта от слияний и поглощений показатель EBIT без учета единовременных операций в 2018 году составит приблизительно € 5,2 млрд:
 - Ожидается, что включение семейства A220 в модельный ряд Airbus приведет к снижению показателя EBIT без учета единовременных операций на € -0,2 млрд.
 - Таким образом, компания ожидает, что показатель EBIT без учета единовременных операций составит приблизительно € 5,0 млрд.
- Airbus ожидает, что поток свободных денежных средств до учета эффекта от слияний и поглощений и финансирования заказчиков останется стабильным на уровне 2017 года до учета эффекта от интеграции семейства A220:
 - Ожидается, что интеграция новой модели приведет к снижению потока свободных денежных средств до учета эффекта от слияний и поглощений и финансирования заказчиков на € -0,3 млрд.
 - Компания ожидает, что в 2018 году финансовый эффект от интеграции семейства A220 будет существенно нивелирован благодаря условиям финансирования в рамках партнерства CSeries Aircraft Limited Partnership, что приведет к незначительному разводнению капитала.

(Airbus - рассылка)

Не мытьем, так катаньем. УЗГА предложил выкупить ОКБ им. Симонова



Скандал вокруг разработки российских беспилотников набирает обороты. ОКБ получило предложение о выкупе, которое можно расценить как продолжение рейдерской атаки.

Согласно имеющемуся в распоряжении АЭИ "Прайм" документу, АО "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА) предложило ОКБ выкупить до 100% его акций "по рыночной цене". УЗГА выразил заинтересованность деятельностью предприятия, в том числе, в части проектов, касающихся беспилотной авиации. Речь идет, в том числе, о создании композитных летательных аппаратов и систем управления.

Со своей стороны УЗГА готов предложить содействие в разработке наземных пунктов управления беспилотными летательными аппаратами, производственные и испытательные мощности. Уральский завод готов инвестировать в ОКБ им.Симонова до 2 млрд рублей, но необходимым для этого условием ставит владение не менее 50% акций предприятия, а также право оперативного управления, говорится в документе. Предложение было отправлено в ОКБ и руководству Татарстана.

Ранее надавить на ОКБ им.Симонова пытались другим путем. Его гендиректор Александр Гомзин был арестован по подозрению в нецелевом использовании субсидий, предоставленных предприятию в 2014 году Минпромторгом. Тогда сотрудники ОКБ направили коллективное письмо президенту Владимиру Путину, в котором назвали задержание Гомзина незаконным и направленным на оказание давления на Главного конструктора и основного акционера предприятия. В письме указывалось, что арест гендиректора практически парализовал работу предприятия, поставил под угрозу конструкторскую и научную работу. Целью этого давления является рейдерский захват предприятия, писали сотрудники.

Позже Гомзина выпустили под подписку о невыезде. По мнению экспертов, изменение меры пресечения говорит о том, что подтверждения якобы хищениям в ОКБ обнаружено не было. Более того, 2017 год предприятие завершило с положительными показателями - его чистая прибыль составила почти 20 млн рублей при выручке 2,38 млрд руб против 14,8 млн рублей годом ранее (выручка была ниже на 772 млн руб). Объем запланированных работ на 2018 год составляет не менее 2,3 млрд рублей, при этом госконтракты составляют примерно половину объема.

Сам Гомзин связывал арест с попытками недружественного поглощения со стороны бизнесменов Рустэма Магдеева и Виктора Григорьева. Соответствующее письмо в Федеральную службу безопасности гендиректор ОКБ направил в январе текущего года, и оно попало в прессу. В нем говорилось, что команда Магдеева и Григорьева может получить контроль над ОКБ и доступ к материалам, представляющим государственную тайну. Это "поставит под угрозу выполнение ОКБ своих обязательств по Программе Государственного Оборонного Заказа Российской Федерации", писал Гомзин.

Виктор Григорьев - основной владелец группы "Динамика", которая работает в основном на авиацию и космос. Есть у него доли и в других предприятиях "оборонки", в том числе, он владеет частью ОКБ, купив пакет у "Фалькон Эйр" Магдеева. УЗГА, направивший предложение ОКБ, также находится под контролем Григорьева - через "НК Банк", который владеет 48,65% акций УЗГА. Сам Григорьев является собственником и председателем совета директоров "НК Банка".



Что могло послужить причиной повышенного интереса УЗГА к деятельности ОКБ? Уральский завод известен тем, что собирает беспилотник "Форпост" по лицензии израильской компании IAI - в России нет собственных БПЛА такого класса. Отечественный аналог модифицирован и его показатели улучшены, тем не менее это не оригинальный проект, а модификация израильского БПЛА Searcher II, разработанного в 90-х. То есть УЗГА организовал сборочное производство в интересах единственного клиента - Минобороны. Израильтянам этот контракт принес с 2010 года, по сообщениям израильских СМИ, не менее 400 млн долларов (более 25 млрд руб по текущему курсу). "Ведомости" оценивали общие потенциальные траты Минобороны на израильские БПЛА уральской сборки в 1,7 млрд долларов (более 100 млрд руб).

При этом первые десять комплексов "Форпост" (три БПЛА и наземная станция управления), собранные на УЗГА в 2014 году, обошлись Минобороны в 9 млрд руб. Всего Минобороны заказал несколько десятков комплексов "Форпост" и БПЛА классом ниже, также собираемых на УЗГА по израильской лицензии.

Известно, что в своем письме в ФСБ Гомзин акцентировал внимание на том, что еще в 2015 году Магдеев настаивал на сотрудничестве его ОКБ с израильтянами и даже организовал ему встречу с представителями израильского ВПК на Кипре. В письме в ФСБ Гомзин оценивал этот случай как попытку получить доступ к секретным разработкам ОКБ, который работает над чисто российским проектом первого тяжелого БПЛА. При этом Магдеев действовал в интересах Григорьева, что подтверждает и вся история с подконтрольным ему УЗГА.

Появление у РФ собственных средних и тяжелых беспилотников, сопоставимых по характеристикам с аппаратами производства Израиля, доминирующих на мировом рынке (более 40% всех аппаратов, по данным "Ростеха"), сильно усложнит отлаженный сборочный бизнес УЗГА. До 3/4 закупочной цены лицензионных БПЛА, собранных на УЗГА, уходит в израильскую экономику - на кону десятки миллиардов рублей.

В конце 2017 года стало известно, что ОКБ им. Симонова получило контракт от Минобороны РФ на создание перспективного высокоскоростного беспилотника самолетного типа со скоростью почти в 1 тысячу километров в час. Сообщалось, что при наличии бюджетных возможностей в перспективе разработчик может получить дополнительный контракт на проведение более масштабных работ по данной тематике с уже значительно более высоким уровнем финансирования.

[\(ПРАЙМ\)](#)

Повелитель батута

Раньше он топил такс, а теперь убивает «Роскосмос». На кону сотни миллиардов.

Прошло два месяца, как бывший вице-премьер правительства России Дмитрий Рогозин, предлагавший США доставлять астронавтов на МКС с помощью батута, а также на глазах президента Сербии Александра Вучича топивший таксу, возглавил «Роскосмос». Перед новым гендиректором госкорпорации стоят две главные задачи: бесперебойное обеспечение выполнения гособоронзаказа



и повышение коммерческой эффективности (снижение зависимости от федерального бюджета). Можно не сомневаться, что Рогозин блестяще справится со своей миссией. На «технологический фитнес» российской космической отрасли у чиновника, как следует из его последних заявлений, достаточно не только сил и времени, но и государственных денег.

Большая черная дыра

Самым проблемным предприятием российской космической отрасли считается московский «Центр Хруничева», где ситуация фактически не отличается от положения дел на украинском «Южмаше».

Предприятие в 2017-м получило чистый убыток в размере более 23 миллиардов рублей. С 2014 года «Центру Хруничева» выдано 65 миллиардов рублей кредитных средств, ежегодные платежи по которым достигли 4,5 миллиарда рублей. В январе предприятию из-за сокращения заказов и аварий носителей, а также большой кредитной и социальной нагрузки потребовалась финансовая поддержка правительства в размере 30 миллиардов рублей. В апреле наблюдательный совет «Роскосмоса» допустил увеличение лимита по кредитам для центра на 10 миллиардов рублей. Сегодня общая долговая нагрузка единственного в России производителя тяжелых ракет («Протон-М» и «Ангара-А5») превышает 100 миллиардов рублей, то есть сравнима с годовым бюджетом всего «Роскосмоса».

Каким же образом Рогозин собирается одновременно сохранить производство тяжелых ракет и избавиться от долговой нагрузки «Центра Хруничева»? Для решения этой задачи у чиновника есть несколько путей. И Рогозин воспользуется каждым.

Не до Луны

Прежде всего, все 640 космических аппаратов российской глобальной системы спутникового интернета «Сфера», если до этого вообще дойдет, будут выводиться исключительно на ракетах «Ангара-А5». Для этого потребуется минимум 25 тяжелых носителей. Таким образом, полагает Рогозин, будут решены финансовые проблемы «Центра Хруничева». Проект «Сферы» общей стоимостью 300 миллиардов рублей уже выделен в отдельную целевую программу.

Неслучайно своим первым заместителем Рогозин назначил Николая Севастьянова, который, будучи в 2005-2007 годах президентом РКК «Энергия», обещал к 2015 году построить постоянную станцию на Луне, а с 2020 года начать на ней промышленную добычу гелия-3. В том числе и поэтому его тогда попросили оставить должность президента «Энергии» — уж слишком... амбициозные планы. Важно и другое — младший брат Севастьянова Дмитрий возглавляет компанию «Газпром космические системы», которая планирует организовать в подмосковном Щелкове собственную сборку космических аппаратов.

Таким образом «Сфера», изначально заявленная как конкурент западным системам OneWeb и Starlink, обеспечит не инновационное развитие госкорпорации, а достижение совсем иных целей.

Полетели

До конца не распроданные земли московского «Центра Хруничева» предоставляют дополнительные финансовые перспективы. Госкорпорация к концу 2018 года планирует освободить под коммерческую застройку около 80 процентов территории московского завода в Филевской пойме,



включая производственную площадку ракет «Протон-М», которые в 2025 году должны перестать эксплуатироваться. В настоящее время освобождено 35 процентов площадей предприятия. Всего «Центру Хруничева» принадлежит более 140 гектаров земли в центре Москвы, общая стоимость которых оценивается в 28,7 миллиарда рублей.

В планы чиновника входит перенос московских производственных мощностей «Центра Хруничева» в омский филиал «Полет», где планируется организация серийного выпуска ракет семейства «Ангара», включая ранее отмененный носитель среднего класса («Ангара-А3»). Таким образом глава «Роскосмоса» всячески продвигает идею размещения производственных площадей в Сибири, обосновывая это расположением космодрома Восточный, где в августе должно начаться строительство стартового стола для семейства «Ангара». Бюджету очередная стройка обойдется в 58 миллиардов рублей.

Стартовая площадка для ракет «Ангара» уже есть в Плесецке. Оттуда носители семейства запускались всего дважды (легкая и тяжелая ракеты в 2014 году). Для достижения такого результата «Центру Хруничева» потребовалось почти 20 лет работы и 110 миллиардов рублей (в ценах 2013 года). При этом стоимость пуска уже устаревшей тяжелой «Ангары-А5» составила 3,4 миллиарда рублей (снова в ценах 2013 года), что в два раза дороже «Протон-М». Эта ракета остается конкурентоспособной (по цене сравнима с носителем Falcon 9 американской компании SpaceX), в отличие от «Ангары-А5», на которую нет ни одного коммерческого заказа. Единственное, с чем не в состоянии конкурировать проверенный временем носитель — стоимость земель в Филевской пойме.

Учитывая, что в последнее время наблюдается уверенная тенденция к уменьшению массы коммерческих космических аппаратов, «Ангара-А5» окажется нужной лишь для редких военных пусков. Вместо нее спутники «Сферы» вполне могут выводить действующие «Протон-М» и «Союзы».

От каждого по способностям, каждому по потребностям

Оказалось, что проблемы «Центра Хруничева» должны решать в том числе и другие предприятия «Роскосмоса». Чиновник заявил, что «Центр Хруничева» и самарский РКЦ «Прогресс», производитель легких и средних ракет семейства «Союз», с целью финансового оздоровления первого, объединят в «производственную кооперацию». Rogozin не уточнил, что именно подразумевается под такой кооперацией, однако нетрудно догадаться, что часть заказов или доходов прибыльного «Прогресса» будут переданы «Центру Хруничева».

Это вполне согласуется с политикой, которую намерен реализовывать в госкорпорации бывший вице-премьер, заявивший, что вся «ракетно-космическая промышленность будет развиваться как единое целое, где один за всех и все за одного». На деле такая форма коллективизма предполагает паразитное существование одного предприятия за счет другого и заканчивается печально для последнего.

Дорого, долго, убыточно

Такие планы Rogozina демотивируют РКЦ «Прогресс», а также подмосковную РКК «Энергия», производителя пилотируемых («Союз») и грузовых («Прогресс») кораблей. На данных двух компаниях сегодня фактически держится вся российская космическая отрасль. В июне чиновник заявил, что



лететь на Луну можно на модернизированном корабле «Союз», а для создаваемого среднего носителя «Союз-5» необходимо разработать метановые двигатели вместо уже имеющихся керосиновых РД-171. При этом первый пуск «Федерации» (в беспилотном режиме), создающейся на замену кораблю «Союз», Рогозин распорядился перевести с «Союз-5» на «Ангара-А5». Последнее решение выглядит особенно странным, поскольку заявленная стоимость средней ракеты в три раза ниже, чем тяжелой.

Если семейство «Ангара» оказывается полностью убыточным и потому субсидируемым, то почему-то именно ракета «Союз-5», по Рогозину, должна бороться за коммерческий рынок и «стать простой, как автомат Калашникова».

Пока реализация таких планов Рогозина приостановлена. В июле, после встречи с президентом России Владимиром Путиным, глава госкорпорации заявил, что работы над «Федерацией» продолжатся и завершатся в срок, а «Союз-5» останется с РД-171.

Тихой сапой

Тем не менее столь очевидный интерес Рогозина к заведомо убыточным и бесперспективным проектам, связанным с семейством «Ангара», по-прежнему сохраняется. Вместо того, чтобы, например, сотрудничать с частной российской компанией S7 Space, выкупившей плавучий космодром «Морской старт» для запуска «Союз-5», глава «Роскосмоса», с завидным упорством продолжая вкладываться в практически обанкротившийся «Центр Хруничева», игнорирует интересы других предприятий отрасли.

Это привело к тому, что многие прежние руководители предприятий отрасли категорически отказались работать с Рогозиным. Одним из первых стал генеральный директор РКК «Энергия» Владимир Солнцев. Еще раньше уволилась директор ЦЭНКИ Рано Джурарева, место которой получил руководитель дирекции по координации производства «Центра Хруничева» Андрей Охлопков. Фактически ключевые должности в госкорпорации занимают военные либо выходцы из «Центра Хруничева». Например, из Военно-промышленной комиссии России в госкорпорацию попали «профессионалы-технари» — директор по реализации оборонных программ Олег Фролов и заместитель по административной работе Иван Харченко, в прошлом — директор библиотечного коллектора.

Скандал о госизмене на предприятиях «Роскосмоса», в частности, ОРКК и ЦНИИМаше, а также возбуждение уголовного дела по обвинению в мошенничестве в отношении гендиректора «НПО Лавочкина» Сергея Лемешевского, сыграли Рогозину только на руку, позволяя под предлогом секретности не только заменить неуютное руководство предприятий отрасли, но и сделать госкорпорацию непрозрачной для общественности. Введение кодекса этики и служебного поведения под предлогом борьбы с коррупцией запрещает сотрудникам госкорпорации публичные высказывания, суждения и оценки, а также обнародование в СМИ стоимости товаров, услуг и сумм контрактов в иностранной валюте между резидентами РФ, показателей бюджетов всех уровней, размера государственных и муниципальных заимствований и долгов. Исполнение такого кодекса поручили заместителю гендиректора по безопасности Сергею Демину, который фактически станет цензором в «Роскосмосе».



«Фактор Рогозина»

Нужно очень сильно постараться, чтобы не заметить, что к катастрофической ситуации «Центр Хруничева» пришел в результате реформ последних 6,5 лет, когда Рогозин в правительстве курировал ракетно-космическую отрасль. Именно за это время Россия, из-за резкого снижения качества выпускаемых «Протон-М», уступила мировое лидерство американской компании SpaceX с ракетой Falcon 9. При этом риторика высказываний Рогозина, касающаяся использования США ракетных двигателей РД-180 и пилотируемых кораблей «Союз», способствовала коммерческой привлекательности российской космонавтики с точностью наоборот. Заявления чиновника до сих пор помнят в США, напрямую называя угрозы Рогозина коммерческим партнерам «Роскосмоса» одним из трех главных факторов падения спроса на российскую тяжелую ракету.

В неудачах российской космической отрасли чиновник винит кого угодно, только не себя. В ответ на критику своей персоны со стороны зарубежных СМИ Рогозин, будучи вице-премьером, в провалах госкорпорации фактически обвинил США, которые, являясь основными коммерческими партнерами «Роскосмоса», до сих пор фактически поддерживают существование РКК «Энергии» и НПО «Энергомаш», выпускающего РД-180 и РД-181.

Не вызывает сомнений, что подобные действия чиновника нанесли и продолжают наносить прямой финансовый ущерб бюджету страны. Заняв должность главы госкорпорации, Рогозин заявил о «непростительных ошибках» ее прежнего руководства и пообещал избавиться от «бездельников и интриганов». По всей видимости, себя действующий глава госкорпорации к таковым не относит, потому вопрос о том, чем он занимался последние 6,5 лет, находясь в должности вице-преьера, оказывается риторическим.

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

Utair приглашает в Тюмень на авиашоу

18 августа в тюменском аэропорту Плеханово пройдет авиашоу "В гостях у Utair". Мероприятие начнется в 11:00, вход бесплатный.

Utair - один из ведущих авиаперевозчиков России и вертолетных операторов мира. Самолеты компании летают по 150 направлениям в России и за рубежом, а география вертолетных работ охватывает 4 континента.

На авиашоу пройдут показательные полеты. Utair представит самолеты Ан-2, СК-12 "Орион", Л-42 и весь парк вертолетов, в том числе самый большой в мире Ми-26Т. Зрители увидят массовый десант парашютистов и высадку спасателей с вертолета Ми-17, а также показательное тушение пожара. Выступят авиа- и ракетомоделисты. Можно будет полетать на вертолете Ми-8 и самолете Ан-2, посмотреть на Тюмень с высоты.

Utair впервые покажет новейший вертолет Ми-171А2 производства холдинга "Вертолеты России". В мае 2018 года Utair стал его первым эксплуатантом в России.



Гости авиашоу смогут вблизи посмотреть самолеты и вертолеты, лично пообщаться с пилотами. Летчики Utair первыми в мире освоили тяжелый вертолет Ми-26 и самолет Ил-76, провели сотни уникальных операций. Именно пилоты Utair помогли геологам и нефтяникам осваивать месторождения Западной Сибири.

Во время авиашоу будет работать музей Utair. Гости праздника смогут увидеть раритетные экспонаты - свидетели 50-летней истории Utair.

Приезжайте на авиашоу "В гостях у Utair" с детьми и друзьями. Будет розыгрыш призов, выступление скрипача "Крематория" Макса Гусельщикова с программой "Скрипичные сказки" и группы из Екатеринбурга "КотЭндБург". Utair ждет вас!

Авиашоу проходит в аэропорту Плеханово, на территории которого действует особый режим. Utair просит соблюдать меры безопасности и не приносить с собой жидкости, гели и аэрозоли емкостью более 100 мл, алкогольные напитки, колющие и режущие предметы вне зависимости от их формы и размера.

[\(Utair\)](#)

Глава «Ростеха» рассказал о планах по продаже контрольного пакета «Технодинамики»

Правление и наблюдательный совет корпорации «Ростех» решили продать 75% минус 1 акцию авиастроительного холдинга «Технодинамики». Сделка может состояться в конце года, сообщил глава «Ростеха» Сергей Чемезов.

«Сегодня идет оценка всех активов и согласование со всеми федеральными органами исполнительной власти. Надеюсь, что до конца года мы получим все необходимые согласования и объявим конкурс. Конкурс будет закрытым», — цитируют господина Чемезова информагентства.

В сентябре 2017 года «Ведомости» сообщали, что правление «Ростеха» одобрило продажу контрольного пакета «Технодинамики» группе компаний «Динамика». Доля госкорпорации в авиастроительном холдинге составляет 94,92%. Оставшийся пакет акций находится под контролем Росимущества.

Ранее Сергей Чемезов рассказал о планах создать единый авиаконцерн по образцу Airbus, который объединит все ключевые предприятия отрасли. Среди компаний, которые могли бы войти в концерн, он называл и «Технодинамику».

[\(Коммерсантъ\)](#)



Новости беспилотной авиации

Шоу дронов и авиамоделей пройдет 28 июля в Нахабино

Зампред правительства Московской области - министр инвестиций и инноваций региона Денис Буцаев откроет Шоу дронов и авиамоделей в Нахабино (г. Красногорск) в субботу, 28 июля, сообщает пресс-служба Мининвестиций Подмосковья.

Мероприятие пройдет в рамках первого официального чемпионата России по дрон-рейсингу в классе F-3U и российского этапа Кубка мира по дрон-рейсингу в классе F-3U.

"Участников ждет сложная и интересная гоночная трасса с большим количеством препятствий, поворотов и пересечений, в полном соответствии с Международными правилами FAI", - приводятся в сообщении слова Д.Буцаева.

Также в этот день пройдут турниры и мастер-классы для школьников и молодежи, шоу-полеты дронов с подсветкой, гонки на ночной трассе, воздушная акробатика на огромных авиамоделях и вертолетах, синхронные полеты десятков дронов.

Дети смогут попробовать свои силы в конструировании и в мини-турнирах на упрощенной гоночной трассе для дрон-рейсинга.

"Это знаковое мероприятие. Это первый чемпионат России по дрон-рейсингу, и по его итогам будет определен состав сборной команды России, которая будет защищать честь страны на чемпионате мира в Китае в ноябре", - добавил Д.Буцаев.

Организатором мероприятия является Ассоциация эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем АЭРОНЕТ.

[\(Интерфакс\)](#)