



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- R22 получил обновление
- ТВ: боевое применение вертолета Ка-52 в Сирии впервые сняли на видео
- Подробности применения Ка-52 в Сирии
- История применения вертолетов Ка-52 в Сирии

Новости вертолетной индустрии

- Современные подходы к дизайну вертолетов обсудят на международной выставке HeliRussia 2016
- КВЗ по итогам 2015 года выпустил 73 вертолета
- «Роствертол» увеличил выручку на 54%
- РФПИ рассчитывает поучаствовать в приватизации «Вертолетов России»
- Show Observer расскажет о новостях HeliRussia 2016
- Вертолёт Ми-24 установят в тюменском сквере Пограничников
- Вертолетная площадка МВД появится на западе Москвы
- МАК установил причину авиакатастрофы над Истринским водохранилищем
- Глава холдинга «Вертолеты России» посетил Казанский оптико-механический завод
- «Вертолеты России» поставят на экспорт машины с бортовым комплексом обороны нового поколения
- В Казани откроется сеть вертолетных парковок
- Российский бренд украсил одежду вертолетами Ми-24
- Bell Helicopter получит дополнительные \$170 млн на поставку вертолетов в Пакистан
- «Севастопольское авиационное предприятие» передумали приватизировать и передают в федеральную собственность
- Падение красного ястреба

Новости операторов вертолетной техники

- Вертолетчики авиабазы Кореновск получили новый авиатренажерный комплекс
- Минобороны РФ получило еще два вертолета Ми-8 для войск РЭБ

Новости аэрокосмической промышленности

- Компания «Сухой» в 2015 г. увеличила чистую прибыль по РСБУ в 1,7 раза, до 2,7 млрд руб. - отчет
- Мексиканская авиакомпания Interjet приняла 21-й SSJ 100
- Самолеты, вертолеты, парапланы и беспилотники будут выявлять очаги возгораний в Ивановской области с апреля по сентябрь
- Очередной Сухой Суперджет 100 совершил первый полет



- Минпромторг: Марокко может закупить от 12 до 20 самолетов SSJ-100
- Интервью с Андреем Богинским
- 9-й Международный Форум деловой авиации состоится 7 сентября в Москве
- ОАК предложили дать дешевые кредиты на создание складов запчастей
- Тюменцам рассказали о развитии малой авиации
- Воронежский заповедник первым в России начал использовать гироплан
- Российские летчики получают шлем дополненной реальности
- Рогозин подтвердил продолжение продаж российского оружия Азербайджану и Армении
- АР МАК продолжит сертифицировать российскую авиатехнику
- МАК сообщил о посадке разбившегося в Ростове «Боинга» в ручном режиме
- В локализацию производства L-410 на Урале планируется 1 млрд руб. инвестиций

Новости беспилотной авиации

- Солдаты армии США получают персональные микробеспилотники
- В Тюмени за ходом строительства будут следить квадрокоптеры
- Беспилотники «камикадзе» атакуют землю
- Полёты вне правового поля
- Пассажирский вертолет-мультикоптер Volocopter совершил первый пилотируемый полет

Новости из иноязычных источников

- Пакистан получит 9 AH-1Z Viper
- Новая Зеландия удовлетворена работой NH90
- Беспилотники начинают доставлять больше беспокойства
- Осужден бывший директор AgustaWestland

Новости вертолетных программ

R22 получил обновление

Компания Robinson Helicopter объявила о нововведениях в вертолетах типа R22 - теперь на все серийные вертолеты устанавливается новый счетчик для фиксации рабочего времени двигателя, приводимый в действие рукояткой шаг-газ, а также обновленные хаб и элементы крепления несущего винта.

Счетчик новой конструкции заменил предыдущую версию, которая активировалась давлением масла. Он фиксирует только летное время и не учитывает работу двигателя на земле. Это позволяет увеличить межремонтный интервал на 12%. Новые элементы крепления несущего винта теперь не подлежат регулярной инспекции на предмет попадания краски в элементы конструкции.



Выпущенные ранее вертолеты типа R22 могут быть модифицированы аналогичным образом согласно предписанию компании SL-67.

[\(АВИ\)](#)

ТВ: боевое применение вертолета Ка-52 в Сирии впервые сняли на видео

Боевое применение российского вертолета Ка-52 (также известен как "Аллигатор") в Сирии впервые сняли на видео и опубликовали на YouTube, сообщили в понедельник в выпуске новостей на телеканале "Россия 24".

"Съемки происходили как раз вблизи освобожденного накануне от террористов города Эль-Карьятейн. На записи видны "Аллигаторы", которые уничтожают цели неуправляемыми реактивными снарядами", — говорится в телесюжете.

Впервые Ка-52 были замечены в Сирии 16 марта, хотя официально об их отправке туда не сообщалось.

[\(РИА Новости\)](#)

Подробности применения Ка-52 в Сирии

Появились первые качественные фотографии боевых вертолетов Ка-52 ВКС России в составе российской авиационной группировки в Сирии. В настоящее время идентифицируется нахождение в Сирии трех вертолетов Ка-52 с красными бортовыми номерами "77", "78" и "79". Вертолет с бортовым номером "79 красный" был впервые заснят на этапе сборки на авиабазе Хмеймим еще 16 марта 2016 года, а два других указанных борта были идентифицированы в ходе выполнения ими боевых задач в районе Эль-Карьятейн в центральной Сирии 3 апреля.



© Sputnik/ Mikhail Voskresenskiy

Напомним, что первые вертолеты Ка-52 были доставлены из России на аэродром Хмеймим в состав российской авиационной группировки в Сирии в середине марта 2016 года. Боевое применение Ка-52 в Сирии было начато в первые дни апреля. 4 апреля агентство "Al-Masdar" сообщило о переброске из России на авиабазу Хмеймим дополнительного количества вертолетов Ка-52.

[\(Блог BMPD\)](#)

История применения вертолетов Ка-52 в Сирии

Первое боевое применение ударных вертолетов Ка-52 состоялось в начале апреля 2016 года в районе сирийского города Хомс, при этом применялись управляемые и неуправляемые ракеты. Об этом сообщил ТАСС источник в оборонно-промышленном комплексе.

«Ка-52 был оснащен двумя вариантами управляемых ракет "Атака" с противотанковой кумулятивной (9М120) и противопехотной осколочно-фугасной (9М120Ф) боевыми частями. В связи с тем, что в районе применения вертолета не было обнаружено бронетехники террористов, стрельба велась управляемыми ракетами 9М120Ф и неуправляемыми авиационными ракетами С-80ФП калибра 80 миллиметров», — рассказал источник.

Источник указал на то, что 9М120Ф показала себя с лучшей стороны: первым же попаданием была уничтожена группа боевиков в небольшом укрытии. Кроме того, бортовой прицельный комплекс вертолета позволил с высокой точностью применять и неуправляемые ракеты.

Собеседник агентства заметил, что развернутые в Сирии вертолеты Ка-52 оснащены бортовым комплексом обороны «Президент-С», позволяющим успешно противодействовать боевикам, оснащенным устаревшими ПЗРК.



Ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» запущен в серийное производство в 2008 году. Машина стала развитием ударного вертолета Ка-50 «Черная акула», основным отличием является экипаж из двух человек и полностью новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования. Сейчас Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» выполняет контракт с Минобороны на строительство 146 таких вертолетов (более половины уже переданы в войска).

Lenta.ru

Новости вертолетной индустрии

Современные подходы к дизайну вертолетов обсудят на международной выставке HeliRussia 2016

Дизайн фюзеляжа является одним из ключевых элементов, влияющих на характеристики воздушного судна, поэтому по сложившейся практике при проектировании вертолетов внешний облик определяется инженерами-конструкторами, а роль дизайнеров сводится к оформлению уже готовой разработки.



На IX Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016, которая пройдет в Москве с 19 по 21 мая этого года в МВЦ «Крокус Экспо», состоится форум «Дизайн летательных аппаратов». Участников форума познакомят с современным подходом к проектированию воздушных судов – он предполагает более тесную интеграцию дизайнеров в процесс разработки вертолетов, поэтому ещё на стадии проектирования в разработку закладываются комфорт, эргономика и эстетичность, дополняющие технические и летные характеристики, на которых фокусируются инженеры-конструкторы.

Подход, когда дизайнеры, инженеры-конструкторы и другие участники технической разработки действуют в команде, уже давно применяется во многих отраслях промышленности и позволяет поставлять на рынок технику, гармонично сочетающую дизайн, функциональность, характеристики и комфорт. Внедрение такого подхода при проектировании вертолетов вкупе с определением границ каждой из видов работ и оперирование ими в рамках многостороннего взаимодействия – необходимость, которая предлагается к обсуждению на форуме «Дизайн летательных аппаратов». На форуме обсудят ряд актуальных вопросов разработки воздушных судов, а также познакомят участников с результатами рестайлинга, оригинальными разработками фюзеляжей и их элементов,

продемонстрируют результаты, полученные при взаимодействии дизайнеров и других представителей проектной деятельности.

Проведение форума «Дизайн летательных аппаратов» запланировано на 20 мая с 10:00 до 14:00. К участию в мероприятии приглашаются топ-менеджеры отраслевых компаний, компании-операторы вертолетной техники, частные владельцы, а также преподаватели и студенты ВУЗов.

Организатором Международной выставки HeliRussia 2016 выступает Минпромторг России, выставка проходит при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.

[\(HeliRussia 2016\)](#)

КВЗ по итогам 2015 года выпустил 73 вертолета

Казанский вертолетный завод среди республиканских предприятий оборонно-промышленного комплекса занимает ведущее место, сообщается в докладе министра экономики РТ Артёма Здунова, который будет зачитан на заседании профильного комитета Госсовета РТ завтра.

По итогам 2015 года КВЗ выпустил 73 вертолета. Также завод получил сертификат по российским нормам летной годности и начал производство новейшего легкого многоцелевого вертолета «Ансат», который может поставляться в вариантах применения «транспортный», «пассажирский», «медицинский», «VIP-салон», отмечается в докладе.



Кроме того, получен сертификат типа на транспортный многоцелевой вертолет средней грузоподъемности Ми-38. Сертификат подтверждает соответствие типовой конструкции вертолета требованиям российских и иностранных авиационных норм. С этого года машина будет запущена в серийное производство и выведена на российский рынок.

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

«Роствертол» увеличил выручку на 54%

По итогам работы в 2015 году ПАО «Роствертол» нарастило выручку на 54%. Авиастроитель, входящий в холдинг «Вертолеты России», заработал 56,8 млрд руб против 36,9 млрд руб годом ранее. Чистая прибыль увеличилась на в 2,5 раза: с 3 млрд руб до 7,6 млрд руб. Финансовые показатели приведены в отчете компании по РБСУ, опубликованном Центром раскрытия корпоративной информации «Интерфакс». Из отчета следует, что основной рост выручки обеспечил рост производства и продаж вертолетов и запасных частей к ним. Кроме того, в списке статей дохода «Роствертола» появился ремонт вертолетов.



По данным компании, «Роствертол» занимается, разработкой, выпуском, продажами и ремонтом авиационной техники. Компания производит гражданские и военные вертолеты серии Ми-26, военные Ми-35М и Ми-28Н «Ночной охотник».

Авиастроитель должен стать центром создаваемого в Батайске вертолетного кластера. В 2017–2020 годах там, в частности, запланировано строительство завода по производству композитных лопастей за счет его собственных средств.

По наблюдениям деловой газеты «Город N», прошлогодние финпоказатели «Роствертола» позволят ему претендовать на место в тройке крупнейших компаний Ростовской области. По итогам 2014 года большую сумму - 65,6 млрд руб - выручил только торговый дом «Альфа-Трейд» Алексея Фролова, занимающийся оптовыми продажами топлива. В последние два года «Роствертол» держался на 6-й строчке списка крупнейших по версии «Города N».

[\(Город N\)](#)

РФПИ рассчитывает поучаствовать в приватизации «Вертолетов России»

Российский фонд прямых инвестиций считает "Вертолеты России" интересным активом и надеется проинвестировать в компанию в ходе ее приватизации, сказал глава РФПИ Кирилл Дмитриев.

Ранее власти РФ приняли решение о приватизации компании в этом году. Сейчас обсуждается доля, подлежащая продаже.

"Вертолеты России для нас очень интересный объект для инвестиций, и мы внимательно изучаем и надеемся в него проинвестировать", — сказал Дмитриев журналистам.

В марте глава Минпромторга Денис Мантуров говорил, что правительство РФ пока не выбрало покупателя доли в "Вертолетах России", сделает это до конца 2016 года.

Тогда же он подтвердил, что фонд Mubadala Development Company из Абу-Даби претендует на покупку акций, при этом он сможет участвовать в приватизации доли "Вертолетов России" только совместно с РФПИ, а акции должны быть оформлены на российское юридическое лицо.

[\(РИА Новости\)](#)

Show Observer расскажет о новостях HeliRussia 2016

Официальное ежедневное издание главной вертолетной выставки страны будет выходить на русском и английском языке в первый и второй день HeliRussia 2016.

Участники и посетители 9-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016, которая пройдет с 19 по 21 мая 2016 г. в МВЦ «Крокус Экспо», смогут узнать о самых важных новостях и новинках главного вертолетного форума страны на страницах ежедневных номеров Show Observer HeliRussia 2016 («Обзорение HeliRussia 2016»). Организаторы HeliRussia 2016 вновь выбрали Show Observer официальным ежедневным изданием выставки.





Show Observer выпускается издателями делового журнала по гражданской авиации «Авиатранспортное обозрение» и освещает события HeliRussia с самой первой выставки в 2008 г. Команда ведущих российских авиационных журналистов будет готовить материалы Show Observer прямо с места событий на HeliRussia 2016. Ежедневные номера этого издания будут выходить на русском и английском языке в первый и второй день выставки (19 и 20 мая) общим тиражом 10000 экземпляров и бесплатно распространяться на всех стендах и среди посетителей мероприятия. Кроме того, номера Show Observer можно будет прочитать онлайн на деловом авиационном портале АТО.ru или через специальное приложение АТО для смартфонов и планшетов, доступное в App Store и Google Play.

Безоговорочный успех изданий Show Observer на крупнейших российских аэрокосмических и оборонных мероприятиях, таких как международный авиасалон МАКС, выставка деловой авиации JetExpo, конференция и выставка «ТОИР авиационной техники в России и СНГ» и других, подтверждает, что этот журнал является идеальным маркетинговым инструментом не только для экспонентов, но для компаний, чьи делегации посещают эти форумы в качестве гостей. С архивом Show Observer можно ознакомиться [здесь](#).

([АТО & HeliRussia 2016](#))

Вертолёт Ми-24 установят в тюменском сквере Пограничников

Специализированный ударный вертолёт Ми-24 массой в 7,5 тонн вскоре появится на мемориальном комплексе сквера Пограничников в Тюмени.

Боевую машину привезут в Тюмень из Сызрани. Известно, что ее активно использовали в Афганистане во время боевых действий. Позже на нём учились работать курсанты Сызранского высшего военного авиационного училища.

Министерство обороны РФ при поддержке фонда «Защита Отечества» и по просьбе общественников готово откомандировать ударник в Тюмень. Вертолёт будет предназначен для военно-патриотического воспитания молодёжи.

В последний раз боевая машина была задействована в 1997 году. На данный момент используются только модифицированные вертолёты, например из недавних событий, против террористов из запрещенной в России экстремистской организации ИГИЛ на территории Сирии.

([АиФ Тюмень](#))

Вертолетная площадка МВД появится на западе Москвы

Вертолетную площадку для министерства внутренних дел РФ построят недалеко от Поклонной горы, сообщает пресс-служба столичного правительства.

Площадка расположится на участке площадью 2,14 гектара в районе пересечения Минской улицы и Киевского направления железной дороги.



Проект уже одобрен столичными властями, сообщил руководитель департамента градостроительной политики Москвы Сергей Левкин.

Ранее Сергей Собянин заявил о необходимости строительства вертолетных площадок в районе пересечений МКАД и вылетных магистралей для патрульных судов или спасательных вертолетов, которые быстро доставят пострадавших в ДТП в городские больницы.

Напомним, сегодня в столице есть пять медицинских вертолетов. Каждый вертолет укомплектован современным медицинским оборудованием, на них работают бригады врачей-реаниматологов Научно-практического центра экстренной медицинской помощи.

Сейчас 2 вертолета находятся на постоянном дежурстве в ГКБ № 15 имени О.М. Филатова и на аэродроме "Остафьево". К концу 2016 года еще одно воздушное судно будет располагаться на базе ГКБ № 3 в Зеленограде. Остальные вертолеты стоят в резерве, их привлекают при крупных ЧС.

[\(M24\)](#)

МАК установил причину авиакатастрофы над Истринским водохранилищем

Частный самолет столкнулся с вертолетом на Истринском водохранилище в минувшем августе из-за проблем с обзором и отсутствия диспетчерского сопровождения, сообщает Межгосударственный авиационный комитет.

"Причиной столкновения явилась невозможность обзора сектора сближения с рабочих мест пилотов, обусловленная траекторией движения воздушных судов и их конструктивными особенностями", - говорится в сообщении.

В сообщении отмечается, что выполнение полета с использованием полетно-информационного обслуживания и соблюдение требований п. 8.2.3 ФАП-293, позволило бы повысить информационную осведомленность пилотов и, возможно, предотвратить катастрофу.

8 августа над Истринским водохранилищем произошло столкновение самолета Cessna U206F и вертолета Robinson-44. В результате катастрофы погибли 9 человек.

[\(Интерфакс\)](#)

Глава холдинга «Вертолеты России» посетил Казанский оптико-механический завод

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев с заместителем Министра обороны Юрием Борисовым и генеральным директором Концерна «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Николаем Колесовым посетили Казанский оптико-механический завод, где изготавливаются новейшие средства РЭБ «Рычаг-АВ» для вертолетов Воздушно-космических сил России.



В ходе визита на завод генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев сообщил, что холдинг досрочно передал Концерну «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) партию вертолетов Ми-8МТВ-5-1 для последующей установки на них комплекса «Рычаг-АВ», который превращает вертолеты в средства радио-электронной борьбы.

«Мы передали вертолеты Ми-8МТВ-5-1 раньше поставленного срока. В рамках нашего плодотворного сотрудничества с КРЭТ Воздушно-космические силы России досрочно получают новейшую технику. Стоит отметить, что в 2017 году холдинг «Вертолеты России» планирует поставить КРЭТ дополнительную партию Ми-8МТВ-5-1», - сообщил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

Новая модификация самого популярного в мире семейства вертолетов Ми-8/17 - вертолет Ми-8МТВ-5-1 уже успешно эксплуатируется российскими ВКС. После установки на Ми-8МТВ-5-1 станции активных помех «Рычаг-АВ» вертолеты смогут вести разведку и подавлять системы управления оружием противника, обеспечивая групповую защиту авиации и наземной техники от поражения вражеских средств ПВО.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» поставят на экспорт машины с бортовым комплексом обороны нового поколения

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) оснастит экспортные версии многоцелевых вертолетов Ми-171Ш и Ми-17-В5, тяжелого транспортного Ми-26Т2, ударных Ми-28НЭ и Ка-52 новейшими бортовыми комплексами обороны «Президент-С». Благодаря этому вертолеты российского производства станут недостижимы для ПЗРК и ракет класса «воздух-воздух».

Усиление террористической угрозы, появление у боевиков и террористов большого количества ПЗРК угрожают безопасным полетам вертолетной техники. Нестабильная международная обстановка диктует необходимость постоянной модернизации вертолетов и их оснащения современными средствами защиты для полета в потенциально опасных зонах.



«Российские вертолеты всегда доказывали свою эффективность в реальных боевых условиях. Холдинг «Вертолеты России» работает над совершенствованием своей техники, постоянно модернизируя ее и оснащая бортовым оборудованием нового поколения. Установка «Президент-С» защитит наши вертолеты от поражения ПЗРК противника и обеспечит высокий уровень безопасности полетов», - заявил во время посещения нового предприятия радиоэлектронной промышленности «Стелла-К» генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

Уже в 2016 году 12 поставляемых вертолетов для иностранных заказчиков будут оснащены комплексом «Президент-С». Кроме того, в 2017 году установка бортового комплекса запланирована на Ми-28НЭ «Ночной охотник» и Ка-52 «Аллигатор».

Комплекс «Президент-С» показал свою эффективность во время испытаний. Когда из ПЗРК обстреливались вертолеты, благодаря новому комплексу бортовой обороны, ни одна из ракет не поразила цель.

Комплексом «Президент-С» могут оснащаться и вертолеты для первых лиц государств.

В настоящее время на Московском вертолетном заводе им М.Л. Миля уже успешно проходит испытания вертолет Ми-171Ш, принадлежащий одной из зарубежных стран, обладающий, в том числе, интегрированным в состав машины комплексом «Президент-С». После проведенных испытаний специалистами холдинга «Вертолеты России» и КРЭТ будет выполнена модернизация крупносерийной Ми-171Ш непосредственно на базе инозаказчика.

Установка современного высокоэффективного бортового комплекса обороны «Президент-С» будет проводиться не только на новые вертолеты в рамках поставочных контрактов, но станет важной составляющей программы модернизации вертолетной техники в интересах инозаказчиков проводимой совместно с КРЭТ.

В состав БКО «Президент-С» входят аппаратура обнаружения лазерного облучения, ультрафиолетовый пеленгатор факта пуска ракет, станция оптико-электронного подавления, устройства выброса ложных тепловых целей и система управления комплексом. Конструктивно аппаратура БКО «Президент-С» выполнена в виде блоков (станций), которые могут размещаться как внутри фюзеляжа вертолета, так и на внешних узлах крепления.

[\(Вертолеты России\)](#)

В Казани откроется сеть вертолетных парковок

Для облегчения транспортной ситуации в городе, бизнесмены и руководители Татарстана перейдут на авиапередвижение. Одна из парковок запланирована на верхней террасе Ленинского сада КФУ.

В связи с напряженной ситуацией с парковками в центре Казани ведущие бизнесмены и руководители республики пересаживаются на вертолеты. Для приёма авиатранспорта запланировано создание сети перехватывающих вертолетных парковок, сообщает ИА "Авиа-дайджест".

Несколько площадок разместятся на высотных зданиях Казани - ЖК "Лазурные небеса", "Барселона", "Призма" и др. Одна из площадок будет создана на верхней террасе Ленинского сада КФУ, чье руководство ранее сообщало о планах по развитию здесь парковки для преподавательского состава.

По словам генерального директора компании "Авиадвижение" Зуфара Хафизова, создание доступных вертолетных площадок позволит снизить нагрузку на транспортную сеть города на 10-15% за год.

([Деловой квартал](#))

Российский бренд украсил одежду вертолетами Ми-24

Российская компания Hearts of Russia представила линейку одежды с изображением отечественной военной техники. Об этом говорится на сайте бренда.

Речь идет о футболках с принтом в виде трех вертолетов Ми-24 в раскраске ВВС России, Анголы и миротворческих сил ООН и подписью «Ми Ми Ми». Ее цена — 1650 рублей. Футболка выполнена из трикотажа, при правильном уходе рисунок может выдержать до 40 стирок.



Специально ко Дню Победы фирма выпустила тематическую коллекцию: футболки с надписями «Настоящие супергерои», «Спасибо деду за победу» и «Где мы, там победа». Кроме того, в линейке есть чехлы для телефонов в таком же дизайне. Они подходят для нескольких последних моделей iPhone. Цены варьируются от 890 до 999 рублей.

Компания Hearts of Russia специализируется на выпуске одежды с патриотической символикой, первая коллекция с образами национальных лидеров была создана в 2014 году.

([Lenta.ru](#))

Bell Helicopter получит дополнительные \$170 млн на поставку вертолетов в Пакистан

Американская вертолетостроительная компания Bell Helicopter заключила дополнительный контракт на поставку девяти ударных вертолетов AH-1Z вооруженным силам Пакистана, сообщает Пентагон. Сумма сделки составила \$170 млн, срок ее исполнения — сентябрь 2018 года.

Контракт заключен в рамках программы иностранных военных продаж США и стал дополнительным к заключенной ранее сделке суммой \$581 млн.

AH-1Z Viper — американский ударный вертолет производства компании Bell, находится на вооружении Корпуса морской пехоты США.

([Rambler News Service](#))

«Севастопольское авиационное предприятие» передумали приватизировать и передают в федеральную собственность



Государственное унитарное предприятие «Севастопольское авиационное предприятие» в ближайшее время передадут в федеральную собственность. Об этом сообщил директор департамента по имущественным и земельным отношениям Севастополя Александр Свечников.

Как передает корреспондент NDNNews, в сентябре прошлого года предприятие собирались преобразовать в акционерное общество и внесли в прогнозный план приватизации на 2016 год.

Свечников пояснил, что депутаты Законодательного собрания не поддержали эту инициативу. «Президентом России дано поручение о передаче имущества предприятий, осуществляющих оборонный заказ, в федеральную собственность. После посещения заместителем председателя правительства РФ Дмитрием Рогозиным «Севастопольского авиационного предприятия» было принято решение об ускорении процесса его передачи, поскольку организация уже готова приступить к проекту модернизации и выполнению заказов холдинга «Вертолеты России», – рассказал директор департамента.

Свечников не исключил, что впоследствии все оборонные предприятия Севастополя могут передать в федеральную собственность.

[\(РИА Новый Регион\)](#)

Падение красного ястреба

Попытки российского монополиста в производстве вертолетной техники АО «Вертолеты России» диверсифицировать свою производственную линейку и выйти с коммерчески успешными машинами на гражданский рынок пока можно признать скорее неудачными. В перспективах коммерческого вертолетостроения в России разбиралась «Лента.ру».

Постановка вопроса

В августе 2013 года на положение дел в этой сфере обратил внимание президент России Владимир Путин.

«По гражданскому вертолетостроению у нас, как часто говорится, неиспользованные резервы (имеем в виду развитый сектор военного вертолетостроения — прим. «Ленты.ру»). Очевидно, что нам нужно серьезно подтягивать этот сектор, чтобы обеспечить сбалансированное развитие отрасли», — отметил глава государства.

На исправление ситуации решено выделить около 36 миллиардов рублей, которые должны быть освоены в рамках двух федеральных целевых программ: ФЦП по развитию гражданской и авиационной техники до 2015 года и ФЦП по развитию авиации до 2025 года.

«Важно, чтобы эти ресурсы сработали максимально результативно», — пояснил президент, упомянув также необходимость ритмичного финансирования. Итоговая задача сформулирована следующим образом: «существенно увеличить объемы выпуска и поставок гражданской вертолетной техники как на экспорт, так и для собственных нужд».

«Отечественные разработки должны соответствовать самым современным требованиям к конструкциям, технологиям и материалам. Нужно тщательно анализировать рекламации и своевременно устранять недочеты», — подчеркнул глава государства, напомнив, что мировые лидеры вертолетостроения также не собираются стоять на месте.

Прошло больше двух лет, но ситуация к лучшему не меняется. Более того, ни одна из отечественных программ разработки новых гражданских вертолетов пока так и не показала видимого результата.

В 2012 году холдинг «Вертолеты России» заключил экспортный контракт с бразильской авиакомпанией Atlas Taxi Aegeo на поставку новейшего российского среднего вертолета Ка-62. В соответствии с условиями контракта семь вертолетов полагалось поставить не позднее первого квартала 2016 года.



Однако программа еще далека не только от поставок, но и от сертификации. Более того, первый полет машины, который должен был состояться до конца 2015 года, также пока не выполнен. Нужно отметить, что разработка гражданского вертолета Ка-62 фактически похоронила под собой военную программу Ка-60 — хотя вертолет этой размерности необходим вооруженным силам, которые после вывода из эксплуатации в начале 80-х вертолетов типа Ми-4 уже более 30 лет остаются без машины «полусреднего» класса. ВВС России закрывают этот класс ветераном Ми-8/17, однако эта машина, созданная более 50 лет назад, во-первых, избыточна по массе и мощности для значительной части задач, а во-вторых, практически исчерпала резервы для модернизации. Это не означает, что Ми-8/17 не имеют рыночных перспектив — но ниша этого вертолета за пределами третьего мира сужается.

В мае 2015 года заместитель министра промышленности и торговли РФ Андрей Богинский заявил, что сертификация нового среднего вертолета Ка-62, планировавшаяся на 2014 год, перенесена на 2017-й.

Таким образом, на сегодняшний день «Вертолеты России» остаются только с одной перспективной программой среднетяжелого многоцелевого вертолета Ми-38, который получил сертификат типа 30 декабря 2015 года. Серийное производство запускается в этом году, хотя спрос на Ми-38 также пока не ясен.

Гражданский рынок нуждается совсем в других машинах. Несмотря на кризис в экономике, российский рынок демонстрирует устойчивый спрос на легкие и средние вертолеты, но в данный момент «Вертолеты России» удовлетворить этот спрос не в состоянии.

Рынок иномарок

В отсутствие отечественного предложения в данном сегменте за рынок ведут борьбу ведущие западные производители.



Уже к 2012 году доля иностранных вертолетов в России достигла 16 процентов. На рынок поступал практически один импорт. Так, в 2012-м коммерческий вертолетный парк страны пополнился 121 машиной, из которых только две были российского производства. Покупателями отечественных машин в последние несколько лет выступают почти исключительно госструктуры — Минобороны, МЧС, ФСБ, МВД и другие ведомства.

Сейчас в России эксплуатируется около 100 американских вертолетов Robinson R66. В 2014 году официальный российский дилер бренда Robinson, компания «Хелипорт Истра» обеспечила не менее 15 процентов мировых продаж машины. А в феврале 2016-го в Россию впервые поступил вертолет Robinson R66 с автопилотом. После сборки на авиационно-технической базе «Хелипорт Истра» машина приступит к сертификационным испытаниям.

Как сообщает деловой авиационный портал «Авиатранспортное обозрение», в декабре 2015 года Jet Transfer — официальный дилер американской компании Bell Helicopter — передала два легких двухдвигательных вертолета Bell-429 неназванным российским клиентам. Обе машины предназначены для корпоративных целей, их эксплуатация должна была начаться до конца 2015 года.

В России эксплуатируется уже более 20 вертолетов Bell-429.

Осуществляя прямые поставки на российский рынок, западные компании в целях оптимизации таможенных платежей и сокращения издержек постепенно переходят к организации сборочного производства наиболее востребованных моделей на территории России.

Так, в рамках договора между Bell Helicopter и Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) создана сборочная линия по производству вертолета Bell-407. Согласно договоренностям, Bell Helicopter предоставляет техническое обеспечение, нематериальные активы в виде интеллектуальной собственности, а УЗГА должен получить разрешение на производство от АР МАК. 28 декабря 2015 года завершились летные испытания первого собранного на УЗГА вертолета Bell-407.

Европейские производители вертолетов также активно пытаются закрепиться на российском рынке. В 2015 году в рамках московского заседания Франко-российского совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам (CEPIC) между УЗГА и компанией Airbus Helicopters S.A.S было заключено лицензионное соглашение на производство в России вертолетов H135.

Первые легкие вертолеты Airbus Helicopters H135, сборку которых наладят на УЗГА, поступят заказчикам в 2017 году. Ежегодно до 2031 года планируется выпускать по четыре машины.

Кроме того, помимо самих вертолетов, на предприятии планируется организовать выпуск турбовальных двигателей Snecma Arrius 2B2Plus для Airbus Helicopters H135.

Считать эту программу выполнением президентского поручения трудно: малосерийная сборка без передачи технологий и права экспортировать машины в третьи страны не дает отечественной промышленности ничего.

Государственные структуры также переходят на технику европейских производителей. В частности, в прошлом году администрация Приморского края приобрела два легких Eurocopter AS-350B3e, оснащенных медицинскими модулями, и уже определила эксплуатанта новых бортов.

Еще в 2012-м «Вертолеты России» создали в Московской области предприятие ЗАО «ХелиВерт» для сборки AW139 — вертолета компании AgustaWestland, вертолетного подразделения итальянского концерна Finmeccanica. В декабре того же года первый вертолет местной сборки поднялся в воздух.

Предполагается, что в дальнейшем одним из акционеров «ХелиВерт» станет «Роснефть», которая еще недавно собиралась до 2025 года заказать не менее 160 новейших офшорных вертолетов AW189. Планировалось, что вертолеты соберут в том числе на территории России, а степень локализации в ходе исполнения контракта может достичь 50 процентов. Однако в начале этого года «Роснефть» заморозила проект в связи с низкими ценами на черное золото.

Учитывая существенное отставание холдинга «Вертолеты России», а также неоднократные срывы сроков по разработке и производству наиболее востребованных типов вертолетов для гражданского сектора, возникает обоснованный вопрос в целесообразности продолжения бюджетного финансирования гражданской программы Ка-62, на которую к настоящему моменту уже потрачено порядка 3 миллиардов рублей.

А ведь конкурировать российскому перспективному среднему вертолету предстоит с наиболее коммерчески успешной европейской машиной AW139, широко эксплуатируемой, в том числе, и в России.

Поиск разработчика

В сложившихся условиях представляется разумным сконцентрировать бюджетное и внебюджетное финансирование на завершении сертификационных испытаний и скорейшем развертывании серийного производства среднетяжелого вертолета Ми-38 и дальнейших ОКР по перспективному скоростному вертолету. Ми-38 — единственный отечественный вертолет, который можно запустить в серию без закупки критически важных узлов и агрегатов за рубежом. Проблемы этой машины, связанные с недостаточной мощностью двигателя и малым назначенным ресурсом, могут быть решены в процессе опытной эксплуатации и доводки. Ми-38 имеет все шансы достичь характеристик, востребованных на мировом рынке для машин этого класса (типа EH-101). В перспективе, однако,



необходимо наращивание возможностей КБ и промышленности за счет реализации программы скоростного вертолета.

Кроме того, учитывая текущие наработки по программе Ка-62, необходимо все-таки задуматься над будущим армейской авиации и рассмотреть возможность перепроектирования многоцелевого военно-транспортного вертолета Ка-60 на новом техническом уровне, причем как для армейской авиации, так и для авиации ВМФ, включая вертолет корабельного базирования.

Когда проектирование многоцелевого вертолета затягивается на десятилетие, выходом из ситуации может быть привлечение в Россию западных производителей вертолетной техники с увязыванием контрактов и предпочтений на российском рынке с трансфером технологий, офсетными программами по аналогии с индийской Make in India.

Западный опыт показывает, что небольшие динамичные конструкторские коллективы способны в кратчайшие сроки за счет привлечения частных инвестиций создать конкурентный продукт. Однако большинство проектов в этой области не доходят до значимых вех в своем развитии в силу недостатка финансирования или технологической экспертизы. Исключение — швейцарская компания Magenco Swisshelicopter. Первый ее вертолет SKYe SH09 успешно совершил тестовый полет в октябре 2014 года — через 5 лет после начала разработки модели. Благодаря профессиональному подходу к процессу сертификации (у компании есть отдельный офис в Германии, занимающийся постоянной работой с регулирующими органами), вертолет разрабатывается в полном соответствии с сертификационными требованиями международных авиационных регуляторов и, по утверждению производителя, будет готов к запуску в серийное производство в конце 2016 года.

Проект уже закрепил свой технологический успех и в коммерческом поле: на последней вертолетной выставке HeliExpo 2016 компания объявила о пяти подписанных контрактах на продажу, вдобавок к более чем 80 LOI (Letter of Intent, «письмо о намерениях»).

Существенное преимущество этой машины — используемый при ее изготовлении метод «интегрированной сборки». Производитель получает от подрядчиков практически все комплектующие, оставляя за собой лишь финальную сборку. Фактически завод сводится к ЦОС — цеху окончательной сборки — и летной испытательной станции. В России достаточно развитая промышленность, способная локализовать полный цикл производства подобной машины.



Кроме того, в дальнейшем полученные наработки можно использовать для создания более легкого вертолета, близкого по классу к «Робинсону», и более тяжелой машины, способной конкурировать в классе AW-139.



Привлечение на российский рынок подобных компаний, в том числе с возможностью переноса и локализации производства в СЭЗ на территории РФ, позволило бы сформировать конкурентную среду и заставить грандов вертолетной мировой промышленности интенсифицировать создание местных центров компетенций, в том числе конструкторских, для снижения издержек в разработке и сборке собственных вертолетов.

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

Новости операторов вертолетной техники

Вертолетчики авиабазы Кореновск получили новый авиатренажерный комплекс

Главное управление строительства дорог и аэродромов при Спецстрое России передало в эксплуатацию здание авиатренажерного комплекса на авиабазе Кореновск в Краснодарском крае. Символический ключ от нового здания командиру воинской части полковнику Ряфагатию Хабибуллину от имени строителей вручил заместитель начальника Калужского филиала Николай Бабичев.

Главное управление строительства дорог и аэродромов строит в Кореновске современную вертолетную базу практически с нуля. Вертолетный полк был перемещен на это место в 1992 г. в связи с выводом группы войск с Западной Украины. Воинскую часть вывели в чистое поле - нашли на просторах Кубани остававшийся с Великой Отечественной войны грунтовый аэродром, разместили рядом плац, построили несколько одноэтажных кирпичных зданий, базовую инфраструктуру для ремонта и обслуживания техники и этим ограничились. Вертолеты размещались на плотно укатанном грунте.

Сегодня на окраине Кореновска строится современная авиабаза: закончены бетонные работы на новой взлетно-посадочной полосе, готовы площадки размещения и подготовки вертолетов, строится командно-диспетчерский пункт (КДП), аварийно-спасательная станция, ангары, другие здания и сооружения. Из новых объектов на авиабазе первым в эксплуатацию передано именно здание тренажерного комплекса, в котором размещены вертолетные тренажеры.

Главное управление СДА на сегодняшний день строит 11 авиатренажерных комплексов в разных регионах России. С начала 2016 года Военно-космическим силам России передан для эксплуатации уже третий комплекс: на аэродромах Балтимор, Дягилево и теперь Кореновск. Оформляются документы для передачи здания на авиабазе Липецк.

[\(АвиаПорт\)](#)

Минобороны РФ получило еще два вертолета Ми-8 для войск РЭБ

Минобороны получило в рамках государственного оборонного заказа еще два вертолета Ми-8, предназначенные для радиоэлектронной борьбы, заявил заместитель министра обороны России Юрий Борисов.



"Военным представительством на Казанском оптико-механическом заводе были приняты и переданы заказчику два вертолета Ми-8МТПР-1, оснащенные системой "Рычаг-АВ". Данная система зарекомендовала себя как надежное средство радиоподавления", — сказал Борисов в ходе посещения завода.

По его словам, в рамках существующей госпрограммы вооружений военное ведомство продолжит закупку у завода этих вертолетов.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Компания «Сухой» в 2015 г. увеличила чистую прибыль по РСБУ в 1,7 раза, до 2,7 млрд руб. - отчет

ПАО "Компания "Сухой" в 2015 году увеличило чистую прибыль в 1,7 раза, до 2,7 млрд руб., говорится в отчете компании по РСБУ.

Выручка выросла на 17%, до 100,7 млрд руб. В компании это связывают с ростом объемов выпуска продукции и курса иностранной валюты к рублю. Кроме того, темпы роста выручки превышали темпы роста себестоимости продаж, говорится в отчете. Второй показатель увеличился на 11%, до 79,3 млрд руб.

Коммерческие расходы компании выросли на 40%, до 6,3 млрд руб., управленческие - на 14%, до 1,6 млрд руб.

Прибыль до налогообложения составила 4,4 млрд руб., увеличившись на 83%.

Долгосрочные заемные средства на 31 декабря 2015 г. составляли 54 млрд руб. против 35,5 млрд руб. на 31 декабря 2014 г. (+52%). Краткосрочные заемные средства, напротив, сократились: с 41,1 млрд руб. на конец 2014 г. до 33,3 млрд руб. на конец прошлого года (-18%). Кредиторская задолженность снизилась на 18%, до 35,6 млрд руб.

ПАО "Компания "Сухой" входит в "Объединенную авиастроительную корпорацию" и является основным владельцем АО "Гражданские самолеты Сухого" (94,47%), производителя Sukhoi Superjet 100. Кроме того, холдинг производит все семейство боевых самолетов Су.

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

Мексиканская авиакомпания Interjet приняла 21-й SSJ 100

Мексиканская бюджетная авиакомпания Interjet получила 21-й российский региональный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Об этом сообщили в компании SuperJet International (SJI; российско-итальянское СП), которая занимается продажей этих машин на некоторых зарубежных рынках.

По данным Flightradar24, регистрационный номер самолета — ХА-JBA (серийный — 95085). В настоящее время идет подготовка борта к эксплуатации. Воздушное судно поставили в рамках твердого заказа Interjet на 30 таких самолетов. В начале марта оператор получил еще один борт этого типа.



Ранее генеральный директор авиаперевозчика Хосе Луис Гарса сообщил АТО.ru, что на 2016 г. запланирована поставка в общей сложности восьми SSJ 100, а к I кварталу 2017 г. оператор получит заключительные три борта. Позднее в Superjet International уточнили, что в текущем году оператору поставят семь российских машин. По данным из открытых источников, сегодня на кастомизации в Венеции находятся как минимум два SSJ 100 для Interjet.

Получение нового самолета позволит авиакомпании запустить новые маршруты. В частности, оператор сообщает, что с 7 апреля Interjet откроет международный перелет по направлению Гавана—Мерида. Кроме того, с середины мая перевозчик увеличит частоту рейсов на линии Канкун—Лос-Анджелес.

ATO.ru

Самолеты, вертолеты, парaplаны и беспилотники будут выявлять очаги возгораний в Ивановской области с апреля по сентябрь

В Ивановской области силы и средства территориальной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций готовы к прохождению пожароопасного периода 2016 года, заявил первый замначальника ГУ МЧС по региону Вадим Фролов на заседании облправительства во вторник.

"По предварительным данным, пожароопасный период в регионе начнется в третьей декаде апреля. Наибольшее количество природных пожаров ожидается в Южском, Пестяковском, Тейковском, Гаврилово - Посадском, Комсомольском и Ивановском районах", - сказал В.Фролов.



По его словам, для авиаразведки будет применяться 5 самолетов Ан-2, вертолет Ми-8 Минобороны с аэродрома "Северный" в Иваново, а также вертолет Ми-8 ОАО "Верхневолжскнефтепровод", 9 частных мотопарапланов и два беспилотным летательных аппарата МЧС.

Для обеспечения контроля пожароопасной обстановки в лесном фонде и населенных пунктах разработано 205 маршрутов наземного патрулирования и 36 маршрутов воздушного патрулирования.

"Дополнительно будет задействован вертолет Ми-8 с аэродрома "Семязино" Владимирской области для совместного воздушного мониторинга регионов", - подчеркнул В.Фролов.

В регионе будет организован оперативный штаб по предупреждению ЧС, связанных с возникновением лесных и торфяных пожаров, добавил он.

На заседании было отмечено, что до 15 апреля будут разработаны паспорта пожарной безопасности всех населенных пунктов и садоводческих товариществ региона, пока паспортизировано 90% от их общего количества.

На базе автономного госучреждения "Центр по охране лесов Ивановской области" подготовлено 22 мобильные группы лесопожарных бригад общей численностью более 150 человек, у арендаторов лесных участков создано 38 пунктов хранения противопожарного оборудования и инвентаря.

Губернатор Ивановской области Павел Коньков назвал наиболее эффективной формой работы в преддверии пожароопасного сезона профилактику потенциальных ЧС.

Глава региона подчеркнул, что на профилактические противопожарные мероприятия в 2016 году выделены субвенции из федерального бюджета в объеме 18,3 млн рублей, в том числе 3,4 млн рублей - на тушение лесных пожаров, а также около 2 млн рублей из областного бюджета. П.Коньков дал поручение уделить серьезное внимание работе с арендаторами.

"Две трети площади лесов региона находятся в аренде, и обеспечить их сохранность в пожароопасный период - прямая обязанность арендаторов. Призываю глав муниципалитетов, профильные департаменты, представителей правоохранительных органов, общественность активнее бороться с несанкционированным палом травы - наиболее частой причиной лесных пожаров", - сказал губернатор.

[\(Интерфакс\)](#)

Очередной Сухой Суперджет 100 совершил первый полет

В пятницу 1 апреля 2016 года был сфотографирован летающий самолёт в Комсомольске-на-Амуре, над ВПП аэропорта «Хурба». Сегодня утром в 10:00 по московскому времени, замечен на флайтрадаре 104-ый серийный борт Sukhoi Superjet 100, выполняющий технический полёт на аэродроме «Дзёмги», Летно испытательной станции предприятия «Гражданские самолёты Сухого». Самолёт имеет заводской номер 95110 и регистрационный 97010, а предназначен для авиакомпании CityJet.

[\(Сделано у нас\)](#)



Минпромторг: Марокко может закупить от 12 до 20 самолетов SSJ-100

Марокко может закупить у РФ до 20 самолетов SSJ-100, есть интерес к лайнеру MC-21 и российским вертолетам, сообщил замглавы Минпромторга Виктор Евтухов.

"По "Сухому" - от 12 до 20 самолетов они готовы закупить. По вертолетам и MC-21 пока еще идет процесс", - сказал он в эфире телеканала "Россия 24".

Евтухов пояснил, что SSJ-100 могут стать частью авиапарка компании Royal Air Maroc.

Замминистра рассказал, что на переговорах с марокканской стороной он "набрался наглости" и попросил рассмотреть возможность закупки российских самолетов без конкурса. "Есть ощущение, что перспективы в этом плане у нас неплохие", - отметил он.

"Когда я рассказал о преимуществах "Сухого", интерес был очень большой. Уже сейчас "Объединенная авиастроительная корпорация" ведет переговоры с марокканской страной очень активно", - подчеркнул чиновник.

[\(ТАСС\)](#)

Интервью с Андреем Богинским

Несмотря на стремительное изменение внешних факторов, Минпромторг России продолжает работать над стратегическими документами, которые будут определять пути развития авиастроительной отрасли на будущее десятилетие. Об изменениях, вносимых в Госпрограмму развития авиапрома, внедрении новых инструментов поддержки отрасли, судьбе приоритетных проектов и ключевых задачах на 2016 год "АвиаПорту" рассказал заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Андрей Богинский.



- При формировании Госпрограммы развития авиационной промышленности авторами был заложен ряд подходов, связанных с переходом на новый формат взаимодействия государства и отрасли. Ответственность за формирование продуктовой линейки планировалось переложить на бизнес, а систему финансирования изменить с нынешней невозвратной на возвратную. Однако новая редакция Госпрограммы, которая в настоящее время проходит согласование в органах власти, предполагает адресное финансирование нескольких подпрограмм. Задуманные ранее новации сегодня остаются в числе приоритетов, но откладываются до лучших времён, или же их требуется пересмотреть в связи с новыми вводными?

- Как всегда весомым фактором, влияющим на определение порядка финансирования мероприятий Госпрограммы, являются реальные параметры федерального бюджета. Перед нами была поставлена



задача оптимизации, а если вспомнить недавнюю историю, то такая задача выдвигается уже не первый раз. В итоге от параметров Госпрограммы, заложенных в 2013-2014 годах, сокращение будет более чем на 10%. Но должен сказать, что Госпрограмма развития авиационной промышленности имеет едва ли не наивысший приоритет внутри Минпромторга, поэтому решения о сокращении объёмов её финансирования принимаются всегда максимально взвешенно.

При нынешней оптимизации мы придерживаемся подхода, предусматривающего, что имеет смысл дофинансировать те проекты, которые находятся на стадии завершения, а прежде, чем начинать новые проекты, нужно ещё раз всё взвесить и просчитать, как и что мы будем делать. С учётом этого абсолютный приоритет имеют проекты, реализация которых была начата ещё в рамках Федеральной целевой программы ("Развитие гражданской авиационной техники" - "АвиаПорт"). Прежде всего, это проект создания самолёта МС-21, двигателя ПД-14, вертолётов Ми-38 и Ка-62 и некоторые менее масштабные, но не менее актуальные для отрасли проекты.

Очевидно, что эти проекты носят инновационный характер, как для российской авиационной промышленности, так и, по отдельным позициям, в мировом масштабе. При этом одной из сложных задач, в решении которой мы до сих пор нарабатываем компетенции и опыт, является прохождение процедур сертификации российской авиационной техники согласно требованиям авиационных властей других стран. Требуется провести значительное количество испытаний как отдельных агрегатов и натуральных образцов, так и готового изделия в целом. Положительный опыт такой работы был получен российскими авиастроителями при сертификации самолёта Sukhoi Superjet 100 европейским авиационно-космическим агентством EASA. Теперь нам предстоит пройти тот же путь при сертификации самолёта МС-21 и двигателя ПД-14. Это новый вызов для России, который позволит нам получить новые навыки в сертификации композитных конструкций. Несмотря на то, что это абсолютно новый опыт, пока у нас нет серьёзных оснований для беспокойства. Конечно, это влечёт за собой существенные расходы и, как следствие, необходимость поиска дополнительных ресурсов.

Дополнительные расходы также вызвало наличие у предприятий долгосрочных валютных обязательств.

- С учётом того, что принято решение сконцентрироваться на ключевых проектах, возникает вопрос: кто остался за бортом и по каким программам мы пока не увидим продвижения?

- "За бортом" остались те проекты, возможность реализации которых была предусмотрена Госпрограммой, но по которым потенциальные исполнители не дали чётких параметров исполнения и решений по софинансированию со своей стороны. Я имею в виду, например, проекты создания вертолётов взлётной массой 2,5 и 4,5 тонны. "Вертолёты России" должны были определиться, реализуют ли они эти проекты самостоятельно или с каким-то партнёром, какие потребуются ресурсы - трудовые, производственные, финансовые. Существенным также является фактор времени с учётом сроков получения финансового результата. Аналогично пока ОАК не до конца сформулировал параметры удлинённой версии Sukhoi Superjet, дискуссия в компании продолжается. Так что пока в промышленности идёт оптимизация модельного ряда и концентрация ресурсов на приоритетных проектах, и это отражается и на планах финансирования.



- Возвращаясь к идеологии Госпрограммы образца 2013 года: государство планировало обеспечивать промышленности доступ к долгосрочному финансированию по низким ставкам, при этом отказаться от безвозвратного финансирования. В каком положении сейчас эти проработки? Сам по себе инструмент возвратного бюджетного финансирования обсуждается с Минфином?

- У нас есть понимание, что нужно переходить на новые инструменты финансирования, и Минфин это как никто другой поддерживает. Но сначала нужно разработать набор документов, методологий, и сейчас продолжается активное обсуждение возможного формата этих механизмов. В 2016-2017 годах мы будем определяться, каким путём идти, выберем пилотные проекты и постараемся их запустить.

Это целесообразно начинать при запуске новых проектов, бизнес-план которых будет уже выстроен с учётом новых механизмов финансирования.

Кроме того, необходимо найти источники возвратного финансирования. В перспективе это конечно будет прибыль от продаж современной российской авиатехники. Пока новые проекты находятся на стадии сертификации и выхода на рынки, мы с осторожностью относимся к инструментам возвратного финансирования, но готовимся к их внедрению в ближайшие годы.

- Многострадальный проект Ту-334, имевший в начале прошлого десятилетия приоритет при оказании господдержки, прошёл стадию сертификации, и на этом поддержка была прекращена - с известными последствиями. Где сейчас планируется провести грань, за которой поддержка МС-21 и вертолётных программ перейдёт на другие механизмы, связанные только со стимулированием продаж?

- Для того чтобы иметь возможность продать какой-то продукт, его нужно сначала сделать коммерческим, то есть товаром. Никто не будет приобретать опытный образец, не прошедший процедуры сертификации. Поэтому перед нами стоит задача довести продукты до возможности поставки и коммерческого использования. После этого решается задача поддержки продаж и формирования вторичного рынка. Поддержка продаж необходима для создания равных условий для покупателя при приобретении российской и иностранной авиатехники, а также её дальнейшего обслуживания и ремонта. Сегодня уже разработан комплекс мер поддержки для SSJ. Как только МС-21 будет готов, поддержка распространится и на него.

О каких мерах поддержки я говорю? Прежде всего, это гарантия остаточной стоимости, этот механизм активно применялся ведущими мировыми авиастроителями при выводе на рынок новых самолётов. Кроме того, эта мера направлена на формирование вторичного рынка российской авиатехники.

Также мы знаем и другую нашу слабую сторону - это сервис, поэтому ещё одна мера поддержки направлена на уменьшение времени простоя самолётов на земле, компенсацию части затрат на обучение авиационного персонала и формирования "домашнего" склада запчастей.

- Что подразумевается под поддержкой формирования "домашнего" склада запчастей?



- Существуют два направления формирования так называемого "склада": первый - комплект наземного оборудования и минимальный набор запасных частей (так называемая "аптечка") - поставляется эксплуатанту сразу с самолётом, при продаже, для обеспечения коммерчески эффективной эксплуатации самолёта. На компенсацию затрат при формировании такого склада и направлена эта мера поддержки.

Второй тип склада - это сеть складов запасных частей, предназначенная для поддержки обслуживания и ремонта авиатехники во всех регионах, где осуществляется её эксплуатация, в режиме 24 часа в день / 365 дней в году. Мера по поддержке формирования такого склада нами разработана, соответствующий нормативный акт уже внесён в Правительство.

Поставки запасных частей эксплуатантам для поддержания лётной годности воздушных судов - это прибыльный бизнес, широко развитый в мировой практике. А для того, чтобы этот бизнес наладить, необходимо сначала проинвестировать в создание широкой сети складов и обеспечить постоянное наличие необходимого пула запасных частей.

На сегодняшний день в компаниях, которые выполняют Гособоронзаказ, происходит усиление финансовой дисциплины. Это продиктовано требованиями законодательства. Соответственно, становится меньше свободы в части так называемого "перекрёстного" финансирования проектов. По этой причине ОАК, например, не может использовать для формирования склада запчастей временно свободные оборотные средства, полученные по ГОЗу (а это весомая часть бюджета компании), и одна из возможностей - привлечение заёмных средств. Вот здесь государство и готово помочь. Идея в том, что банки будут кредитовать формирование склада запчастей, а мы как государство - субсидировать часть процентной ставки.

Мы считаем, что субсидировать прямые затраты на формирование склада не следует, а снизить кредитную нагрузку на финансирование создания и поддержки склада - стоит. Поддержка нами будет оказана лишь на первом этапе - от трёх до пяти лет, при "раскручивании" этого направления.

- Кто будет держателем этого склада?

- Мы считаем, что это должен быть производитель. Поставка запчастей авиакомпаниям должна стать не затратами, как сегодня, а существенной статьёй доходов производителя. Нужно только помочь развиваться этому виду бизнеса, и сегодня эта помощь вдвойне важна, так как мы видим дефицит долгосрочного финансирования.

- На МАКС-2015 были подписаны соглашения между "Государственной транспортной лизинговой компанией" (ГТЛК) и "Гражданскими самолётами Сухого" (ГСС), а также между лизинговой компанией и авиаперевозчиками. Как сегодня реализуется этот проект?

- ГТЛК приняла на себя обязательства оказывать поддержку в развитии рынка региональных и магистральных перевозок. В прошлом году компания по поручению правительства и в рамках решений президента была докапитализирована. Денежные средства, которые выделены государством, уже направлены в ГСС в качестве аванса за самолёты. Те "мягкие" контракты, которые



были подписаны ГТЛК во мвремя МАКСа, уже переведены в "твёрдые", с конкретными обязательствами по поставкам.

- Одно из направлений, получивших отдельную главу в Госпрограмме, было связано с развитием так называемой малой авиации, и сейчас решается вопрос о поддержке проекта по освоению сборки в России самолёта L-410. В чём суть этой инициативы?

- Сегодня перед нами стоит задача обеспечения мобильности населения. При этом современных отечественных самолётов в сегменте малой авиации, конкурентоспособных, сейчас, к сожалению, нет. Конечно, есть проект "Рысачок", вокруг него уже сломано много копий, при этом испытания самолёта так и не завершены. Поэтому вполне разумный способ обеспечить местные перевозки надёжной и экономичной авиационной техникой - локализовать производство воздушных судов, хорошо зарекомендовавших себя в эксплуатации, в том числе и на российском рынке. Это, кстати, было предусмотрено Госпрограммой развития авиапромышленности.

Почему речь идёт именно о сборке L-410? Во-первых, самолёт сегодня широко эксплуатируется в России. Во-вторых, у компании-разработчика - российский акционер, и есть российские бизнесмены, которые готовы вкладывать в проект свои средства. Поэтому выбор в пользу этого проекта выглядит логичным и обоснованным.

Драйверами этого проекта выступили "Уральский завод гражданской авиации" (УЗГА), совместно с "Уральской горно-металлургической компанией" (УГМК). Компании верят в возможности такого рода сотрудничества и видят в этом сегменте перспективу.

УЗГА совместно с УГМК и администрацией Свердловской области подписали соглашение, согласно которому проект будет реализован на территории второй очереди ОЭЗ "Титановая долина". Проект разбит на три этапа: сначала крупноузловая сборка, затем локализация производства агрегатов, а третий этап - ремоторизация двигателем российского производства и замена авионики. Кроме того, наша задача состоит в том, чтобы этот проект стал "двусторонним", то есть чтобы российские предприятия-производители авиационного и радиоэлектронного оборудования стали поставщиками не только для российского производителя самолёта L-410, но и для чешских партнёров.

- Насколько такая мера поддержки будет эксклюзивной? Ранее, как известно, существовал ряд проектов по организации сборки на территории России самолётов аналогичной размерности, и их инициаторам могла бы быть полезна такая помощь...

- Эта мера не является эксклюзивной. Вопрос только в том, что, если посмотреть на прогноз потребности самолётов такой размерности, при появлении конкурента его производственные мощности могут оказаться избыточными. Поэтому вопрос - насколько потенциальному инвестору будет интересно идти вторым номером за УЗГА?

- Следующим этапом в подпрограмме по малой авиации было создание собственных самолётов такой размерности. Как идёт проект СибНИА?



- Проект продолжается. В СибНИА разработано цельнокомпозитное крыло и композитное хвостовое оперение, которые установлены на опытный самолёт - демонстратор технологий (ТВС-2ДТ - "АвиаПорт"). Сейчас продолжается работа по разработке и созданию композитного фюзеляжа. Таким образом, до конца 2016 года мы планируем увидеть прототип абсолютно нового цельнокомпозитного самолёта в классе до 12 мест. Новый самолёт сохранит уникальные взлётно-посадочные характеристики самолёта Ан-2, но будет обладать вдвое большей скоростью и в четыре раза большей дальностью при существенно увеличенной коммерческой нагрузке. Отличие СибНИА от других институтов авиационной промышленности в том, что у него есть собственное конструкторское подразделение, которое быстро переводит наработки учёных в конструкторскую документацию. Так что наработки можно будет передать в производство. Мы считаем, что проект готов для коммерческого инвестирования и несомненно сможет заинтересовать инвесторов. И я не исключаю, что в дальнейшем будет создано новое производство.

- В последнее время активировалось обсуждение темы возобновления производства Ил-96 и Ту-204. С чем это связано?

- Сегодня ОАК задумывается над тем, как расширить объёмы производства самолётов Ил-96. Логика такова: государство субсидирует перевозки пассажиров с Дальнего Востока на очень эффективных, как заявляют коллеги, самолётах Airbus и Boeing. Но, возможно, стоит субсидировать перевозки на Дальний Восток и на других дальнемагистральных маршрутах, осуществляемые только на отечественной технике? Так мы поддержим занятость на промышленных предприятиях внутри страны. Перспективы у Ил-96 есть, существует модификация Ил-96-400, которую нужно довести до современных требований рынка. ОАК сейчас готовит свои предложения, пока на уровне концепции.

Аналогично по Ту-204 решается вопрос о достройке задела, который остался по этой программе. Здесь мы ориентируемся на версии с VIP-компоновкой салона.

- В 1998 году из-за девальвации рубля открылось окно возможностей для многих российских производителей. Но это окно возможностей не было безгранично из-за внутренних инфляционных процессов. Насколько быстро инфляция может "съесть" преимущества отечественных производителей?

- Окно возможностей, если мы ими правильно воспользуемся, на мой взгляд может продлиться 5-7 лет. Для того, чтобы оно не закрылось раньше, нужно аккуратно изменить индустриальную модель отрасли, управляя процессом развития системы поставщиков. Сейчас, когда бюджет перешёл с трёхлетнего горизонта планирования на годовой, каждый поставщик живёт одним днём, от издержек. А издержки у него каждый год меняются, и он перекладывает расходы далее по цепочке: "посмотрите, какая инфляция, посмотрите, какие ставки". Так что необходимо переходить на долгосрочную контрактацию, определить с поставщиками модель цены, только это позволит разумным образом бороться с инфляцией.

Это задача интегрированных структур, они должны выстроить отношения с контрагентами по программам Ил-476, Ил-112, МС-21 и другим. Правительство может влиять на эти процессы



опосредованно, через советы директоров, но основная тяжесть в построении системы лежит на самой промышленности.

- Минпромторг совместно с консультантами в 2015 году представил масштабный проект программы развития поставщиков. Как вы полагаете, этот документ был воспринят отраслью?

- То, что он изучен, очевидно. Но под словом "воспринят" мы понимаем, что внутри каждой интегрированной структуры появилось своё понимание работы с поставщиками. К примеру, мы обсуждаем вопрос локализации производства интерьера самолёта Sukhoi Superjet. В нашем понимании, это может дать значительный экономический эффект. В этот сегмент готовы заходить как авиационные компании, так и поставщики из смежных отраслей, которые делают интерьеры для автомобилей, для вагонов и кораблей. Но пока вырабатываются подходы, мы сопровождаем процесс в ручном режиме.

- Завершающий вопрос - о планах на 2016 год. Какие темы будут ключевыми в работе Минпромторга?

- Во-первых, мы завершаем работу над проектом новой редакции Стратегии развития авиационной промышленности. На днях мы начали обсуждение этого документа.

Во-вторых, и мы этим активно занимались ещё в прошлом году, - формирование дорожных карт развития технологий. Этот инструмент позволяет декомпозировать сформированную на горизонте планирования продуктовую линейку на направления исследований и отдельные технологии, созданием которых необходимо заниматься уже сегодня. Для того, чтобы развивать авиапромышленность с помощью инноваций, через разработку технологий, нужно иметь критерии достижимости, приоритетности, нужно иметь срезы, позволяющие оценить результаты. Вне зависимости от того, сколько будет стоить нефть, человеческих, временных и денежных ресурсов всегда будет недостаточно. Поэтому нам необходима понятная, прозрачная система принятия решений, система, позволяющая обосновывать перед федеральными органами исполнительной власти, что государству необходимо инвестировать именно в эти направления.

У правительства есть запрос на формирование полностью прозрачной и информативной схемы, при которой сразу становится понятно, какие результаты будут на первом, на втором этапах, когда будет результат от инвестиций, которые мы сегодня делаем, когда можно будет увидеть демонстратор, когда результаты исследований попадут производителям. Создание дорожных карт развития технологий - одно из ключевых направлений, которым мы в этом году продолжим заниматься.

Вообще в рамках работы по Госпрограмме подпрограмма "Наука" стоит особняком. Мы стараемся сделать её более прикладной, сформировать механизмы трансферта результатов научных исследований и разработок в конкретные технологии, а технологий с высокой степенью готовности - в производство, чтобы в какой-то момент достигнутый результат нашёл отражение в летательном аппарате, системе, агрегате.



Есть и другие задачи, которые будут в центре нашего внимания. Сегодня важно развивать меры поддержки продаж российских вертолётов. Существующие механизмы ориентированы на поддержку продаж самолётов, часть из них нужно адаптировать под вертолётную тематику. Возможно, понадобятся и новые решения.

[\(АвиаПорт\)](#)

9-й Международный Форум деловой авиации состоится 7 сентября в Москве

Форум деловой авиации, организуемый в рамках проекта ATO Events, за годы своего существования снискал заслуженную репутацию важного события для профессионального сообщества бизнес-авиации, работающего на рынке России и СНГ.

Мероприятие состоится 7 сентября 2016 г., накануне открытия крупнейшей в регионе Восточной Европы выставки бизнес-авиации JetExpo, в отеле Марриотт Новый Арбат в Москве.

Геополитическая ситуация и стагнирующая экономика в стране оказывают непосредственное влияние на рынок деловой авиации. Изменилась интенсивность и география полетов, предпочтения и требования заказчиков, тактика ведения бизнеса операторами.

Как реагирует рынок на новые вызовы? Каковы ближне- и среднесрочные перспективы? Что нового происходит в мировой деловой авиации? Эти и другие вопросы обсудят участники Форума деловой авиации — представители руководства российских и зарубежных операторов, хэндлинговых и брокерских компаний, операторов бизнес-терминалов и аэропортов, финансовых институтов, авиастроителей, поставщиков оборудования и услуг.

О своей поддержке Форума уже заявила компания Gulfstream.

[\(АТО\)](#)

ОАК предложили дать дешевые кредиты на создание складов запчастей

Министерство промышленности и торговли России внесло в правительство законопроект, который призван облегчить создание по всей России сети складов запчастей для российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) и MC-21. В соответствии с документом производители этих двух типов ("Гражданские самолеты Сухого" — ГСС и корпорация "Иркут"), входящие в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), смогут рассчитывать на возмещение части расходов при обслуживании кредитов, которые они возьмут на создание складов. Поддержку предлагается оказывать только первые три-пять лет после того, как производители приступят к формированию сетей.

[\(АТО\)](#)

Тюменцам рассказали о развитии малой авиации

На вопросы всех, кто стремится в небо, отвечал председатель правления АОПА - Россия Владимир Тюрин.



9 апреля в Тюмени прошел семинар для пилотов малой авиации и всех тех, кто стремится в небо: строит дельталет, покупает легкомоторный самолет, получает «корочки» пилота. Как рассказал «Вслух.ру» руководитель регионального отделения Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов (сокр. АОПА, – прим. авт.) Андрей Зобнин, основным докладчиком на семинаре будет председатель правления АОПА – Россия Владимир Тюрин. Он специально прилетел из Москвы, чтобы рассказать о новшествах в законодательстве РФ в области авиации общего назначения, о работе комиссии по развитию авиации общего назначения при президенте РФ, работе АОПА по защите прав пилотов и собственников воздушных судов, об использовании спутниковых трекеров для поиска и спасения экипажей легкомоторных самолетов. В семинаре может принять участие любой заинтересованный человек, вход бесплатный.

Андрей Зобнин пояснил, что в регионе уже существует федерация авиации общего назначения Тюменской области, которую возглавляет Юрий Неелов. Об этом он прекрасно знает и не собирается никого переманивать из одной организации в другую. В то же время АОПА дает преимущества тем, кто планирует совершать полеты не только по территории России, но и за рубеж. По словам Зобнина, в европейской части России практически все пилоты летают под флагом АОПА.

Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан – владельцев воздушных судов существует в России с 1998 года и за это время успела себя хорошо зарекомендовать. Андрей Зобнин, как руководитель региональной организации, оказывают юридическую помощь всем пилотам вне зависимости от членства в АОПА.

[Вслух.ру](http://Vsluh.ru)

Воронежский заповедник первым в России начал использовать гироплан

Воронежский заповедник первым в стране начал использовать новейшую разработку Минприроды России – гироплан (он же – автожир). Летательный аппарат, получивший название «Стражник», уже совершил свой первый полёт.

Теперь, уверены сотрудники заповедника, следить за пожароопасными ситуациями на охраняемой территории будет значительно легче и эффективнее. Новый двухместный автожир представляет собой смесь лучших технических особенностей самолёта и вертолёта. Панорамное остекление даёт широкий угол обзора, а относительно небольшой размер автожира открывает больше возможностей при выборе места посадки.

– В первый погожий день, 6 апреля, был произведён облёт территории заповедника. Производился визуальный осмотр некоторых объектов, а также фотосъёмка. Кстати, сразу же был обнаружен пал травы и тростника в селе Большая Приваловка Верхнехавского района, – сообщает пресс-служба Воронежского биосферного заповедника.



Помимо мониторинга пожароопасных ситуаций гироплан будет применяться для учёта численности животных.

Во время первого облёта территории сотрудники заповедника также сделали немало прекрасных панорамных фото. К сожалению, и такие пейзажи не вызывают к сознательности некоторых граждан, которые продолжают пренебрегать пожарной безопасностью.

[\(Воронежская ГТРК\)](#)

Российские летчики получат шлем дополненной реальности

Многофункциональная нашлемная система дополненной реальности будет создана в России для тренировок военных летчиков. Планируется, что опытные образцы поступят в Военно-космические силы уже в 2018 году. Создателями так называемого "шлема дополненной реальности" являются Московский авиационный институт и самолетостроительная корпорация "МиГ".

Как сообщает пресс-служба Объединенной авиастроительной корпорации, новая технология позволит расширить круг задач пилотирования и сделать более безопасной работу летчиков в условиях дозаправки в воздухе, при огибании рельефа местности на малых высотах, в режиме взлета и посадки на авианосец, сверхкороткую полосу, а также в сложных метеоусловиях и горной местности.



- Система, разрабатываемая специалистами инженерного центра корпорации "МиГ" и МАИ - это полностью отечественный проект. Он подразумевает использование материалов и программного обеспечения российского производства. Отличительной чертой системы дополненной реальности станет возможность прогнозирования и отображения в режиме реального времени воздушной



обстановки непосредственно на стекло летного шлема, - цитирует ТАСС официального представителя корпорации "МиГ" Анастасию Кравченко.

Общая сумма инвестиций для создания новой технологии построения систем отображения информации - 75 миллионов рублей, половина финансируется федеральным бюджетом. продолжительность проекта - два года.

Рассматривается возможность использования технологии для всех истребителей, проектируемых и производимых КБ и заводами Объединенной авиастроительной корпорации, а также для пилотов вертолетов и операторов, управляющих другими транспортными системами.

Необходимо учесть, что это не единичная попытка по созданию так называемого "шлема виртуальной реальности". В прошлом году на аэрокосмическом салоне МАКС Рязанский приборный завод показал нашлемную систему целеуказания и индикации (НСЦИ-В) для Ми-28НМ. Она предназначена для отображения на фоне окружающего пространства необходимой летчику визуальной информации и нацеливания авиационных средств поражения на цели, находящиеся не только прямо по курсу, но и в любой обзореваемой зоне.

[\(Российская газета\)](#)

Рогозин подтвердил продолжение продаж российского оружия Азербайджану и Армении

Россия в рамках заключенных контрактов продолжит поставлять оружие Азербайджану и Армении как своим стратегическим партнерам. Об этом заявил вице-премьер по оборонно-промышленному комплексу Дмитрий Рогозин, передает ТАСС.

Азербайджан с 2000-х годов активно закупал оружие в России, однако наиболее крупный пакет контрактов был подписан в начале 2010-х годов и оценивался не менее чем в четыре миллиарда долларов. По нему Баку получил около 100 танков Т-90С, 100 БМП-3, 18 САУ 2С19М1 «Мста-С», 18 САУ 2С31 «Вена», 18 РСЗО 9А52 «Смерч» и 18 тяжелых огнеметных систем ТОС-1А «Солнцепек», 10 боевых машин самоходного противотанкового комплекса «Хризантема-С», а также 300 ПЗРК «Игла-С» с боекомплектом 1500 ракет и большой комплект инженерно-саперной техники.

Кроме того, Азербайджану были переданы два дивизиона дальнобойной зенитной ракетной системы С-300ПМУ-2 «Фаворит» и несколько батарей войскового зенитного комплекса «Тор-М2Э». ВВС получили 60 транспортных вертолетов Ми-17 и 24 ударных вертолета Ми-35М.

Закупки Армении выглядели гораздо скромнее. Известно, что в последние годы страна получила 35 танков Т-72Б из наличия Минобороны, а также 110 неуточненных боевых машин (по предположениям экспертов, это могут быть БТР-80 или модернизированные БМП-2) и 50 переносных зенитных ракетных комплексов. Однако поставки оружия Еревану в России афишируются меньше, чем поставки Баку, поэтому нельзя исключать, что этот список далеко не полон.

В данный момент принято решение о выделении Еревану экспортного кредита на закупку российского вооружения общим объемом около 200 миллионов. По этому соглашению Армении должны быть



поставлены РСЗО «Смерч», ПЗРК «Игла-С», наземные комплексы исполнительной радиотехнической разведки «Автобаза-М», тяжелые огнемётные системы ТОС-1А «Солнцепек», управляемые ракеты 9М113М к противотанковому комплексу «Конкурс-М», гранатометы РПГ-26, средства связи и броневые автомобили.

Lenta.ru

АР МАК продолжит сертифицировать российскую авиатехнику

Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) в течение ближайшего года продолжит выдавать сертификаты, в том числе экспортные, на произведенную в России авиатехнику. С одной стороны, Росавиация и Минпромторг, которым передается часть полномочий МАК, пока не могут выполнять новые обязанности, так как еще не разработан соответствующий регламент. С другой стороны, недавно созданный Авиационный регистр РФ, которому поручено выдавать сертификаты, не имеет соглашений с иностранными государствами, которые те подписывали с МАК. Например, в Италии без такого соглашения документы Авиарегистра РФ не признают.

ATO.Ru

МАК сообщил о посадке разбившегося в Ростове «Боинга» в ручном режиме

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) опубликовал результаты предварительного анализа данных бортовых самописцев «Боинга», разбившегося в Ростове-на-Дону.

«По результатам предварительного анализа информации бортовых самописцев установлено, что экипаж самолета осуществлял заход на посадку в режиме ручного пилотирования (автопилот выключен) в сложных метеоусловиях», — говорится в сообщении. Отмечается, что фактическая погода в районе аэродрома на момент авиационного происшествия соответствовала прогнозируемой.

В отчете МАК указывается, что в процессе повторного захода на посадку в режиме ручного управления экипаж на высоте 220 метров за четыре километра до взлетно-посадочной полосы принял решение об уходе на второй круг и инициировал набор высоты с выводом двигателей на взлетный режим.

«На высоте 900 метров одновременно с отдачей экипажем штурвала "от себя" стабилизатор самолета был отклонен на пять градусов на пикирование, в следствие чего самолет перешел в энергичное снижение с реализацией вертикальной перегрузки до -1 единицы. Последующие действия экипажа не позволили предотвратить столкновения самолета с землей», — говорится в сообщении.

Кроме того, специалисты комитета пришли к выводу, что летчики «Боинга» имели действительные свидетельства пилотов и достаточный налет на данном типе самолета.

В лаборатории МАК продолжают устанавливать полную картину произошедшего. В настоящее время завершаются работы по прослушиванию и протоколированию двух часов звуковой информации бортового речевого самописца.



В ночь на 19 марта «Боинг 737-800» компании FlyDubai, летевший рейсом FZ-981 из Дубая, потерпел крушение в ростовском международном аэропорту. На его борту находились 62 человека, большинство из них россияне. Все они погибли.

Lenta.ru

В локализацию производства L-410 на Урале планируется 1 млрд руб. инвестиций

Объем инвестиций в локализацию производства самолета L-410 в Свердловской области может составить около 1 млрд руб., строительство сборочного цеха в районе аэродрома Уктус вблизи Екатеринбурга планируется завершить в 2017 году. Об этом сообщил в четверг на церемонии закладки первого камня сборочного цеха гендиректор Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) Вадим Бадеха.

"Сегодня будет заложен камень цеха по производству этих самолетов, завершить строительство планируется в будущем году. В 2017 году в плане стоит шесть самолётов, проектная мощность составит около 12 машин в год с возможностью увеличения до 20. Объём инвестиций около 1 млрд рублей. Наш проект не предусматривает просто сборку, а производство с самого начала", - сказал он.

Рамочное соглашение между УЗГА и Уральской горно-металлургической компанией (УГМК, владеет компанией Aircraft Industries, a.s. - чешским производителем самолета) предусматривает строительство в районе аэродрома Уктус новых зданий и сооружений для развития производства, реконструкцию имеющихся сооружений аэродрома, обучение персонала, сертификацию самолета L-410 российского производства.

На УЗГА на протяжении последних лет успешно реализуются проекты локализации производства авиатехники. Произведено более 120 самолетов "Даймонд ДА-42Т", беспилотные летательные аппараты "Форпост", заключены контракты на производство вертолетов марки BELL. В 2015 году УЗГА получило статус единственного в России официального сервисного центра корпорации "Cessna".

Самолет L-410 оснащен двумя турбовинтовыми двигателями и предназначен для перевозки 19 пассажиров, грузов. Самолеты этого семейства эксплуатируются в более чем 50 странах, причем большая часть была поставлена в СССР- Россию, в Африку, Юго-Восточную Азию, Южную Америку и Европу. До сегодняшнего дня было выпущено более 1,1 тыс. самолетов. Производителем самолета является компания Aircraft Industries, a.s.

УГМК-Холдинг" стал владельцем 100% акций Aircraft Industries в 2008 году, с тех пор в Россию поставлено более 50 самолетов типа L-410.

ТАСС

Новости беспилотной авиации

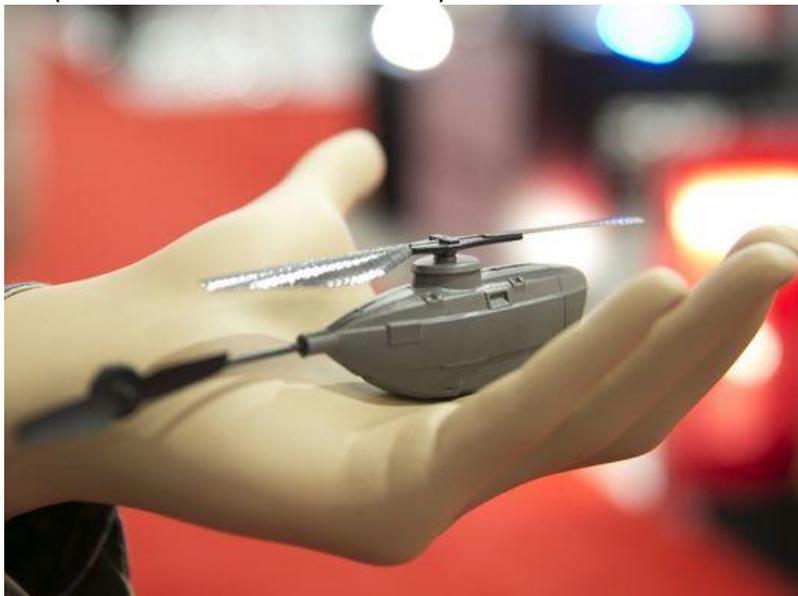
Солдаты армии США получают персональные микробеспилотники

Вооружённые силы США начали разработку миниатюрных беспилотных летательных аппаратов для обеспечения каждого солдата индивидуальной тактической информацией. Армейское руководство

уже к 2018 году планирует обеспечить каждого бойца портативным дроном весом не более 150 граммов и временем полёта не менее 15 минут, сообщает Army Times.



Беспилотные летательные аппараты дают информацию достаточную для боевых действий на уровне роты или взвода, но зачастую в бою нужна индивидуальная информация, особенно это касается разведывательных соединений. Именно этот пробел и хочет закрыть Министерство обороны США, разрабатывая концепцию наблюдательных микродронов для индивидуального применения. Появилась информация о программе внедрения беспилотников, которые называются «Военный сенсор узкого действия» (Soldier Borne Sensors — SBS).



Требования к таким беспилотным летательным аппаратам пока точно не обозначены, но известны основные технические условия. Максимальный вес — 150 граммов, устройство должно помещаться в карман. SBS должен разворачиваться в течение минуты и работать в воздухе не меньше 15 минут. Камера беспилотного летательного аппарата должна обнаруживать противника на расстоянии не менее 25–50 метров, а дальность действия принимающего устройства должна быть больше чем



километр. Ни одно из этих требований не противоречит современному уровню развития беспилотной техники, поэтому оснащение американской армии подобными устройствами — это только вопрос времени.

Британские и норвежские войска уже используют миниатюрные дроны PD-100 Black Hornet с 2012 года, и по утверждениям британских военных, это сильно помогло им в операциях в Афганистане. PD-100 Black Hornet весят 18 граммов, а вес станции управления почти полтора килограмма. Эти дроны могут провести в небе до 25 минут. По данным британского Министерства обороны, контракт на закупку 160 единиц Black Hornet в 2013 году обошелся военным в тридцать миллионов долларов, или 190 000 долларов за один беспилотник.

[\(LifeNews\)](#)

В Тюмени за ходом строительства будут следить квадрокоптеры

В Тюменском технопарке появилась компания "ТрэсЭйрСибирь", которая предлагает web-сервис, который поможет наблюдать за ходом строительства объектов с помощью летающих дронов.

В первую очередь предлагается услуга мониторинга объектов нефтегазодобычи. С помощью квадрокоптера, который оснащен видео и фотокамерой можно будет наблюдать за строительством по гораздо низкой цене, чем это делать на вертолете, пишет [newsprom.ru](#).

Компания "ТрэсЭйрСибирь" начала свою работу в Тюменском технопарке по решению экспертного совета, который состоялся 31 марта.

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

Беспилотники «камикадзе» атакуют землю

После вчерашнего дождя и снега в окрестностях Мардакерта пасмурно, казалось бы — нелетная погода, но в отличие от боевой авиации и вертолетов — это не преграда для беспилотных летательных аппаратов.

"Многое изменилось со времен последней войны", — поделился один из ветеранов карабахского конфликта — Юра, который снова взял оружие в руки, как доброволец.

По его словам, сейчас уже другая тактика, с использованием современных технологий.

С началом боевых действий властями Нагорного Карабаха предпринимаются меры высокотехнологичной безопасности, по всей территории блокирован доступ пользователей к мобильному интернету 3G.

Ближе к передовой военные настоятельно просят журналистов отключать мобильные телефоны, но у многих корреспондентов иностранных СМИ, включается азербайджанский роуминг, и логично, что разговоры по ту сторону линии фронта могут прослушиваться без лишних усилий.

В окрестностях райцентра Мардакерт продолжают греметь взрывы. Вышедший к журналистам подполковник посоветовал всем рассредоточиться, сказал, что беспилотники ведут наблюдение и корректируют огонь ракетно-артиллерийских систем по скоплению людей и машин.

"Вы лучше под деревья становитесь. Пусть примитивная папироска, но надежная", — образно выразился подполковник.



Он закурил, и, не дожидаясь вопроса о передовой, сам начал описывать действия противника. "Они что, смертники из "ИГИЛ", что ли? Потери несут сотнями, но все прут и прут", — сказал он. По его словам, такая же тактика применяется для атаки с неба. Помимо беспилотных летательных аппаратов (БПА) с видеокамерами, противник использует аппараты с боевыми зарядами, и направляют их на цели.

Уже были случаи, что в результате подобных атак с неба был нанесен урон транспортным средствам.

В зоне активных боев на севере нагорного Карабаха также можно встретить священнослужителей — капелланов армии обороны.

Во многом им приходится оказывать психологическую помощь людям, которые уже несколько суток находятся в стрессовом состоянии. Разговор со священнослужителями прервался с появлением офицера пресс-службы. Он сообщил, что один из беспилотников сбит, и вскоре его обломки привезут и покажут журналистам.

Однако позже выяснилось, что место падения аппарата находится под сильным обстрелом. А чуть позже в сторону передовой на "УАЗЕ" спешно выехал военврач с сумкой. Вслед за ним журналистов вывезли на артиллерийские позиции, здесь командир подразделения подтвердил факт того, что беспилотник действительно был сбит.

"Вон за той горой он упал", — указал офицер вытянутой рукой.

Еще совсем недавно боевые действия в Нагорном Карабахе характеризовались, как "снайперская война" или "артиллерийские дуэли". Сейчас БПА считаются лучшими средствами разведки, очевидно, что это обострение в Нагорном Карабахе запомнится, как "война беспилотников".

[\(Спутник-Армения\)](#)

Полёты вне правового поля

Можно ли оставить авиамodelистов и владельцев квадрокоптеров без неба? В России уже несколько дней действует закон, жёстко регулирующий использование беспилотных летательных аппаратов. Все устройства весом более 250 граммов нужно регистрировать, а управлять ими может только сертифицированный внешний пилот. Впрочем, как это делать никому не понятно. И беспилотникам приходится летать вне правового поля.



"Беспилотное воздушное судно – воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна". Такая формулировка прописана в поправках к воздушному кодексу, принятых в конце прошлого года. И уже тут к авторам есть вопросы -как быть с беспилотными, но неуправляемыми судами, например, со свободнолетающими аэростатами. Действовать поправки начали в конце марта. Теперь беспилотники тяжелее 250 граммов нужно регистрировать в установленном Правительством порядке. Проблема в том, что порядок этот пока ни до кого не довели. В Западно-Сибирском управлении Росавиации комментировать ситуацию нам отказались, сообщив, что пока ждут документов, разъясняющих как проводить регистрацию.

Дмитрий профессионально занимается коптерами, аэросъёмкой уже не один год. И уже давно пытается вывести это ремесло из правового вакуума. Застраховал свою ответственность перед третьими лицами на сто тысяч рублей. Чем вызвал немалое удивление в страховой компании. А в конце 11-го года прошёл 7-часовой курс обучения и был официально допущен к управлению беспилотниками. Для того, чтобы поднять аппарат в воздух нужно было за пять суток уведомить государство о своих планах. Что, конечно, не очень удобно. Но позволяло легально работать. Сегодня показать на камеру, как летают эти вертолёты, самолёты, квадрокоптеры он не может. Если материал с полётами выйдет в СМИ - это прямой путь к штрафу. Впрочем, как по другому обеспечивать исполнение закона контролирующим органам - не понятно. В год в Новосибирске продаются тысячи квадрокоптеров, радиоуправляемых моделей. Как отследить их использование во дворе или на даче?

Вне правового поля сегодня остались и юные авиамodelисты, и компании, которые оказывают услуги по аэросъёмке. Беспилотниками пользуются и военные, и МВД, и МЧС. Последние прошли обучение и имеют некоторые послабления и могут согласовывать полёты за три часа до начала работ. Но вопрос регистрации беспилотников, как нам удалось узнать, не пока не решён и в государственных структурах.

первое чтение в Госдуме проходили поправки по которым регистрировать нужно было аппараты массой более 30 килограммов. Последовавшее за этим снижение планки до 250-ти граммов объясняли даже опасностью терроризма. Впрочем, спустя несколько дней после вступления закона в силу понятно, что в нынешнем виде он неисполним. И уже обсуждаются возможные поправки.

[\(Телестанция Мир\)](#)

Пассажирский вертолет-мультикоптер Volocopter совершил первый пилотируемый полет

18-роторный мультикоптер Volocopter VC200 производства немецкой компании e-voLo совершил [первый тестовый управляемый полет \(видео\)](#). Аппарат, как считают его разработчики, приблизит человечество к эре летающих автомобилей.

Во время тестового полета, вертолет, управляемый директором e-voLo Александром Цозелом, поднялся на небольшую высоту (20-25 метров) и разогнался всего до 25 км/ч. Это, однако, далеко не предел возможностей летательного аппарата, способного подниматься на 2 км и перемещаться со скоростью в 100 км/ч.

Максимальный взлетный вес двухместного Volocopter VC200 составляет 450 кг. В отличие от обычного вертолета, мультикоптер, благодаря почти двум десяткам пропеллеров, очень прост в управлении и позволяет своему пилоту практически не задумываться об особенностях маневрирования в трехмерном пространстве. Единственный подводный камень, который пока еще не удастся сдвинуть с места — автономность аппарата, которая составляет всего около получаса.



Тем не менее, разработчики, которым удалось получить все необходимые для осуществления пилотируемых полетов сертификаты и разрешения, заявляют, что VC200 является первым полноценным пассажирским мультикоптером, и намерены уже совсем скоро начать продавать свое детище по \$340 тысяч.

[\(Planet Today\)](#)

Новости из иноязычных источников

Пакистан получит 9 AH-1Z Viper

Департамент обороны США одобрил поставку 9 ударных вертолетов AH-1Z Viper из наличия для ВВС Пакистана суммой в 170 млн. долларов США.

[\(HeliHub\)](#)

Новая Зеландия удовлетворена работой NH90

Силы обороны Новой Зеландии высоко оценили производительностью своих новых вертолетов NH90, которые впервые были применены вне территории островного государства - военные вертолеты NH90 применялись в гуманитарной миссии в Фиджи. За время поисково-спасательных работ вертолеты NH90 налетали почти 120 часов и новозеландские военные отметили высокие характеристики машин

[\(HeliHub\)](#)

Беспилотники начинают доставлять больше беспокойства

С августа 2015 года по январь 2016 года Федеральное управление гражданской авиации США зафиксировало порядка 600 случаев появления БЛА вблизи от аэропортов. По сравнению с предыдущим периодом, количество таких случаев увеличилось на 20%. Расследование показало, что в большинстве случаев эти полеты не были согласованы и санкционированы.



Федеральное управление гражданской авиации США отмечает, что безопасная и эффективная интеграция БАС в контролируемое воздушное пространство это один из важных приоритетов агентства и подчеркивает, что несанкционированные полеты БЛА вблизи аэропортов и воздушных судов опасны и незаконны.

Помимо карательных функций, FAA выступает с рядом программ по повышению уровня культуры применения БЛА частными владельцами и компаниями-операторами. Помимо собственных программ, агентство сотрудничает с другими организациями, преследующими те же цели – к примеру, с «Know Before You Fly».

[\(Vertical\)](#)

Осужден бывший директор AgustaWestland

В четверг, 7 апреля, итальянский апелляционный суд приговорил бывшего директора AgustaWestland Джузеппе Орси к 4,5 годам лишения свободы по обвинениям в коррупции и подделке счетов-фактур. Другой бывший директор Бруно Спаголини был приговорен к 4 годам лишения свободы.

[\(HeliHub\)](#)